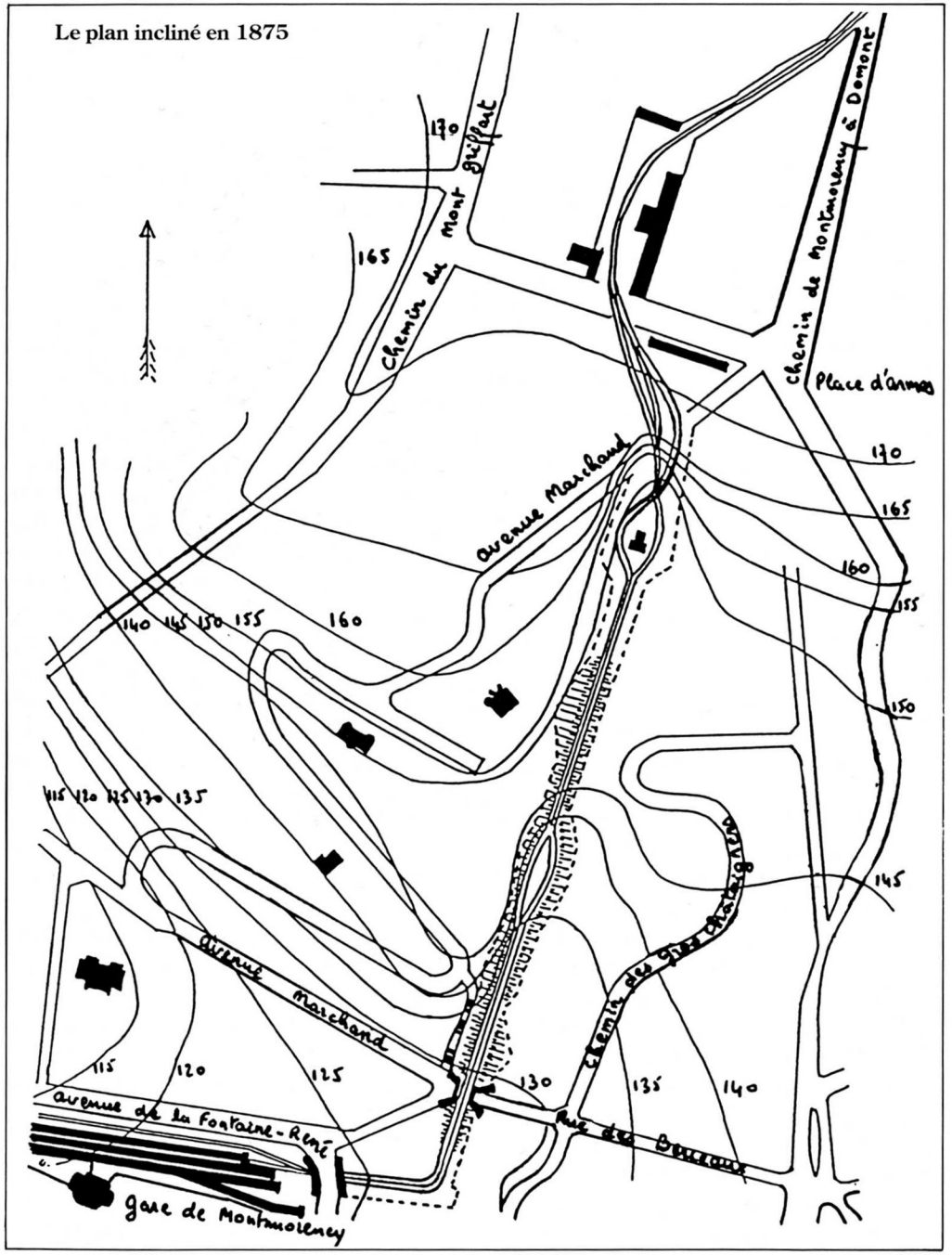

Champeaux où il se raccorde avec le chemin de fer industriel dont on a dévié les voies de service depuis le chemin de Domont, afin de les amener sur un palier, à 170 mètres d'altitude. Long de 284 mètres, il se divise en trois sections : la première présente une déclivité de 22,50 cm/m sur 100 mètres, la seconde de 6,00 cm/m sur 86 mètres et la dernière 20,00 cm/m sur 98 mètres.

Le second tronçon ne mesure que 58 mètres et se subdivise en deux pentes, l'une de 34,00 cm/m sur 23 mètres et l'autre de 1,00 cm/m sur 35 mètres. Il atteint la gare de Montmorency à 120 mètres d'altitude.

La plate-forme reçoit deux voies étroites de 60 cm et ne possède d'entrevoie qu'à mi-distance, et sur 40 mètres, au point de croisement des wagons montants et des wagons descendants. Le système fonctionne selon les lois de la gravitation : quatre wagons pleins descendent de leur propre poids, faisant remonter quatre wagons vides. Le mécanisme automoteur mis en œuvre est fort simple. Les wagons sont reliés à un filin d'acier qui s'adapte autour de deux bobines : quand l'une se déroule, l'autre s'enroule. Un treuil, placé au premier étage du bâtiment de la machinerie, éloigne des poulies de friction les wagons qui sont, par ailleurs, munis de freins automatiques. En cas de rupture de câble, ces derniers dévalent le grand plan et percutent le talus de la tranchée dans la courbe, sans causer d'autres dommages.

Par contre, sur le petit plan qui conduit