

Le très sérieux indicateur Marchal penche, quant à lui, pour 3 kilomètres tout rond, mais un rapport d'ingénieur des Mines au préfet de Seine-et-Oise, daté du 28 juillet 1882, lui donne 2,900 kilomètres. Rappelons pour mémoire que pour l'administration la distance légale, c'est-à-dire la distance administrative et tarifaire, est de 6 kilomètres, même si le tableau horaire de 1912 indique 3,046 kilomètres.

Les concepteurs de la ligne eux-mêmes ne connaissent pas précisément sa longueur : dans un document de présentation, ils lui attribuent 2,700 kilomètres, alors que sur le profil en long, document capital s'il en est, la voie mesure 2,893 kilomètres.

Notons enfin que la distance réelle entre les gares d'Enghien et de Montmorency s'élève à 2,925 kilomètres.

Comment s'y retrouver et pourquoi une telle débauche de mesures ? Il faut peut-être en rechercher l'origine dans la particularité administrative de la voie de Montmorency en gare d'Enghien. Du fait de la communauté accordée par la Compagnie du Nord à la Cie EM, la ligne EM ne commence pas au heurtoir de la gare d'Enghien. Le PK 0,00, point kilométrique de l'origine de la ligne, se situe en fait à environ 150 mètres de celui-ci.

André Jacquot, dans son remarquable article de *Connaissance du rail*, opte pour 3,108 kilomètres, dont 2,900 kilomètres d'emprise indépendante.

La voie : composition

Les 498 rails

A l'origine, la voie est armée de rails Vignole type Nord en fer d'un poids de

- rails Vignole 45 kg (2 ^e choix)	36 m
- rails Vignole 30 kg (3 ^e choix)	
- coupons de 8 m (11-13 traverses)	2.529 m
- coupons de 12 m (16-20 traverses)	138 m
- voies de garage en gare de Montmorency	411 m

Les appareils de voie (aiguillages) en gare de Montmorency sont au nombre de six, soit :

- 5 branchements à 2 voies (angle tg 0,13) d'une longueur de pose moyenne de 24 m	120 m
- 1 branchement à 3 voies (angle tg 0,13) d'une longueur de pose de	24 m

A quoi il faut ajouter le branchement 2 voies de l'embranchement particulier de la carrière d'une longueur de pose de

Soit au total 3.282 m

Le ballast et les traverses

Le ballast, simple agglomérat de terre et de sable, ou de déchets de cailloux, fera l'objet d'un entretien simple mais attentif. Il ne sera cependant jamais renouvelé, sauf détérioration exceptionnelle due à des accidents ou à des pluies torrentielles. Dans les dernières années, il présentera des signes évidents d'affaissement. Les portions les plus endommagées bénéficieront d'un renforcement de pierres et de pavés.

Les traverses sont de diverses essences

37 kg/m, livrés en coupons de 6 mètres. L'espacement entre chaque traverse atteint 0,80 d'axe en axe.

En 1940, les 498 rails, appareils de voie (aiguillages) déduits, se répartissent de la façon suivante :

de bois et de qualités variées. Celles de pleine ligne sont en chêne de deuxième choix et celles des voies de garage en chêne de troisième choix. Les plus usées sont remplacées, irrégulièrement, parfois même par des traverses en sapin. On en compte trois cent cinquante neuves en 1940. Notons encore la présence de traverses métalliques, notamment sous les rails de 12 mètres.

Un rapport en date du 15 avril 1941 fait état d'un sabotage qui aurait détruit deux cents traverses entre les PK 1,900 et 2,300. En juin de la même année, l'auteur