



## P'tit train de la Haute Somme

1916



2016

## Centenaire de la ligne

Tous les 5 ans, l'APPEVA organise une grande fête pour célébrer l'anniversaire des débuts du P'tit train de la Haute Somme. 2016 marquait les 45 ans de la préservation de cette ancienne ligne industrielle aux origines militaires et surtout le centenaire de sa construction pour les besoins de la bataille de la Somme dont les commémorations battent encore leur plein en ce début d'été.

Le thème de cet anniversaire était donc tout trouvé et, depuis 3 ans déjà, les contacts étaient pris pour proposer un spectacle à la hauteur de l'événement. Le week-end de l'Ascension, du 5 au 8 mai, fut retenu de longue date afin de rentabiliser sur quatre jours les frais fixes d'organisation.

De plus, la ligne ayant été construite de mars à juillet 1916, on était dans le créneau idéal.



**Haut - Le Speeder du Ffestiniog Railway avec un équipage superbement costumé. Cliché R. Bishop**

**Ci-contre - Infirmières, brancard, blessé : prêt au départ ! Cliché J.-P. Mennessier**



La tâche administrative pour ce type d'événement est conséquente, entre le transport des véhicules invités, l'hébergement de leurs équipes, les renseignements techniques à vérifier et à fournir aux autorités, les exposants associatifs ou institutionnels à contacter, les locations de chapiteaux, toilettes, tables, chaises et barrières, les repas du midi à organiser pour les participants (plus de 400 repas sur les quatre jours !), le repas de gala... et tout le reste ! Voilà un travail indispensable et souvent ignoré par nos visiteurs. Pendant ces longs mois de préparatifs finaux, une liste toujours optimiste de petits et gros travaux avait été dressée par le Conseil d'Administration en vue de proposer de l'inédit, quelques surprises aussi et de réaliser enfin des projets toujours reportés. Ce genre d'événement motive et donne un but, une date limite, alors tout le monde a à cœur de présenter le meilleur.





Il fut donc décidé de rendre opérationnel le couplage de trucks Péchot présenté dans le musée et de le charger d'éléments de voie portable armée française, comme sur les photos d'époque. Deux plates-formes Péchot ont vu leur peinture rafraîchie afin de compléter les rames militaires. Car il y aurait bien sûr plusieurs rames historiques en action, mettant à profit la diversité du parc préservé. Un couvert Pershing fut repeint en gris et agrémenté de quelques marquages "USA" réalisés à l'ancienne. En dernière minute, on décida que des marquages seraient également les bienvenus sur le tombereau Clayton ex-armée anglaise, mais ni les planches, ni la couleur n'étaient correctes. Qu'à cela ne tienne,

on remplaça lesdites boiseries habillées d'un gris convenable et les marquages furent effectués, terminés quelques jours avant l'événement. Quelques détails manquants furent ajoutés et le wagon en fut totalement transformé. Véhicule plus modeste mais hautement historique, notre Speeder, draine de l'US Army, allait également reprendre vie. C'est le dernier connu encore équipé de son moteur d'origine, mais quelques éléments manquants l'empêchaient de fonctionner. Il fut donc confié aux "artistes mécaniciens" du Musée de la Mécanique Naturelle de Giverny (un lieu à découvrir absolument !) qui, d'octobre à mars, ont fait un superbe travail en le révisant dans les moindres détails, confectionnant les

pièces nécessaires. La réception de l'engin se fit à Froissy dans les délais et quel plaisir de le voir rouler à nouveau ! Un autre projet germe depuis au moins deux ans et le centenaire fut l'occasion unique de le réaliser. Mais il fallait que cela reste une surprise jusqu'au dernier moment. Pour des raisons d'outillage et de temps, la construction fut confiée à une entreprise extérieure. L'assemblage à Froissy se fit dans le secret, derrière des bâches, interdiction de publier des photos ! Même certains bénévoles n'ont rien vu, c'est dire... Et pourtant, petit à petit et jusque dans les derniers instants avant la fête, une voiture sur châssis Péchot venait de renaître. Juste à partir de photos d'époque, c'est-à-dire avant

**Page 30, de haut en bas**

- Le locotracteur Baldwin du FR surpris le long du canal avec la rame franco-américaine. Cliché C. Duretz

- Rassemblement en gare de Cappy lors des circulations spéciales du samedi soir. Cliché Y. Dreux

- La Decauville centenaire en tête de la rame Péchot avec la voiture neuve. Cliché Y. Dreux

**Page 31, de haut en bas**

- Photo de goupe inédite devant le dépôt : Simplex 40HP et Baldwin 50HP du FR accompagnés de la Baldwin du LBR. Cliché D. Blondin

