



La gare de Montmorency

La gare : splendeur et décadence

Nous avons vu plus haut que l'enquête ordonnée le 9 octobre 1864 par le ministre des Travaux publics ne portait pas sur l'emplacement de la gare, déjà défini dans l'article 1 du cahier des charges, mais devait statuer sur le périmètre de celle-ci et le positionnement des bâtiments.

Nous ne reviendrons pas sur les péripéties de cette enquête et nous nous contenterons d'en examiner les résultats.

L'emplacement retenu répond à deux

préoccupations. D'une part, utiliser au maximum les conditions topographiques particulièrement défavorables ; d'autre part, concourir à la beauté de Montmorency en utilisant les larges voies de communication créées dans les « nouveaux quartiers » du parc Foresta.

La jonction des quartiers Ange-Fontaine, ex-parc Mora et Mont-Griffard forme comme un petit collet, à 114 mètres d'altitude, dominé au nord par le plateau des Champeaux — 170 mètres d'altitude, soit 56 mètres de dénivellation — et au sud par le haut-Montmorency — 130 mètres d'altitude au niveau du Rond-Point, point culminant du haut-Montmorency, soit 19 mètres de

dénivellation. Orienté d'ouest en est, il met en communication la vallée de Montmorency et le Parisien d'une part, et la plaine de France d'autre part.

Son approche du côté ouest, très escarpée, vient d'être vaincue. Vers l'est, après l'Ermitage, il redescend en pente très douce et sans obstacle en direction de Saint-Brice et Sarcelles. Cette situation avantageuse ouvre de belles perspectives dans l'éventualité d'un prolongement de la ligne. Rey de Foresta ne manquera pas de le mentionner dans la présentation du projet, et la commission d'enquête du 7 mai 1864 y souscrivra. Hélas ! On sait ce qu'il advint de ce beau rêve de conquête de l'est.