



Sur les traces du Varinot

Etape 42 : Revigny-sur-Ornain (partie 2 – Lien avec la ligne Paris-Strasbourg)



Source : Delcamp



Construit en 1975, le passage supérieur permet aux voitures de franchir les voies SNCF. Mais ce pont a effacé toute trace du passage du Varinot ici...

Après avoir quitté la gare meusienne de Revigny, la voie rejoint la ligne Paris-Strasbourg qu'elle longe sur une centaine de mètres. C'est l'actuelle **Avenue du Maréchal Joffre** qui reprend son tracé jusqu'à l'intersection avec l'Avenue du général Sérrail.

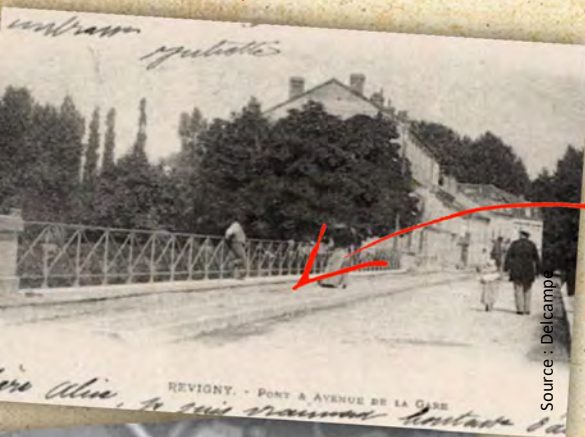


Source : Géoportail

A savoir :

Dans un premier temps, le Varinot traversait la ville de Revigny en son centre, empruntant la rue principale. Mais ce tracé était dangereux, notamment au passage à niveau avec la ligne Paris-Strasbourg qui se trouvait à côté de la gare de l'Est (actuelle gare SNCF). Les convois traversaient à même les rails, ce qui abimait beaucoup les roues des locomotives et des wagons.

Ainsi, en 1899, une ligne de contournement de la ville fut construite et mise en service le 31 juillet 1899. Quel soulagement pour les riverains et les cheminots !



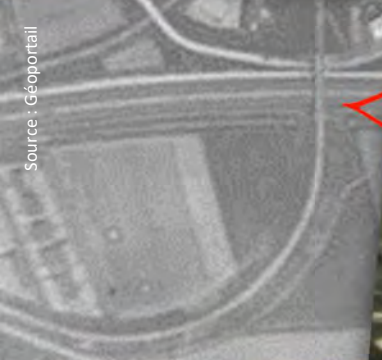
Source : Delcamp

On devine ici l'ancien passage du train sur le pont de l'Orvain !

Revenons à notre ligne (post-1899 donc !). Elle quitte l'accotement de la voie normale pour effectuer une large boucle qui lui permet de prendre de la hauteur pour franchir la ligne de l'Est.

La **rue de la Connissère** a repris en partie l'ancien tracé.

Aujourd'hui, les habitations ont pris place de l'ancien talus !



Source : Géoportail



Source : Delcamp

À compter de 1899, le Varinot franchissait la ligne Paris-Strasbourg à l'aide d'un **pont métallique**, dont il ne reste aucune trace aujourd'hui...



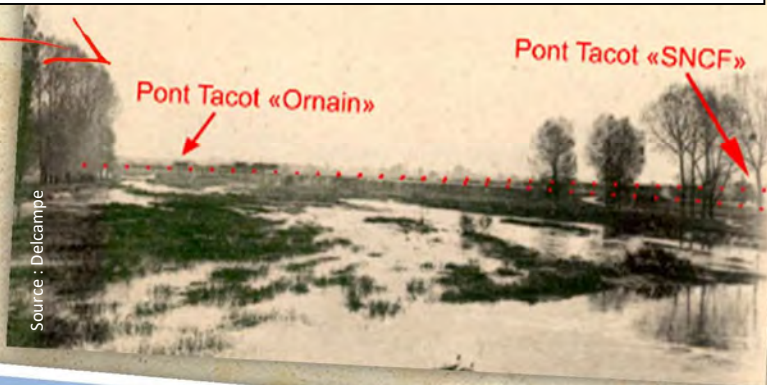
Source : Archives CFHVS

L'intérêt premier de la gare de Revigny-sur-Ornain pour la Compagnie Meusienne, c'est le **transbordement de marchandises**. En effet, la proximité avec la ligne Paris-Strasbourg permettait l'échange des marchandises que le Varinot transportait, provenant de la Vallée de la Saulx ou bien de l'Argonne, avec le reste du territoire français.

Ainsi, après avoir franchi la voie normale et avant de franchir l'Ornain, un tronçon quittait la ligne pour rejoindre la ligne de la compagnie de l'Est.

Sur le détail de cette carte postale, on peut apercevoir le tronçon qui se dirige vers la gare SNCF.

Cette ligne longeait la voie normale et arrivait **devant l'actuelle gare SNCF**, au niveau de l'ancien passage à niveau, laissant **l'Hôtel de la Gare** sur sa droite.



Source : Delcamppe



Source : Archives CFHVS



Le bitume a remplacé les rails. Seuls les clichés d'antan nous les rappellent.

Après être passée devant la gare, le tronçon se dirigeait en direction de l'actuelle **rue du Dépôt**. C'est là qu'était réalisé le **transbordement des marchandises entre le réseau de l'Est et le Varinot**.

C'est notamment ce pôle stratégique qui fut la cible, le 21 février 1916, d'une attaque allemande pour défaire l'organisation ferroviaire. Mais le zeppelin envoyé pour le bombardement fut abattu par les français juste avant l'opération, en direction de Brabant-le-Roi.



Source : Delcamppe

Grâce à cette action, la gare de Revigny connue une **forte activité pendant la Première Guerre mondiale**. C'est là qu'étaient transbordé un grand nombre de munition, de matériel, de vivres... Et de blessés venant de Verdun. Ils étaient rapatriés dans les convois sanitaires du Varinot avant d'être envoyés dans les hôpitaux, comme au château du Faux-Miroir (écart de Contrisson).

Aujourd'hui, il ne reste rien de ce passé... Seul le nom de la rue témoigne de l'activité qui se déroulait ici jadis.



Source : AD de la Meuse

Pour l'heure, retournons à notre Varinot ! La ligne s'apprête à franchir l'Ornain grâce à un **double pont métallique**... à la conquête de la ville !

A suivre...