- La Vulcan quitte le musée alors que la Franco-Belge attend sa mise à quai. Cliché Ph. Dubocq





la Première Guerre mondiale, mais avec la possibilité de retrouver les cotes par rapport à la plate-forme Péchot qui accueille cette construction tout en bois. Une plate-forme fut d'ailleurs restaurée spécialement dans les moindres détails. Quelques autres wagons ont subi une révision afin de pouvoir circuler en toute sécurité et trois rames furent formées : une française avec matériel Péchot, une anglaise avec tombereau et citernes Clayton, et une autre franco-américaine avec Péchot, couvert Pershing et plate-forme Decauville. Il serait ainsi possible de varier les compositions avec les locomotives et de proposer des rames authentiques et en bon état de présentation.

La traction des trains a fait appel bien sûr aux quatre locomotives résidentes du P'tit train de la Haute Somme, mais également à des invités choisis pour leurs origines militaires.

**Page 32, de haut en bas**

**- Magnifique coucher de soleil sur la Kerr-Stuart du WLLR lors des circulations du samedi soir. Cliché Y. Dreux**

**- Le Crochat de l'AMTP croise, pacifiquement, la réplique de tank anglais au départ du musée. Cliché Ph. Dubocq**

**- L'équipage du Simplex "Mary Ann" prend la pose en gare de Cappy. Cliché D. Blondin**

**Page 33, de haut en bas**

**- Une vue inhabituelle du site du musée. Le premier train de la journée est à quai. Cliché F. Fayolle**

**- Une partie des exposants installés dans le musée, réaménagé pour l'occasion. Cliché N. Blondin**





Il y avait de multiples possibilités, tout est toujours question de budget car les transports sont coûteux, mais entre les soucis techniques pour certains, les travaux non terminés pour d'autres, certaines options avec des locos intéressantes et inédites n'ont pu aboutir. Qu'à cela ne tienne, ce n'est que partie remise et il y avait déjà de quoi faire avec les confirmations reçues.

En premier lieu, la 230 Baldwin 778 du *Leighton Buzzard Railway* fut invitée à nouveau, malgré sa participation avec succès au 40<sup>e</sup> anniversaire cinq ans plus tôt. Nos jumeaux du LBR se devaient de participer à ce centenaire et la Baldwin était incontournable. On a croisé les doigts tout l'hiver (pas facile avec tous ces travaux à réaliser...), car elle subissait pendant ce temps sa révision décennale et il fallait que les délais soient tenus ! Elle ne fit son retour sur le LBR que courant avril. Pari tenu de justesse !

Une seconde loco vapeur fut annoncée, marquant l'aboutissement de plus de 15 ans de contacts avec les membres du *West Lancashire Light Railway* en charge de la restauration d'une 030 Kerr Stuart du type Joffre, copie britannique des 030 Decauville livrées à l'armée française. C'était pour eux un souhait de longue date de venir circuler sur notre ligne historique avec cette locomotive une fois restaurée. Pour l'anecdote, il faut savoir que cette locomotive, et ses sœurs, avait failli être achetée pour l'APPEVA dans les années 70 alors qu'elles étaient en vente à la carrière de la Vallée Heureuse dans le Pas-de-Calais. Mais les amateurs britanniques s'étaient montrés plus convaincants auprès du vendeur et les locomotives prirent la direction du Royaume-Uni où trois sont aujourd'hui en état de marche. On notera aussi qu'un



des mécaniciens de la Kerr Stuart pendant le centenaire avait fait le voyage depuis la Californie où il réside désormais et n'était pas venu à Froissy depuis plus de 40 ans alors qu'il se rendait dans le Pas-de-Calais pour voir des locomotives à acheter ! C'est dire le côté symbolique de sa présence.

Enfin nous fûmes une nouvelle fois honorés d'accueillir une équipe jeune et motivée de bénévoles du *Ffestiniog Railway* (FR) venue avec le Baldwin 50HP *Moelwyn*, le Simplex 40HP *Mary Ann* et le *Speeder Busta*. Trois véhicules hautement historiques, présents sur le FR depuis les années 20, et envoyés en France avec la bénédiction de la direction. *Mary Ann* tracta d'ailleurs le premier train voyageurs

du FR lors de sa sauvegarde en 1954.

