



Dimanche 09 Juin 2024

Neuville Les Bray (80)

Météo : 10°/20°



Participants membres du Chapter présents : William, Philippe L, Sylvie, Céline, Richard, Annie, Jean-Mick, Isa, Phil, Julienne, Emma, Alain et Jean.

Soit 13 membres et 9 motos.



En raison des élections européennes, il est laissé la possibilité aux participants d'aller effectuer leur devoir électoral.

Seuls Jean-Mick, Emma, Philippe, Sylvie, Alain, Isa et Jean se retrouvent à la Calèche et partent en direction d'Ermenonville retrouver William et Annie. Le groupe sera au complet à l'entrée de L'autoroute A1 à Senlis où nous attendent Phil, Julienne, Richard et Céline.

Avant de partir en convoi vers notre destination, nous découvrons la nouvelle monture de Philippe (Street glide 117). Félicitations belle moto.



Notre promenade en train étant à 14h, le groupe s'arrête sur l'aire de pique-nique à proximité.

Nous partageons du saucisson sec cendré de chez « Papy Gaby » et du Comté qui nous rappellent notre semaine dans le Doubs. Sylvie a apporté un délicieux gâteau pour le dessert avec le café de Richard et Céline, bref un délicieux repas.



Après ce bon moment de convivialité, nous partons nous stationner sur le parking du **P'tit train de la Haute Somme** mais nous sommes en avance et certains profitent de cet instant pour une petite sieste.

13h45 les portes du musée s'ouvrent et nous parcourons le musée où sont exposés 35 engins à moteur et 120 wagons. <https://www.petittrainhautesomme.fr/>.

14h l'heure du départ.



Les origines L'armée française développa, dès les années 1880, un système stratégique ferroviaire en prévision d'un conflit. Ce réseau, basé sur le système ferroviaire industriel développé par Paul Decauville, fut adapté pour suivre une armée en marche et ainsi alimenter le front quelles que soient les conditions d'acheminement. La particularité de ce réseau étant que les voies étaient portables (traverses métalliques rivetées aux rails), leur écartement étroit (60 cm) et qu'elles étaient conçues pour supporter du matériel léger, ce qui permettait une pose sur n'importe quel type de terrain, même marécageux, sans soucis de préparation du sol. Ce système a d'abord été installé dans les places fortes de l'Est (Verdun, Toul, Epinal, Belfort), puis utilisé pendant la 1re guerre mondiale. Son utilité devenant indispensable, il fut présent jusqu'à la fin de la guerre sur toutes les lignes de front et constitua souvent le seul lien des soldats du front avec l'arrière et leur seul soutien.

Les Allemands, informés de la création de ce système avant la guerre, décidèrent de créer un réseau équivalent à celui français ; ainsi, pendant la 1re guerre, la compatibilité des systèmes permettait aux différents belligérants de récupérer les machines et les voies du camp adverse.

La ligne du P'tit train de la Haute Somme, longue de 7 km, faisait partie d'un réseau construit par les armées françaises et britanniques pour la bataille de la Somme (juillet à novembre 1916). Conçu pour préparer l'offensive du 1er juillet 1916 et alimenter l'artillerie, ce réseau permit de rester en contact avec les soldats français et britanniques sur les lignes de front, souvent dans des conditions déplorables, la voie posée dans la boue. Ce réseau desservait la zone des étangs de la vieille Somme et fut prolongé à travers les marais avec l'avance du front, couvrant ainsi une trentaine de kilomètres. Le petit train pouvait transporter quotidiennement jusqu'à 1500 tonnes de matériel et munitions.

Après la guerre... La guerre laissa la région totalement dévastée. Une grande partie du réseau à voie étroite, abandonné, fut réutilisé par le « Ministère des Régions Libérées » pour la reconstruction de 1919 à 1924.

A partir de 1924, Les routes, redevenues praticables, rendirent l'emploi de ces petites voies inutiles, la plupart des lignes furent alors vendues à des industries privées (carrières, mines, sucreries, etc.) ; la ligne actuelle du P'tit train de la Haute Somme fut rachetée par la sucrerie de Dompierre. Outre cette ligne, la sucrerie récupéra des coupons de voie portable qu'elle posa directement dans les champs, s'assurant la totalité de la production locale de betteraves ; ce système lui permit aussi de se désenclaver en la reliant à la Compagnie des Chemins de Fer du Nord à 15 km ainsi qu'au canal de la Somme à Cappy (6km) pour l'expédition de ses produits finis par péniches.

Le sauvetage C'est en 1970 que quelques amateurs de chemins de fer décidèrent de sauver la ligne, que la sucrerie avait sous peu décidé de fermer. Ils créèrent l'Association Picarde pour la Préservation et l'Entretien des Véhicules Anciens (APPEVA), structure de type 1901, leur permettant de sauvegarder et d'exploiter la ligne.

La section allant du hameau de Froissy au Port de Cappy (1,5 km) ayant été abandonnée du fait de l'avancée du front et défermée sans doute dans les années 40, fut reconstruite par les bénévoles avec des rails de la 1ère guerre. En attendant l'arrêt de l'exploitation ferroviaire du reste de la ligne par la sucrerie, ils recherchèrent des locomotives à vapeur dans toute la France et les remirent en état de marche. Le 1er train pour le public roula le 13 juin 1971, et la 1re locomotive à vapeur entra en service dès le 14 juillet de la même année.

A la suite de cette agréable promenade nous décidons d'aller boire un verre dans la commune **d'Albert** dans le **bar des 3 pigeons** que nous avons découvert l'an passé et fort apprécié. Celui-ci étant fermé à notre arrivée juste pour permettre au patron d'aller faire son devoir citoyen ce qui nous a permis de visiter la magnifique **Basilique Notre-Dame de Brebières**.





Après ce désaltérant moment il est l'heure du retour. Nous partons en convoi par l'autoroute A1 et nous arrêtons avant Senlis pour nous dire au revoir et nous séparer après le péage.

Merci Jean-Mick pour cette idée balade qui fût très appréciée par tout le monde.

La prochaine sortie du Chapter sera le dimanche 23 juin initialement prévue à Mers les bains mais en raison d'une longue distance (environ 460 km et un temps de trajet Aller-Retour d'environ 6h), nous irons plutôt à Saint-Quentin dans l'Aisne visiter le musée Motobécane et le village des métiers d'antan <https://www.village-metiers-dantan.fr/>

Jean