

# CH'TIO TRAIN

*Chemin de fer de la Baie de Somme*



*Pages 2 et 3 : Mot du président. Pages 4 et 5 : Nouvelles du réseau. Pages 6 à 7 : Bilan des séances vapeur. Pages 8 et 11 : Retour sur la vapeur vive en 2022. Page 12 : Sécurité une nouvelle organisation. Pages 13 et 14 : Mes cinquante années de CFBS. : Pages 15 à 17: PN 98. Page 18 : Êtes vous steampunk ? Page 19 : Ils nous ont quittés. Page 20 : Agenda.*



**BULLETIN**

**N°91 ETE 2023**

**ISSN 00991 2452**



## LE MOT DU PRESIDENT

Au CFBS, l'actualité est dense, aussi Patrice Candillon a-t-il proposé de publier un bulletin semestriel pour coller au mieux à la vie de l'association.

Au cours de l'assemblée générale 2022, le 25 mars dernier, le bureau a été reconduit à l'identique. Un instant envisagée, la passation de pouvoir entre Maurice Testu et Vincent Laumond au poste de président, a été repoussée à une date ultérieure pour laisser le temps à Vincent de s'approprier les problématiques du poste dont celles de la gestion financière.

L'année 2023 a plutôt bien débuté avec une fréquentation au 30 juin légèrement supérieure à celle de 2022 à la même époque mais il est trop tôt pour en tirer des conclusions, la saison estivale ayant démarré très doucement en juillet.

Nous avons pu bénéficier dès le début de saison des travaux de reconfiguration de l'entrée en gare de Noyelles avec l'élargissement des entrevoies. Un plus pour la sécurité et le confort des voyageurs mais un investissement très lourd pour l'association.

Le vélo rail de Cayeux a été lancé jusque Hurt, hors circulation ferroviaire dans un premier temps. Des tests sont en cours de réalisation pour affiner l'organisation de circulations ferroviaires et vélo rail sur la même journée afin d'améliorer la fréquentation.

La rame 4 saisons a débuté ses premières sorties au cours de l'assemblée générale le 25 mars dernier puis le 1<sup>er</sup> juin en remplacement de la rame historique lors d'un train déjeuner à bord. Ces tests grandeur nature ont permis de valider le fonctionnement des équipements électriques et de la distribution d'eau dans les toilettes. La clientèle a beaucoup apprécié ce matériel qui nul doute est appelé à connaître le succès. D'ores et déjà des dates de circulation vont être planifiées pour des déjeuners à bord cet automne et au début du printemps prochain. La rame historique continuera à circuler dans le planning actuel de fin avril à mi-septembre.

Du côté des travaux, la reprise des joints de brique en gare de Hurt est en cours. Ce magnifique témoin des années 30 va devenir un gîte confortable à l'intention de personnels saisonniers. Le carré C14 est toujours en cours de rénovation pour être remis à sa place à l'entrée à Noyelles. Le reboisement du tombereau U 13021 va pouvoir débuter bientôt, les opérations de rivetage étant achevées. Un magnifique travail de l'équipe entourant Jean Pierre Laumond.

L'équipe des Stéphanois est revenue une semaine en baie de Somme pour entreprendre le ponçage et la mise en peinture du MMX3, ce grand plat à bogies d'origine allemande venue en baie de Somme après la fermeture de la dernière ligne des Ardennes pour le transport de la poudre de galets en containers entre Cayeux et Noyelles. Le travail a été achevé par l'équipe du jeudi. Les travaux se poursuivent sur la B2212 en vue de la transformer en voiture Snack ; le projet est contrarié par des difficultés administratives dans l'obtention des autorisations d'installation en gare du Crotoy. Elle ne sera opérationnelle que début 2024.

L'abri de la halte de St Valery Canal a été reconstruit, une vraie résurrection pour ce témoin de l'époque balnéaire installé en gare de Canal en 1937, le bâtiment de la gare d'origine ayant été rasé pour reporter à St Valery-Ville l'accueil des voyageurs. Il va bientôt reprendre sa place.