Autre véhicule historique, l'autorail Crochat AT1 du Musée des Transports de Pithiviers fit un séjour prolongé en Haute Somme suite à sa participation à la Fête de la Vapeur de nos amis du C.F. de la Baie de Somme. Après avoir fait tant de kilomètres depuis le Loiret, il aurait été dommage de ne pas saisir l'occasion de l'inviter. Échange de bon procédé, mais également pour partager les coûteux frais de transport, il fut accompagné lors de son retour dans la Beauce par notre 030 Decauville qui participa au 50<sup>e</sup> anniversaire de l'AMTP (voir article page 27).

On ne manquera pas de citer également Gérard Lefrançois venu avec son



autorail à trois caisses de conception et construction personnelle. Certains l'ont peut-être déjà croisé sur d'autres réseaux car son autorail, de petite taille, a été conçu pour être facilement transportable et Gérard ne se prive pas pour aller le tester partout où il y a de la voie de 60 cm.

C'est donc un beau plateau de véhicules historiques qui a pris part aux circulations intenses organisées pendant les quatre jours de la fête. Trois trains voyageurs et deux trains marchandises étaient en permanence en circulation. Les trains de voyageurs portaient bien sûr du musée, direction le Plateau, tan-

dis que les marchandises quittaient le dépôt pour rejoindre soit le Z, soit la gare de Cappy, en variant les compositions avec les trois rames disponibles. Ce sont au total un peu plus de 90 départs et arrivées qui avaient lieu chaque jour dans la zone du musée ! Autant dire qu'il n'y avait pas de temps mort et que tout devait tourner à la perfection.

Il y avait également de nombreuses animations à commencer par une exposition de modélisme qui occupait l'intégralité de la remise à voitures voyageurs, vidée et nettoyée pour la circonstance. Parmi la quinzaine d'exposants présents,

modélistes et vendeurs dont la FFMF, l'UAICF, le GEMME, on citera tout particulièrement la reproduction en HOe du P'tit train de la Haute Somme exécutée spécialement pour le centenaire par les talentueux membres de l'Association des Modélistes d'Amiens-Longueau (AMAL). Le dépôt, la gare de Cappy et le Z ont été fidèlement reproduits. Ce nouveau réseau débute une longue carrière dans les expos !

Toujours côté modélisme, on n'oubliera pas de remercier les quelques particuliers venus assurer les circulations tout le week-end sur le circuit en 7"1/4.

Dans le musée, ce sont les associations amies qui avaient pris place avec quelques stands promotionnels, mais également, centenaire oblige, plusieurs stands institutionnels comme le Souvenir Français, la Commonwealth War Graves Commission (organisme chargé de l'entretien des nombreux cimetières militaires britanniques), l'office de tourisme local, Somme Tourisme. Nous profitons toujours des journées festives pour faire découvrir à nos visiteurs les nombreuses richesses de la région. Un grand espace du musée était par ailleurs occupé par les associations ARPDO-Rotonde 80 et le Poilu de Picardie sur le thème des transports sanitaires durant la Première Guerre mondiale. L'ARPDO-Rotonde 80 organisera d'ailleurs la troisième fête du rail à Longueau les 1<sup>er</sup> et 2 octobre 2016 avec une exposition élargie sur ce thème. Pour rester dans le thème 1916, l'association Somme 14-18 avait été sollicitée pour tenir un campement aux abords du musée et assurer une animation en tenue sur le site et à bord des trains.



Cette prestation fut assurée avec brio et les poilus ont campé jour et nuit sur le site, dormant sur la paille, à l'ancienne, avec levée des couleurs chaque matin. Autre présence remarquée, celle d'un tank britannique amené par l'association Digger Cote 160. En fait une reproduction en bois utilisée pour le spectacle son & lumière organisé par cette association près d'Albert, mais c'était saisissant de vérité. Quelques membres de Digger Cote 160 assuraient une présence en uniforme australien, infirmières comprises.

Le tableau était complet et la mémoire de la voie de 60 cm militaire était évoquée de façon active.

Sur le pont depuis le week-end précédent, les bénévoles de l'APPEVA ont eu fort à faire pour préparer les lieux, monter les chapiteaux, transporter tables, chaises et barrières, former les rames, décharger les matériels invités, assurer les adaptations des attelages, accueillir et briefier les équipes étrangères au réseau, encadrer les marches d'essai indispensables à la découverte de la ligne, transférer dans le musée la voiture Péchot tout en passant inaperçu... Et tout ceci, devant la caméra de France 3 Picardie venue filmer les préparatifs lors d'une émission en direct le lundi. Autant vous dire qu'une fois les préparatifs presque terminés, la fatigue se faisait déjà sentir ! Mais le jeudi à 10h, tout était quasi prêt, les premiers visiteurs affluaient déjà, on oublia donc la fatigue et on se lança corps et âmes dans cette première journée ! Le chef de dépôt devait gérer, avec peu de voies pour manœuvrer, les départs et arrivées de trains marchandises en alternant les trois rames pour varier les compositions. Il s'acquitta brillamment de sa tâche, non sans maudire gentiment celui qui avait pondu un programme aussi ambitieux ! Le chef d'exploitation suivait la partition avec les inévitables ajustements nécessaires, car on ne pense pas toujours à tout. Le personnel d'accueil du musée était dans les starting blocks afin de gérer avec le sourire cette afflux inhabituel de voyageurs. Sur le quai, une animation supplémentaire avait pris place puisqu'un studio de France Bleu Picardie assura un direct toute la journée avec interventions de plusieurs bénévoles et exposants sur les ondes.

