

A main gauche de l'entrée, on aperçoit un haut talus qui clôt la gare et qui est percé d'une large ouverture noire. C'est le tunnel qu'emprunte la voie étroite du plan incliné. En 1866, celle-ci pénètre dans la gare, longeant une voie de service afin de permettre un transbordement aisé des matériaux. Après déferrement de cette voie étroite, l'emprise est réoccupée, en 1884, par un quai au vin pavé. Le talus, lors de la mise en alignement de l'avenue de la Fontaine-René, de 1882 à 1883, est consolidé et protégé par une grille en fer forgé, et le mur nord est reconstruit.

En 1952, le quai au vin change de destination. L'événement est rapporté par *L'Écho d'Enghien-Montmorency* du 24 juillet :

« Jeudi dernier, une certaine activité régnait sur le quai en dessous de la rue de la Fontaine-René. Une équipe d'ouvriers déchargeait d'un châssis de wagon la carrosserie d'un wagon et la plaçait contre le mur.

Cette carrosserie servira de bureau à un nouveau marchand de charbon qui a loué la partie du quai devenue sans utilité pour le petit chemin de fer.

Le charbonnier va recevoir directement les wagons de charbon à quai. Dès la semaine suivante, à l'aide d'une sorte de drague sur roue, les wagons de charbon étaient rapidement déchargés, soit mis en tas, soit chargés dans un camion.



*Jusqu'à ce jour, aucune photographie du plan incliné et de son terminus en gare de Montmorency n'a pu être retrouvée. De ces installations disparues dès 1880, il ne reste plus que le trou béant au fond de la gare et une place vide dans la cour des débords, le long de la voie de service. Au fond à gauche, un quai au vin sera édifié en 1884.*

Espérons que ce bon exemple de coordination directe entre rail et camion va nous permettre d'acheter le charbon à meilleur compte. »

En guise de conclusion, *L'Écho* publie ce curieux *nota bene* :

« On dit que la SNCF vend pour quelques dizaines de milliers de francs d'anciennes carrosseries de wagons. Avec une ou deux carrosseries, on peut se constituer à bon compte un logement provisoire. »

On peut encore voir pour quelques

temps un de ces « logements » dans une rue de Deuil-la-Barre.

La gare a toujours disposé d'une voie principale, de deux voies de service et d'une voie de garage qui aboutit à une remise à voitures. Seuls leur disposition et surtout leur raccordement ont changé : les plaques tournantes seront remplacées par un aiguillage triple entre 1891 et 1893. En 1912, la voie principale sera dotée d'une bascule. On enlèvera cette dernière en 1946 dans le cadre du relevage des voies effectué pour la réception des voitures à impériale fermée, plus connues sous le nom de « Bidel ».