En 2018 et 2020, nous avons conduit une réflexion sur notre avenir et nos investissements au cours de deux séminaires. En 2021, un plan de développement touristique a été présenté aux communes et partenaires intégrant un volet **médiation, le développement de l'offre et des services et l'aménagement des espaces.**

CHEMIN DE FER DE LA BAIE DE SOMME

RESEAU DES BAINS DE MER DEPUIS 1887

Association loi 1901

BP 80031 / 80230 Saint Valery sur Somme

Tél : 03 22 26 96 96

Fax : 03 22 26 95 66

<http://www.chemindefefer-baiedesomme.fr>

Services administratifs : manonjoly@chemindefefer-baiedesomme.fr

Bureau: accueil@chemindefefer-baiedesomme.fr

Dépôt: alexandre.henin@chemindefefer-baiedesomme.fr

Le chemin de fer de la Baie de Somme est fédéré à l'UNECTO (union nationale des exploitants de chemins de fer touristiques) et à FEDECRAIL (fédération européenne des chemins de fer touristiques et historiques).

PRESIDENT : Maurice TESTU

VICE PRESIDENT: Alain PAILLARD

SECRETAIRE: Geoffrey NICKSON

SECRETAIRE ADJOINT: Jean Michel CANDILLON

TRESORIER : Arnaud GIRODE

TRESORIERE ADJOINT E: Francine COINON

DIRECTRICE GENERALE : Line BRUNNER

RESPONSABLE COMMERCIAL : Manon JOLY

CHARGEE DE COMMUNICATION : Mathilde VACHERON

REDACTEUR EN CHEF BULLETIN :

Patrice CANDILLON

CHEF D'EXPLOITATION: Alexandre HENIN

Les opinions exprimées n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent pas forcément la position du Conseil d'Administration.

Reproduction même partielle interdite sans autorisation écrite du rédacteur en chef ou du Président.

Toute modification avant distribution doit faire l'objet d'un avis du rédacteur en chef.

Conception mise en page: Patrice CANDILLON

Ont participé à l'élaboration de ce numéro :

Gérard BEDON

Line BRUNNER

Dylan CARDINE

Daniel MOURAY

Alain PAILLARD

Maurice TESTU

**Envoyez vos articles et photos à**

**l'adresse suivante :**

**[candillon.patrice6@gmail.com](mailto:candillon.patrice6@gmail.com)**

**Patrice CANDILLON, 107 boulevard**

**Masséna**

**75013 PARIS**

**Par mail, envoyer textes et photos séparément . Merci de respecter la press date.**

**Photo de couverture :**

**Premier train commercial pour la rame restaurant 4 saisons. Photo Patrice CANDILLON**

Depuis, de nombreuses actions ont été mises en œuvre avec une montée en puissance de l'activité qu'il faut désormais maîtriser.

En tout début d'année, nous avons accepté une proposition d'accompagnement de la BPI comprenant un diagnostic de notre organisation et de notre activité. BPI FRANCE, créée en 2012, est la banque publique d'investissement. Nous avons eu recours à ses services lors de l'épisode COVID.

Un séminaire regroupant une vingtaine de participants salariés et bénévoles s'est tenu le 7 juillet dernier pour partager ce diagnostic et échanger sur notre avenir. Parmi les forces de l'association qui constituent un véritable atout, un personnel salarié engagé, la somme des compétences des équipes salariées et bénévoles et le mix salariat/bénévolat.

La communication interne reste l'une de nos faiblesses et nous devons y travailler de même que l'organisation au sein du dépôt. A cet égard, une réunion de présentation des projets d'investissements prévus sera organisée chaque automne avec les salariés en complément à la réunion technique consacrée à la planification des travaux d'hiver.

Nous sommes le premier site touristique de la Baie de Somme, grâce à une stratégie de développement efficace. Il faut désormais que nous confortions les nouvelles offres et que nous consolidions notre marge là où c'est possible, notamment dans les creux de saison, en veillant à maîtriser la pression sur les équipes salariées et bénévoles.