Cette première journée passa très vite et les trains étaient pleins avec un total de presque 1000 voyageurs pour 1188 places proposées sur neuf départs. A cela s'ajoutait l'autorail Crochat de l'AMTP qui effectua des navettes entre le musée et la gare de Cappy. Avec la particularité, du fait qu'il ne possède qu'un poste de conduite, que le retour se faisait attelé en queue d'une circulation marchandises. Les locomotives alternaient trains voyageurs et trains



militaires, avec quelques doubles tractions vapeur ou thermique. La variété était au rendez-vous autant pour les voyageurs que pour les photographes.

Le vendredi matin fut particulier car l'inauguration officielle était programmée pour 10h. On remis donc une dose de stress au compteur en espérant que tout serait parfait. Les représentants du Conseil Régional, du Conseil Départemental, de l'Office National des Anciens Combattants, du ministère des Anciens Combattants du Canada, M. le Député de la circonscription, les maires, les présidents d'associations amies, furent accueillis sur le quai du musée. La voiture Péchot servit d'estrade pour les discours d'Alain Blondin, président de l'APPEVA, de Franck Beauvarlet, conseiller départemental et

président de Somme Tourisme, et de Frédéric Bureau, directeur de l'ONAC de la Somme. L'histoire de la voie de 60 cm militaire, raison d'être de notre ligne centenaire, fut bien sûr rappelée, tout comme l'action menée par l'APPEVA depuis 45 ans pour sa préservation et

**Page 34, de haut en bas**

- **La Vulcan à l'assaut du Plateau avec une rame bien garnie. Cliché Ch. Masse**

- **Le Baldwin du FR en route pour Cappy. Cliché Ch. Masse**

**Page 35, de haut en bas**

- **Discours inaugural depuis la voiture Péchot. La bouteille est prête ! J.-P. Mennessier**

- **A la soupe ! Cliché D. Blondin**



**Page 36, de haut en bas**  
**- La Baldwin du LBR emmène une belle composition de wagons Péchot.**  
**Cliché Y. Dreux**

**- Une double traction historique, rattrapée sur le plateau par le Speeder du FR.**  
**Cliché Y. Dreux**

**Page 37**  
**- L'inévitable photo souvenir devant la rotonde du musée. Hors cadre, l'autorail Crochat, la Franco-Belge et les deux Speeder. Cliché J.-P. Mennessier**

pour l'animation touristique du territoire. M. Stéphane Demilly, député, eut le plaisir de casser la traditionnelle bouteille de champagne sur un tampon de la voiture Péchot, puis un train spécial emmené par la 230 Baldwin achemina les convives vers la gare de Cappy, bientôt rejoint par la 030 Decauville et la rame Péchot, voiture comprise. Au retour au musée, un vin d'honneur clôtura la matinée. Tout s'était bien passé ! La fréquentation, que l'on pensait plus calme en ce vendredi, travaillé pour beaucoup, fut en fait encore soutenue. Le matériel fut vite remis en fin de journée car les bénévoles, les équipes des locomotives invitées et les exposants avaient rendez-vous pour un repas de gala dans un restaurant proche. La

centaine de convives pu donc profiter d'un moment privilégié lors de cette soirée amicale afin de faire plus ample connaissance et d'échanger sur leur passion commune. On profita de l'occasion pour remettre à chacun un cadeau souvenir et pour féliciter nos jeunes bénévoles qui se sont donné sans compter pendant tout l'hiver afin de faire aboutir plusieurs projets.

Samedi matin, troisième jour, on commence à être rodés et on se dit "Allez, encore deux jours à tenir !" Mais tout se déroule à merveille et le public répond encore présent. Il faut dire que la radio et la presse locale continue à parler de l'événement, ça aide. Le programme des circulations était





respecté sans problème, ce qui permis vers 12h30 de rassembler l'ensemble des locomotives autour du pont tournant. Moment de forte affluence et de bousculade pour les photographes ! On ne s'éternisa pas trop car le prochain départ était imminent. Mais l'instant fut saisi, il ne fallait pas rater l'occasion vu le panel inédit de locomotives présentes.

