



L'emplacement initialement réservé au stationnement des fiacres à l'angle de l'avenue Nott et du boulevard de l'Ermitage sera déserté au profit de la place de la Gare proprement dite.

Le souci évident d'esthétique qui se dégage de l'ensemble du projet se remarque parfaitement à la seule vue du bâtiment des voyageurs, objet de tous les soins de l'ingénieur Level et de l'architecte André. Sa façade de briques et de pierres blanches se dessine « pittoresquement » sur le fond vert du paysage. Dressé juste dans l'axe et en contrebas de la majestueuse avenue Émilie, on en aperçoit, dès le Rond-Point, l'élégant clocheton ajouré qui surmonte l'horloge et qu'entourent quatre cheminées d'angle, fines et élancées. Puis, à mesure que l'on descend la pente douce et délicate de l'avenue, les trois ouvertures du premier étage se révèlent au regard. Apparaît enfin l'immense marquise qui protège les trois portes d'accès au bâtiment. Une large place en hémicycle à laquelle aboutissent outre l'avenue Émilie, trois autres artères, assure la circulation, évitant tout encombrement. En outre, une seconde place, ménagée en retrait, à l'angle des avenues de la Gendarmerie (avenue Nott) et des Cornouillers (dont un tronçon deviendra l'avenue Georges Clemenceau), est affecté au stationnement des voitures.

De la place de la Gare, le bâtiment ne semble avoir qu'un étage mais, en pénétrant à l'intérieur, on comprend qu'il en possède beaucoup plus. La dénivellation de neuf mètres, savamment utilisée, a permis d'établir deux rez-de-chaussée, l'un donnant sur la place en question, et l'autre sur le quai à voyageurs. On accède à ce dernier par deux escaliers extérieurs en bois sculpté, dissimulés dans les ailes du pavillon.

La construction s'étage en fait sur quatre niveaux. Le rez-de-quai, protégé par une marquise, qui comporte une salle d'attente de 2^e et 3^e classe. Le rez-de-chaussée cour qui constitue en fait le premier étage et qui contient une salle d'attente, un guichet, un bureau consigne et deux bureaux de service. Le deuxième étage entièrement réservé au logement — quatre pièces cuisine — du chef de gare. Le troisième qui est constitué d'un grenier et de trois pièces.

Au-delà du bâtiment, trois accès permettent de descendre au quai qui sera carrelé en 1911 : une rampe, à gauche, affectée au brouettage des colis et ornée d'une décoration florale au nom de la station « Montmorency », un grand escalier, au centre, et une rampe, à droite, qui évite aux voyageurs le transit par les escaliers principaux.

Le service des voyageurs se fait entièrement du côté ville, c'est-à-dire du côté sud. La partie nord de la gare est exclusivement affectée aux marchandises. On pénètre dans la cour des débords par une

large ouverture donnant sur l'avenue de la Fontaine-René. En entrant, à droite, un quai, en partie abrité par une halle en bois, qui sera reconstruite en dur et agrandie en 1920, permet l'acheminement des bestiaux, puis des matières pondéreuses grâce à une rampe d'accès. Plus au fond, une remise en bois pour une locomotive jouxte une fosse de visite, un dépôt de charbon, un puisard, un réservoir à eau et une grue hydraulique. Par la suite, ces installations subiront quelques modifications. La grue sera supprimée, le parc à combustible sera déplacé le long de la rampe d'accès de l'avant-gare, et un dortoir sera édifié contre la remise. En 1946, ces locaux bénéficieront d'une réfection et de l'installation d'un lavabo, les mécaniciens ne pouvant plus se servir de l'eau de machines pour se laver depuis que l'on utilise le « traitement intégral Armand » (TIA), composition chimique qui élimine les incrustations de tartre.

► Côté quais, le bâtiment voyageurs de la gare de Montmorency utilise savamment la dénivellation de neuf mètres en s'étageant sur quatre niveaux, combles compris. Remarquer de part et d'autres les élégants escaliers ajourés, ainsi que la main-courante de l'escalier central qui disparaîtra par la suite.