Les propositions qui ont fusé lors des échanges matinaux mettent en avant la médiation, l'accueil des enfants et familles, l'amélioration de nos prestations. Ce sont des actions accessibles qui s'intègrent parfaitement dans les projets en cours et en total cohérence avec notre volonté de proposer une découverte originale de la Baie de Somme à bord d'un train historique.

La seconde partie de journée consacrée aux enjeux environnementaux nous a amenés à réfléchir à un sujet que nous ne maîtrisons pas bien, mais qui devient incontournable : notre responsabilité sociale et environnementale. Notre priorité est de structurer la démarche, identifier les aides disponibles et mener à bien des actions simples et concrètes sur les prochaines années à venir.

Le dernier volet dédié aux investissements est revenu sur les nombreux projets à conduire pour préserver le matériel ferroviaire en contribuant au développement commercial. Des arbitrages financiers seront nécessaires pour préserver notre équilibre budgétaire et assurer la pérennité de notre structure.

Le département de la Somme et le Syndicat Mixte Baie de Somme 3 Vallées travaillent à la rédaction de leur Schéma Touristique sur la destination Somme et Baie de Somme pour les 5 années à venir. Culture, patrimoine, mobilité, itinérance... sont des items que nous partageons.

Il faudra que nous soyons prêts à nous inscrire dans une démarche territoriale, si les collectivités venaient enfin à lancer un projet d'envergure sur la zone de St Valery Canal ou la refonte des espaces d'accueil des voyageurs en gare de Noyelles.

D'ici là, il faudra soigner nos résultats comptables pour que nous puissions accompagner les projets des collectivités en souscrivant de nouveaux emprunts.

Et d'ici là, les trains continueront à rouler pour notre plus grand bonheur.

Amicalement à tous

Maurice TESTU



*Pose de la base de l'abri de Saint Valery Canal lors d'un « Thursday gang ».*

## NOUVELLES DU RESEAU



Toutes photos Patrice G. MOULIION

20/04 / PREMIER TRAIN COMMERCIAL POUR LA RAME « 4 S »

**Commercial** : Les différentes animations fonctionnent bien. La balade gourmande du 30/04 en partenariat avec la ferme équestre Bizet et la ferme de la Morette à Morlaix, les communes de Ponthoile et Favières, a accueilli 136 personnes pour une randonnée gourmande de 14 kilomètres. « L'ornithorail » a circulé avec le X212. Le « Trains des randonneurs et découverte ornitho » était également organisé sur les trains réguliers les mercredis de juin à Cayeux. Les prestations « déjeuner à bord » semblent plus nombreuses que l'année dernière.

Au 26 juin, la fréquentation est de 1,5 % supérieure à celle de 2022 alors qu'une diminution de 7 % était envisageable, craignant les conséquences de l'inflation, dont la hausse du prix de nos billets. A noter que la fréquentation de la ligne de Cayeux a fait un bond de 20 % sur les 13 journées de circulation du premier semestre. Après un bon départ pendant les vacances de Pâques, la fréquentation du vélorail en semaine s'est avérée inférieure aux prévisions en mai-juin.

**Vapeurs** : La 031 Buffaud Robatel fut la première machine à reprendre du service, mais comme l'année dernière ses apparitions sont parfois ponctuées de périodes d'immobilisation temporaires. Ce fut d'abord une boîte chaude qui nécessita un levage et la dépose d'un essieu moteur en mai, puis des fuites aux tubes en juillet, après que le foyer eut reçu une nouvelle voûte, puis une avarie du graisseur centralisé.

La 130 Cail a repris du service en juin avec succès, la Haine Saint Pierre et la Pinguely effectuent leur service pour l'instant sans problème notable.

La remise en état de la 030 Piguet sera poursuivie au cours de l'hiver prochain. Le remontage de la Scarpe et le travail sur sa partie basse pourront être engagés, indépendamment du problème de financement de sa chaudière. Un devis sera demandé auprès de la CITEV pour achever les travaux sur la chaudière de la 020 n°25 « Verte »; en fonction de son montant, l'objectif serait une remise en service pour son centenaire en 2027.

