

Etape 41 : Revigny-sur-Ornain
(partie 1 – la gare)

REVIGNY-sur-ORNAIN

Empruntant la route qui vient de Contrisson, la ligne arrive à hauteur de la commune de **Revigny-sur-Ornain**. A cette époque, la ville était une véritable plaque tournante ferroviaire et un **pôle important pour tout le réseau ferré meusien** !



Source : Delcampe

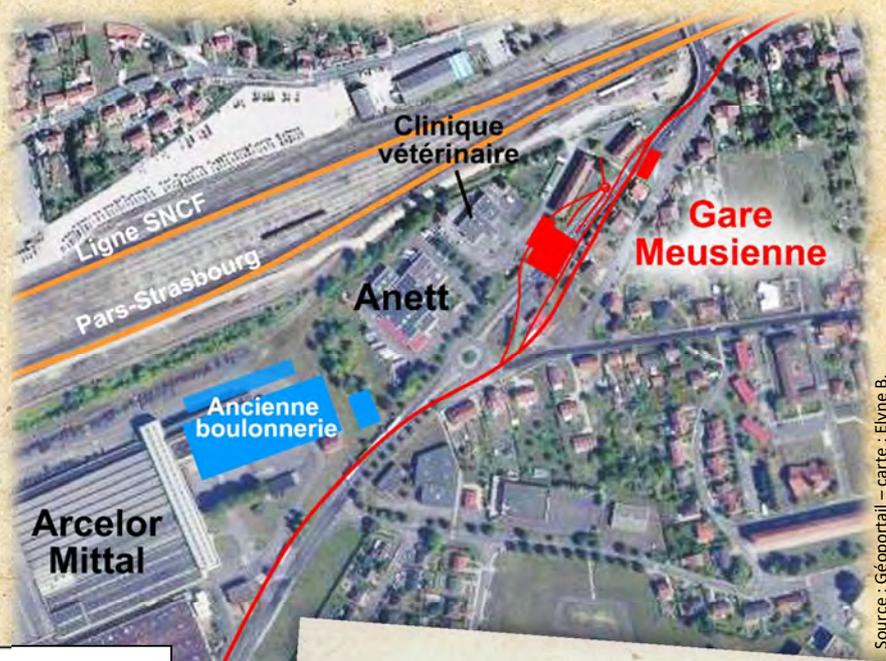
Entrant dans le bourg, la ligne longeait les usines installées en périphérie de la ville. L'une d'elle était la **boulonnerie Guillaume**, industrie notable au début du XX^e siècle. **La voie passait au pied même de la grille d'entrée !**

Aujourd'hui, c'est l'entreprise Arcelor Mittal qui y a pris place.



Source : Delcampe

Après avoir passé la boulonnerie, la ligne continue de longer la route. A cet endroit, c'est **l'Avenue du XVe corps** qui a repris en majeure partie l'ancien tracé du train.

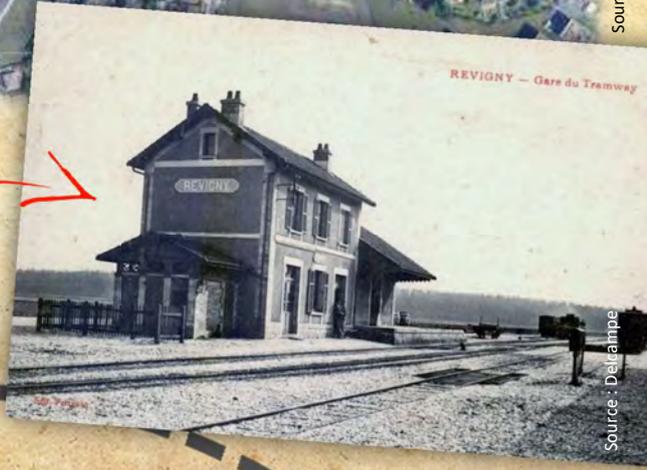


Source : Géoportail - carte : Elyne B.

Attention ! A l'époque, l'Avenue du XVe corps n'existait pas ! L'ancienne route (qu'on appelait alors "la route de Contrisson") passait par l'actuelle **Avenue du Maréchal Joffre**.

... C'est là que se dressait la gare du Varinot !

Dans un premier temps, le bâtiment de voyageur n'était qu'une **baraque en bois provisoire**, construite afin d'amoindrir les frais. C'est en 1901 que la gare « en dur » sera inaugurée.



Source : Delcampe

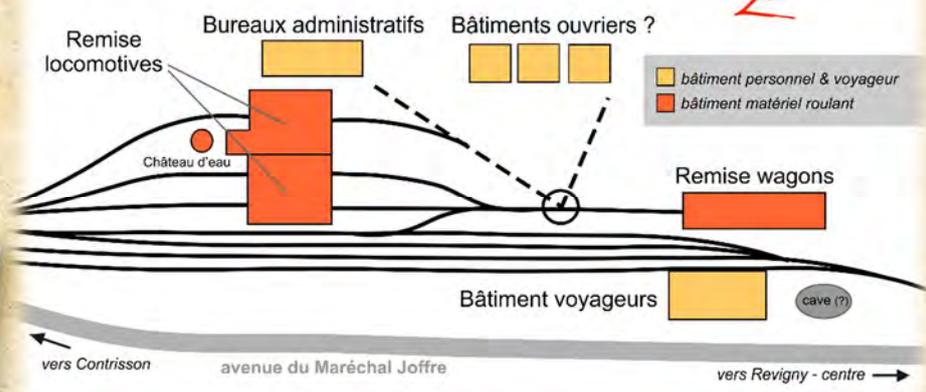


C'était la gare la plus importante de tout le réseau et, de ce fait, la mieux équipée. On y trouvait :

- 13 voies de garage et de service
- 20 aiguilles et 2 plaques tournantes
- 1 remise pour 6 locomotives
- 2 réservoirs (château d'eau) et 1 puit
- 1 atelier de réparation avec annexe
- 1 remise pour 8 voitures
- 1 magasin d'approvisionnement
- 1 bureau de chef de gare
- 1 abri pour voyageurs (avec WC)

Plan théorique de la gare de Revigny

C'était ici que les nouvelles locomotives du Varinot, fraîchement sorties des usines Corpet à Paris, étaient livrées. Elles étaient ensuite inspectées et bichonnées dans les remises avant la mise en service sur leurs lignes d'affectation.



C'est donc là que Suzanne fut livrée en décembre 1890 !

La gare de voyageurs n'avait rien à envier à celles des autres grandes gares « terminus » du Varinot, comme Bar-le-Duc ou Verdun. De taille conséquente, on trouvait au rez-de-chaussée l'ensemble des commodités pour les voyageurs (billetterie, sanitaires...) et, à l'étage, des dortoirs pour le personnel du chemin de fer.



Fun fact : Le chef de gare disposait même... d'une cave !



... Hélas, aujourd'hui, il ne reste rien de l'ensemble des bâtiments de la gare de Revigny, remplacés par la route.



S'il y en a d'autres qui dormaient en gare de Revigny, c'était bien les locomotives ! En effet, c'était le point de départ et de retour des convois qui faisaient l'aller-retour jusqu'à Haironville (ou Triaucourt) dans la journée.

Donc après une bonne nuit de repos, HOP ! EN VOITURE ! Le train repart à la découverte de la suite de notre parcours... *A suivre...*