Ce fut encore une journée très chargée avec près de 1000 voyageurs, mais du fait des animations répartie sur le site, il n'y avait pas d'effet de foule mis à part lors des arrivées et départs de trains. Un groupe costumé 1900 a par ailleurs passé la journée sur le site et dans les trains, après un déjeuner sur l'herbe devant le musée.

Une fois le dernier voyageur parti, on boucla le site comme chaque soir mais sans remiser le matériel... Comme à notre habitude, afin de chacun puisse profiter d'un moment hors des stands, un train spécial fut organisé pour les équipes et les exposants. Nos amis britanniques proposèrent d'emmener les voitures voyageurs avec une double train Diesel Baldwin du FR et vapeur Baldwin du LBR. Proposition acceptée de suite ! C'était certainement une première, du moins en période post-militaire. L'autorail Crochat de l'AMTP était aussi de la partie, suivi par l'équipe du WLLR qui attela sa Kerr Stuart à une rame militaire, tandis que d'autres, plus téméraires, choisirent de suivre avec les deux Speeder (FR et CFCD) et l'autorail de Gérard Lefrançois. Ce fut, ne le cachons pas, l'un des moments magiques de ce week-end, fort en émotions. Rouler avec ces locomotives, sur cette ligne, 100 ans après... Le temps était magnifique, nous

gratifiant d'un superbe coucher de soleil sur le Plateau alors que nous repartions de Dompierre. Le retour se fit à la nuit tombée et une fois le matériel remisé, on n'oublia pas d'aller saluer les poilus qui veillaient devant le feu de camp. Encore une belle journée !

Dernière ligne droite le dimanche... On ne pense même plus à la fatigue, on est à fond dans ce superbe week-end. On enchaîna à nouveau des départs et arrivées dans le calme et l'ordre nécessaires à ce type d'exploitation. Comme prévu, la fréquentation fut un peu moindre en ce jour de départ pour ceux qui étaient venus de loin. Mais on totalisa tout de même un peu plus de 3400 voyageurs sur les quatre jours. Du fait de la capacité offerte, il est difficile de faire plus. Ce fut à ce niveau une réussite. Sans compter les nombreux promeneurs qui ont pu profiter du spectacle offert en ligne, la zone le long du canal entre le dépôt et la gare de Cappy étant un lieu de promenade privilégié. Le camion du FR fut rechargé le soir même afin de prendre la route à l'aube. Les exposants vidèrent les lieux, bien vides d'un seul coup...

Une équipe restreinte se retrouva le lundi matin pour charger le camion avec la Baldwin et la Kerr Stuart, mais également ranger et nettoyer les bâtiments, démonter les chapiteaux, etc. Heureusement, c'est toujours plus rapide à ranger qu'à installer.

S'il fallait dresser un bilan de ce week-end... Chacun gardera en mémoire, et en photos, ses propres moments privilégiés, et ils furent nombreux. Quelques

belles occasions photos du fait des matériels rassemblés ou encore les accompagnements sur différentes locomotives car les équipes n'ont pas manqué de multiplier les échanges, tissant ainsi des liens d'amitiés. On n'oubliera pas de féliciter les équipes des locomotives qui ont assuré un service impeccable sur une ligne que certains ne connaissaient pas quelques jours avant, avec un charbon différent (c'est moins évident qu'on ne le pense...), les agents d'exploitation, sur les trains ou au sol, qui ont suivi avec brio une partition pourtant ambitieuse, le personnel du musée qui a donné le meilleur pendant quatre jours afin que nos voyageurs gardent une bonne image de leur visite.

Et on remercia également les amis qui sont venu nous renforcer, comme l'AMAL, qui a assuré entre autres le service d'une centaine de repas chaque midi pour les participants, du Club de Modélisme Ferroviaire d'Albert, du C.F. des Chanteraines, mais aussi du C.F. de Blonay-Chamby en Suisse, pour renforcer les équipes des trains ou assurer l'inévitable contrôle à certains accès au site.

On notera enfin une météo superbe pendant toute la semaine, ce qui a bien sûr compté pour le succès de l'événement, et le fait que tous les trains ont circulé à l'heure jusqu'au dimanche soir. Belle performance commune !

On va maintenant reprendre le rythme de deux festivals annuels, plus modestes (rendez-vous le 25 septembre pour clôturer cette saison), en commençant à réfléchir au 50<sup>e</sup> anniversaire...

**David Blondin**