**Diesels** : Le BB 60002 Faur « Dracolas » effectue la majorité des trains diesels, une purge a été installée pour



Janvier: 1er train avec le X 212



13 mai : Visite du club Bugatti



Cayeux: Affluence à l'Ascension



**Travaux sur le RhB 21**



**Corvée de bois pour les bucherons**



**Charles Edouard ponce**

palier la présence d'huile dans le circuit d'air de l'inverseur. Le 824 FGC Naval assure la réserve, le VFIL 352 a été très peu utilisé suite à des problèmes de frein. Le petit locotracteur RhB 21 a été repeint. L'acquisition d'un deuxième Fair identique au 60 002 est envisagée.

**Matériel remorqué :** Parc ex RhB : Le CFBS aura reçu au total 9 voitures à plateformes fermées en provenance des chemins de fer Rhétiques. La voiture A 1244 sera transformée en voiture restaurant pour renforcer la rame quatre saisons (« 4S »). Elle sera dotée d'un aménagement modulable avec des tables et fauteuils de restaurant mobiles. Elle est en cours d'équipement en frein. La voiture B 2212 sera achevée pour début 2024, le projet de snack au Crotoy étant retardé par des contraintes administratives. Le traitement extérieur de la A 1223 nécessitant des travaux trop importants, c'est la B 2290 qui sera repeinte. La peinture du fourgon D 72 est achevée, il a été incorporé à la rame « 4S » (rame restaurant quatre saisons). Cette rame a été utilisée une première fois avec succès pour le train de l'assemblée générale, puis sur un train déjeuner à bord début juin. Le fourgon D71 est en préparation de traitement extérieur, il servira de wagon raccord avec les voitures RhB non adaptées aux normes d'attelage CFBS.

Le rivetage du tombereau U 13021 qui a longuement mobilisé une équipe du Thursday gang est achevé, reste désormais le remontage et la peinture. Comme prévu, la voiture Somme 10301 reviendra des Ets Longuein pour être remplacée par la PLM4, ce qui libérera un espace conséquent dans le hangar « Fallet ». Des boggies en provenance de Suisse ont été réceptionnés. Le châssis du plat MMX 2 ex- Ardennes a subi un traitement anti corrosion et peinture.

**Infrastructures :** Le nouveau plan de voies modifié cet hiver à Noyelles a été mis en service dès le mois de mars, il apporte entièrement satisfaction. La 2e phase des travaux est prévue l'hiver prochain. L'espace de stockage des vélos dans le BV de la gare de Noyelles a été réhabilité et réaménagé. Une solide porte extérieure des toilettes a été installée. L'abri de quai en bois de Saint Valery Canal a été patiemment reconstruit ainsi que son socle en maçonnerie, la pose se fera prochainement. Le mas du carré C14 de Noyelles a été sablé. Les conteneurs abritant les vélorails à Cayeux ont été recouverts de bâches évoquant l'histoire du réseau. Le rejointage des murs de la halte de Hurt entamé l'année dernière se poursuit.



**Le roi du rivetage, c'est Jean Marc, sur le U 13021.**



**Un train rouge ... Les voitures RhB et le « Cube »**



**L'abri de Canal prend forme**



**P**lein de travaux divers et variés ont eu lieu cet hiver. Sur 7 séances de travail, nous avons entre autre fait : l'hivernage des machines, le remontage à blanc de la 020 Corpet-Louvet, nous avons participé à l'entretien courant annuel de nos protégées.

Pas mal de travaux de peinture également, autant sur la Cail (beaucoup de travaux de préparation) que sur la Pinguely, la Haine Saint Pierre et La Buffaud. Des travaux plus techniques tels que le démontage du «p'tit ch'val» de la 130 Corpet, le débetonnage de son cylindre, le démontage des voutes, ou encore les inspections des locomotives afin de faire un diagnostic général le plus complet possible ; des travaux moins agréables et complexes tels que le sablage des caisses à eaux de la Cail. Pas mal de nettoyage, des plaques tubulaires, des boîtes à feu et à fumées, des bacs à charbons. Nous avons pu également faire des essais en chauffe de nos machines.

