Le conseil municipal acquiesce et vote, le 20 janvier 1889, l'achat de deux boîtes mobiles à inscrire au chapitre des dépenses imprévues de l'exercice 1889.

La Cie EM assure donc les « courriers-convoyeurs » et il n'est pas rare de voir leur marque caractéristique en forme d'étoile sur nombre d'enveloppes et cartes postales avec la mention :

Montmorency - Paris

ou :

Montmorency - Enghien

En 1924, appuyant une demande plus matinale de train, les pétitionnaires constatent que le courrier n'arrive à Montmorency que vers 6 h 30 et que sa distribution ne commence pas avant 7 h 30. Ce qui prive les industriels, commerçants, fonctionnaires et administrateurs de leurs précieuses missives ; ces messieurs prenant le train de 7 h 26 ou de 8 h 00. Il faudrait donc créer une nouvelle marche. Pure utopie ! rétorque la Cie EM, car ce train ne serait affecté qu'au seul service postal. Une preuve ? Le premier train de Montmorency à 5 h 38 ne transporte pas plus de dix à quinze personnes. A son retour, il n'en achemine que deux ou trois.

Les tarifs : Ligue des voyageurs contre Cie EM

Le premier tarif pour le transport des voyageurs, bagages et accessoires de la grande vitesse (GV) est promulgué par le décret préfectoral du 7 août 1866. La Cie

EM reprend à son compte les principales mesures adoptées par la Compagnie du Nord se rapportant aux billets délivrés aux enfants et aux militaires, à certaines marchandises, aux expéditions de finances et valeurs, au magasinage et au dépôt des bagages ; exception faite du nombre de classes. Jusque dans les années 1920, la Cie EM ne dispose que de voitures de 1^{ère} et 2^e classe. Les titulaires de billets de 3^e classe Nord peuvent emprunter les 2^e classes EM à Enghien. Les usagers des trains directs titulaires de billets de 3^e classe, à partir de 1891, peuvent emprunter, en gare du Nord, les voitures de 2^e classe. De même, les dispositions générales de la tarification se trouvent appliquées sur la ligne EM ; ainsi, des fractions de poids et des taxes. L'évaluation de la distance n'échappe pas à cette règle : la distance légale de la ligne EM s'élève à 6 km — distance légale minimum d'une ligne sur le réseau Nord.

De ce premier tableau tarifaire, nous ne retiendrons que les tarifs voyageurs, qui se décomposent comme suit :

Billets simples			
place entière		demi-place	
1 ^{ère}	2 ^e	1 ^{ère}	2 ^e
0,45	0,30	0,25	0,15
militaires		aller-retour	
1 ^{ère}	2 ^e	1 ^{ère}	2 ^e
0,15	0,10	0,65	0,45

Remarquons que l'achat d'un aller et retour, valable dans la même journée, fait gagner 15 centimes en 2^e et 25 centimes en 1^{ère}. De fait, on constate sur toute la période connue (1878-1919), une très nette primauté de ce type de billet sur les billets simples.

En 1878, on comptabilise 104.154 billets simples contre 139.044 billets aller et retour ; en 1883, 111.028 contre 174.606 ; en 1892, 76.056 contre 178.606 ; en 1909, 71.464 contre 261.216 ; en 1913, 74.395 contre 279.104 et enfin, en 1919, 89.961 contre 262.028. Ces chiffres, extraits des meilleures années, confirment bien, s'il en était besoin, la vocation « touristique » de la ligne EM.

Les nombreux bals et restaurants, les fameuses parties d'ânes attirent sans conteste une foule dominicale tout au moins jusqu'au milieu de l'entre-deux-guerres.

En 1866, la Cie EM propose deux abonnements, l'un valable six mois (à 300 voyages) et l'autre valable un an (600 voyages) :

	6 mois	
	1 ^{ère}	2 ^e
Enghien - My	52	36
My - Paris-Nord	212	156
My - Paris-Nord et My - Paris-Ouest	276	204