



Sur les traces du Varinot

Etape 40 : Contrisson (partie 2 : Le port)



Source : Archives CHVS

Quittant la gare de Contrisson, la ligne entre dans le village et, après un virage, elle franchit la Grande rue avant de s'engager sur **la place du Pâquis**.

Le bitume a recouvert les rails depuis bien longtemps...



À savoir :

Jusque dans les années 1920, le Pâquis était recouvert de grands arbres, plantés entre 1866 et 1872. Ils offraient un « poumon vert » au village, permettant d'assainir les sols et l'atmosphère.



Source : Delcampe

On devine ici la voie qui passait en ligne droite devant le château.

A cet endroit, le train passait devant **les vestiges de l'ancien château de Contrisson (3)**. Son existence remonterait au XVe siècle. Il s'agissait alors d'une maison forte entourée de fossés. Détruite lors de la Révolution française, il en reste peu de traces aujourd'hui. Parmi elles, on trouve notamment **le porche en plein-cintre**, surmonté de balustres, devant lequel passait jadis le Varinot !

Après avoir traversé le Pâquis, **la ligne rejoint la Rue de la ballastière**, dont le tracé reprend celui du train. Ainsi, le Tacot contournait le village par l'ouest.

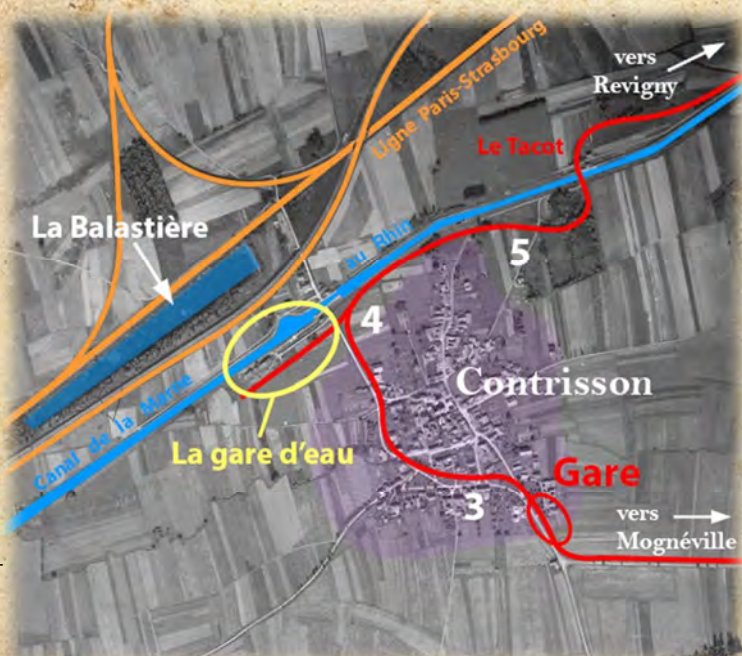


Source : A. Thiriot

Sur un grand nombre de cartes postales, les rails sont visibles !



La ligne franchissait le ruisseau du Chevrol à l'embranchement avec la rue du même nom, puis s'élançait en direction de sa prochaine halte : **le port de Contrisson**.



Source : Géoportail

Le port de Contrisson

Situé sur le Canal de la Marne au Rhin, le port de Contrisson a été construit au début des années 1870. Il fut financé par les industriels de la Vallée de la Saulx pour faciliter -et développer- le transport des marchandises depuis la région parisienne. Il était d'abord situé près de l'écluse n°56 avant d'être déménagé vers 1900 près de l'écluse n°57. Ce dernier, plus grand, permit de doubler le tonnage des débarquements. Ainsi, les industriels purent développer leurs usines et mieux répondre à la demande grandissante de leurs produits.

À l'occasion de la construction du second port, un raccordement spécial fut construit entre le port et le Tacot (4). Des quais furent aménagés, et c'est ce qu'on appellera « **la gare d'eau** » de Contrisson.

La plateforme du raccordement est toujours visible aujourd'hui !

Une grue à vapeur de 2.5 tonne et deux grues roulantes de 6 tonnes permettaient le transbordement des marchandises entre les péniches et les wagons.

Une fois les denrées issues de la Vallée de la Saulx déchargées et prêtes à être expédiées dans la France entière, **le train repart** ! La ligne longe le canal pendant environ 400 m.

Là aussi, on devine le tracé recouvert d'herbe !

Puis la ligne s'éloigne du canal pour amorcer un large virage qui lui permettra de franchir le canal. L'actuelle **Rue de l'Etang** a repris en majeure partie l'ancien tracé du train (5).

A noter que, non loin de là, une impasse est baptisée « **Rue du Tacot** ». Mais, contrairement à d'autres rues du même nom dans d'autres villages, cette rue ne reprend pas le l'ancien tracé du chemin de fer...

Après cette large boucle, la ligne franchit le canal au niveau de l'écluse n°56. Elle fait un « S » pour rejoindre à nouveau la route qui mène à Revigny. L'actuelle route D995 reprend aujourd'hui son tracé.

De l'écluse, le Varinot offre une superbe vue sur canal !

La ligne passe ensuite sous la ligne St-Dizier/Vouzier et, tout en se confondant avec la route, elle s'élance vers sa prochaine destination : **Revigny-sur-Ornain** !

A suivre...