En avril nous avons fait l'ouverture de ligne avant les premiers trains et suite à une tempête, jusque dans la nuit. Bien-sûr sans oublier les travaux effectués sur la vapeur vive. En moyenne, 14 bénévoles sont présents sur nos séances vapeur, avec une pointe à 18 en novembre. Une séance de travail mixte avec les diésélistes la veille d'une journée de formation a été organisée au mois de mars.



*Par un glacial samedi de décembre, nettoyage au Karcher des bâches de la 130 Cail.*



*Salariés et bénévoles s'affairent autour de la 130 Cail*

## CFBS actualités



En tout 581 heures de travail sur les séances vapeur (sans compter la séance mixte).

Merci beaucoup à toutes et à tous pour votre implication durant ces séances. La bonne ambiance à chacune d'entre-elles est vraiment un gros plus très appréciable. Un grand merci aux salariés qui nous accompagnent, nous aiguillent, nous apportent leurs connaissances et nous aident pour les chantiers.

Les circulations reprennent, aussi nous allons nous y consacrer et donc stopper, le temps de la saison estivale, les travaux bénévoles mensuels sur les vapeurs.

Nous nous retrouverons sûrement à bord des trains, ou bien pendant la saison hivernale 2023/2024 pour le retour de nos séances. Nous vous souhaitons une bonne saison.

Relu et corrigé par Freddy Sergeant Anthony Coignet





Notre ami Gérard BE-DON nous présente un bilan de l'activité de notre section « vapeur vive » en 2022, les circulations, les travaux effectués et les perspectives.

**Avril 2022** : Notre projet d'équiper le matériel avec un frein continu est devenu réalité. Le matériel était commandé en début d'année 2022. Dès sa réception, le montage a commencé lors des séances de travail des samedis avec l'aide de Robin et Maxime :

*Les boggies en pièces détachées :*



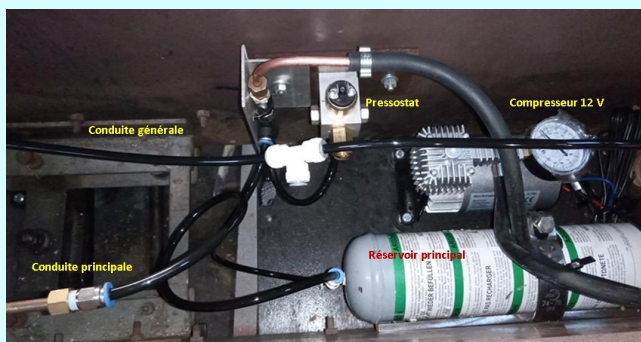
*Robin au montage d'un boggie :*



*Les quatre boggies terminés :*



*Dès 2021, nous avons anticipé l'équipement d'un wagon avec le compresseur à air :*



*L'objectif était que le système soit opérationnel pour la première sortie de 2022 en mai.*

**Première sortie de 2022 : Les 150 ans de la gare de Mers les Bains-Le Tréport, le samedi 14 mai.**

Une superbe journée, sous le soleil, organisée par le comité de sauvegarde et de développement des lignes ferroviaires du Tréport/Mers les Bains.

Du côté du CFBS, les membres bénévoles ont répondu présents pour cette animation. Le réseau fut installé la veille sur le parking face à la gare. Le comité d'organisation nous avait réservé l'emplacement, nous avons « juste » à monter le réseau !



## CFBS actualités



Ballastage de la voie par Ludo, sous la surveillance du chef de chantier, Clément !

À toute vapeur devant la gare.



Le locotracteur en marche à vue.



