

à la gare, les wagons sont descendus et remontés un à un, à l'aide d'une poulie placée dans l'axe du plan. Pour éviter toute incursion intempestive, un aiguillage envoie le wagon fou sur une voie en impasse munie d'un solide heurtoir en maçonnerie. En gare de Montmorency, la voie étroite longe une des voies normales de l'EM, afin de permettre les transbordements directs.

L'implantation du plan incliné nécessitera l'édification de deux ouvrages d'art. Le premier, un pont en bois de 5,00 mètres entre les culées sur 5,00 mètres de hauteur utile sous poutre, enjambe la sente privée des Berceaux, que les propriétaires — la société Marchand —, se proposent d'ailleurs d'élargir à 7,00 mètres. Sous le chemin détourné des Cornouillers, on percera un pont biais de 3,40 mètres dont la largeur entre parapets atteindra 8,00 mètres.

Les travaux à peine achevés, une nouvelle idée germe dans le cerveau fécond d'Émile Level. Afin d'accroître la rentabilité du plan incliné et grâce à l'adaptation d'appareils semblables à ceux utilisés avec succès à la Croix-Rousse à Lyon, il imagine pouvoir « voiturier » le public qui grimperait ainsi aisément et sans fatigue, afin de jouir du superbe point de vue qui s'offre aux regards. Il en informe le préfet le 23 août 1866.

Les premiers essais commencent dans le courant du mois de décembre 1866, mais ne donnent que de médiocres résultats. Pendant deux ans et demi les tentati-

ves se multiplieront sans plus de succès. Finalement, le 25 août 1869, Émile Level décide de mettre fin à l'expérience.

Toute idée de prolonger la ligne vers le nord est irrémédiablement abandonnée. L'utilisation du plan incliné, à vocation strictement industrielle, décroîtra d'ailleurs au cours de la même période, surtout après l'ouverture du chemin en lacets dans la propriété Marchand. Percé afin de faciliter la division du domaine, il devait également permettre aux lourds charrois de descendre en pente douce jusqu'à la cour des débords en gare de Montmorency.

Entre 1873 et 1875, chemin de fer industriel et plan incliné connaissent un exceptionnel regain d'activité. Suite à la décision gouvernementale d'entourer Paris de trois lignes de défense, les autorités militaires décident la construction de trois forts sur le plateau, répartis sur trois communes : Montmorency, Domont, Montlignon. Le chemin de fer, qualifié de spécial, servira à alimenter en matériaux de construction les chantiers. On établit pour l'occasion un passage à niveau sur la route de Montmorency à Domont.

Mais une fois les forts achevés, fin 1880, les installations sont abandonnées. En 1886, la voie ferrée n'existe plus. Le pont des Berceaux a été démoli et seuls l'emprise dans la forêt de Montmorency, l'axe du plan incliné et l'ouverture du tunnel en gare de Montmorency demeurent encore apparents. L'inventaire estimatif de 1955 signale que ce dernier est obturé

quelques mètres plus loin par un masque de vieilles traverses en état de pourriture maintenues par des rails.

Le prolongement vers Luzarches

L'hostilité des paysans, dont on coupait les champs et qu'on obligeait à des détours considérables, se manifeste bruyamment lorsque retentissent les premiers coups de pioche de la ligne Paris - frontière belge. La colère est d'autant plus vive du côté de Deuil, Saint-Brice et Sarcelles que la voie ferrée les ignore totalement, alors qu'elle favorise les concurrents mieux desservis. Nouvelle déception en 1855, lorsqu'est connue l'adoption du tracé définitif de la nouvelle ligne directe Saint-Denis - Creil⁽²²⁾. Elle aussi évite soigneusement ces localités. La seule station dont peut bénéficier Sarcelles se trouve à quatre kilomètres, sur le territoire de Pierrefitte. Or, les relations avec Paris s'intensifient. Les agriculteurs, abandonnant les cultures traditionnelles, vignes, vergers, prairies, développent la culture des primeurs et des plantes potagères que réclament les Halles centrales.

L'établissement d'une voie ferrée directe avec Paris passe au premier rang des préoccupations des édiles locaux. Les projets fleurissent donc. En 1861, un certain Bodin, architecte à Paris, présente un projet de chemin de fer sur route qui, partant de la rue Lamartine, desservirait Saint-Denis, Montmagny, Saint-Brice, Sarcelles, Villiers-le-Bel, Écouen et