Préparation de la locomotive

La journée du samedi s'est déroulée sans temps mort. Nous avons eu du monde toute la journée. Le locotracteur de Jean-Pierre, apporté pour secourir la loco en cas de besoin, a été utilisé toute la journée. Deux trains se suivaient en marche à vue, une première pour l'occasion !

Au total, ce sont 506 voyageurs qui se sont baladés avec les trains miniatures ce samedi. Le comité organisateur a été fort satisfait de la prestation du CFBS. Nous serons peut-être à nouveau sollicités, la rançon du succès !

Pour voir la vidéo, scannez ce code :

Pour voir la vidéo, cliquez sur ce lien :

<https://youtu.be/Rt4X6aibVqA>



**La Fête de la Gare de Cayeux :** Le 15 août, le CFBS organisait la Fête de la gare de Cayeux, couplée cette année avec la Fête des Fleurs de la ville de Cayeux. Le train miniature fut installé sur la place de la gare pour l'occasion. Cette journée a rencontré aussi un grand succès : 721 personnes ont pris le train miniature ! Nous ne le savions pas encore, mais ce sera le record de fréquentation pour cette année !

Le train prêt au départ avec Maxime, le « chef d'orchestre » de cette journée !



**Les Journées Européennes du Patrimoine** : Elles eurent lieu le samedi 17 et dimanche 18 septembre. Le réseau en ligne droite fut installé sur le quai de la gare de Saint Valery Canal. Si le soleil était de la partie, le vent froid était aussi bien présent ! L'affluence était plutôt du côté des visites du dépôt, le petit train a remporté les suffrages des petits (et aussi des grands) qui ne suivaient pas ces visites.

Comme toujours, les membres étaient là pour l'animation, conduite, accueil des voyageurs, distribution des contremarques, assurer la sécurité, et surtout la logistique et la manutention, même si, comme l'a dit Maxime, « nous jouions à domicile » ! Et quand bien même si du quai de Canal à l'entrepôt où est stocké le matériel il n'y a qu'une centaine de mètres, il faut des bras !



*La « p'tite et la grande verte » !*

Ce sont 362 voyageurs qui nous ont fait l'honneur de prendre le « petit train » ces deux journées !

Lien pour voir la vidéo : [https://youtu.be/EODVX\\_EwsgA](https://youtu.be/EODVX_EwsgA)

Scannez ce code pour voir la vidéo :



**Le train du Père Noël** : Cette année 2022 a vu le retour des trains du Père Noël depuis les confinements.

Pour agrémenter ces deux journées, le train miniature fut mis à contribution en gare de Cayeux. C'était la première fois que le train miniature était mis en marche en plein hiver. La météo glaciale du samedi et sibérienne du dimanche ont permis certes de faire de beaux panaches de vapeur, mais la fréquentation fut plutôt en berne, jugez plutôt : 100 personnes le samedi et 87 le dimanche ! Petit rappel, le dimanche après-midi à 16 heures, il y avait la finale de la coupe du monde de football... Nous ne faisons pas le poids ! Et avec la pluie verglaçante de cette fin de journée, il y avait peu de monde dans les rues de Cayeux sur Mer... Bon, cela aura pu être pire !

Il faut noter la participation d'Alexis avec sa 030 Corpet-Louvet en 5 pouces, nous avons donc deux locomotives à vapeur miniature pour la première fois en service. C'était de plus les seules vapeurs de ces journées « Trains du Père Noël », toutes les locos du CFBS étaient mises hors gel et en entretien d'hiver.



La magnifique 030 Corpet-Louvet en 5 pouces d'Alexis.



Marine, bien emmitouflée, aux commandes de la 131 du CFBS.



Déchargement lors des JEP 2022.



Scannez ce code pour voir la vidéo :

Toutes photos et vidéos : Gérard BEDON, sauf mentions contraires.

**En conclusion** : Le train miniature du CFBS a promené en tout 1776 personnes en 2022. Un score que je qualifie d'honorable. Je rappelle que les ballades sont gratuites pour nos visiteurs, même si ils ne prennent pas les trains du CFBS.

Je remercie tout particulièrement les membres du CFBS qui se sont mobilisés pour que ces animations soient assurées dans les meilleures conditions, et ceci toujours dans la bonne humeur ! Ces animations sont là pour apporter un plus aux fêtes et journées spéciales organisées par le CFBS. La nouveauté cette année a été la prestation pour une association extérieure, en lien toujours avec le chemin de fer.

Et en 2023 ? Il y aura les incontournables de la saison du CFBS : La Fête de la Gare de Cayeux le 15 août et les Journées Européennes du Patrimoine en septembre. Vu le succès remporté à Mers les Bains, nous avons eu déjà des demandes d'associations ferroviaires pour participer à leurs manifestations. Affaires à suivre.

Du côté du matériel, cet hiver verra l'entretien et le contrôle périodique de la chaudière de la 131, et un entretien courant du matériel remorqué. Il y a toujours le projet en cours de finalisation de la 221, avec la construction de sa chaudière. Projet en sommeil faute de bras et d'atelier adéquat ...Un équipement en matériel de transport est prévu cette année 2023, ce qui nous facilitera les opérations de transport et de manutention.

Si vous êtes intéressé, venez rejoindre la petite équipe « vapeur vive » !

Gérard BEDON



Comme je vous en avais parlé, notamment lors de notre dernière Assemblée Générale, depuis quelques mois je passe le flambeau de "référént sécurité ferroviaire" à Aurélien VERBRUGGE, après 32 années de missions au sein du CFBS. Aurélien est un professionnel de la sécurité ferroviaire à la SNCF avec une bonne connaissance du réseau CFBS et de ses spécificités. Il assure des missions de formations depuis trois ans en étroite collaboration avec Vincent Laumond. Il est temps pour lui de gérer les dossiers en direct et de piloter l'équipe formation/sécurité. Je reste présent en tant que "consultant" pour une veille et pour lui apporter, le cas échéant, mon expérience acquise durant toutes ces années.

Voici la liste non exhaustive des missions du "référént sécurité" pour vous donner une idée du travail :

- Définir en concertation avec tous les acteurs, la politique de la sécurité ferroviaire et décider des méthodes d'organisation et des mesures à prendre.
- Il est le pilote de l'équipe formation/assistants sécurité.
- Le référént est l'interlocuteur unique en interne dans notre structure et vis à vis du STRMTG et de la DDTM en liaison, le cas échéant, avec le Président.
- Il a une veille permanente "sécurité" avec l'aide du chef d'exploitation, des formateurs/assistants, des élus au CA pour avoir une oreille à l'écoute des faits et gestes au cours de l'exploitation et des formations. Il suivra ou fera suivre les veilles particulières mises en place.
- Il répond aux éventuelles sollicitations du STRMTG, doit être présent les jours de contrôle. Leur envoie les rapports circonstancier d'incident, les notes de service éditées, le rapport annuel, ...)
- Il anime la réunion annuelle sécurité ferroviaire.
- Il définit les besoins en ressources et gère les habilitations.
- Il pilote avec l'équipe, les formations initiales, annuelles et complémentaires.
- Il a un regard sur la traçabilité sécurité de l'exploitation : sécurité circulation, matériel roulant, infra (voie, ouvrages d'art, environnement).
- Il gère la documentation sécurité interne et STRMTG et assure sa diffusion (RSE, RPE, NdS,...)- ...

Désormais, si vous avez des questions, des demandes de renseignements ou des suggestions, adressez vous à Aurélien : Mél : [aurelien.verbrugge@chemindefer-baiedesomme.fr](mailto:aurelien.verbrugge@chemindefer-baiedesomme.fr), Tél. : 06.98.70.13.53.

Pour ma part, je poursuis mon travail au sein du CA, sur la gestion des bénévoles et sur l'animation des séances de travail du jeudi ... et ... un peu de repos après 50 années de bénévolat actif. Je suis satisfait et fier du travail accompli durant toutes ces années pour doter le CFBS d'un dispositif de management de la sécurité solide avec tous les acteurs que je remercie vivement pour leurs engagements et leurs compétences. Nous sommes souvent copiés ou cités en exemple, mais rien n'est jamais acquit dans ce domaine ! Donc restons humbles et sécurité d'abord !

Alain PAILLARD



À l'occasion des récentes évolutions dans l'organigramme des responsabilités, notre ami Alain Paillard nous fait partager son regard sur son demi-siècle d'investissement au sein de notre association.

**C**omme le temps passe ! Déjà 50 ans d'adhésion au CFBS et depuis, j'ai participé activement aux nombreuses activités et à la vie du CFBS. Je ne vais pas tout raconter ici se serait beaucoup trop long car j'ai été de tous les chantiers, de toutes les batailles, de toutes les angoisses, de toutes les défaites et de toutes les victoires. Cet anniversaire d'un demi-siècle dans l'action quotidienne pour tous les projets, les prochaines saisons, pour avancer toujours plus, est l'occasion pour moi de se poser et de se remémorer ces cinq intenses décennies.

Bien que n'étant pas d'une famille de cheminots j'avais déjà de grandes dispositions à le devenir ; enfant qualifié parfois de « brailoute » (criard en Picard) mes parents n'hésitaient pas à embarquer le couffin dans la 2CV familiale et aller me promener pour me faire prendre l'air... sur la digue, derrière le dépôt de St Valery... Plus tard, j'allais en vacances à Outreau chez ma tante où mon oncle, mécanicien vapeur à Boulogne, m'emmenait voir les locomotives au dépôt et à la gare maritime. C'est là que le virus du rail m'a été inoculé. De plus, j'ai été bercé toute ma jeunesse par le passage des trains au bout du jardin de la maison familiale. Au PK 176 de la ligne Amiens- Boulogne- Calais. J'ai donc bien connu le temps de la vapeur, les 141R, les 231K et les belles 231E ainsi que quelques machines de manœuvres. Proche de chez moi, durant la saison betteravière, j'allais voir l'embranchement particulier de la sucrerie d'Abbeville où évoluait la 030 Meuse de l'usine. En 1969/1970, j'allais dans l'ancien dépôt d'Abbeville derrière chez moi, un terrain d'aventures pour découvrir de près la dizaine de 040 D de Lille Délivrance réformées en attente de ferrailage. Le mercredi 26 mai 1971 c'était la fin de la vapeur sur la ligne, j'ai séché les cours le jour de l'adieu à la vapeur sur le Nord pour voir les deux trains officiels remorqués par les 231K 82 et 8. Un grand moment ! Ayant de la famille à St. Valery, que nous allions visiter régulièrement, je n'ignorais pas l'existence de « ch'tio train ». De passage devant la gare de St Valery j'avais remarqué ses jolies voitures rouges et crème. Au loin, on entendait le « pin-pon ! » de « ch'l'autorail » au franchissement des passages à niveau. Plus tard, j'ai participé à des parties de chasse en plaine entre St. Valery et Routhiauville où j'ai vu passer des trains du service public (autorails M41/42/43, X158 et une fois un train de 3 voitures et un fourgon remorqués par un 351/352). J'avais appris par la presse locale (Abbeville Libre) que la ligne du Crotoy allait fermer au 31 décembre 1969 puis qu'une association s'était créée pour sauver le « tortillard du Crotoy ». A cette époque mon rayon d'action en vélo commençait à s'agrandir autour d'Abbeville et l'envie d'aller voir cela de plus près m'est venue. Un jour, j'ai poussé jusqu'à Noyelles pour voir la ligne du Crotoy par le petit chemin à la sortie de la gare. L'herbe et les ronces recouvraient les rails, pas l'ombre d'une circulation récente sur cette ligne visiblement à l'abandon, envahie par la végétation. Un peu plus tard, des articles de presse affirmaient « le tortillard est sauvé » et que bientôt il allait siffler de nouveau. Plus tard, je revins sur place en vélo pour observer de nouveau. Cette fois, les ronces avaient été retirées et brûlées sur les bords de la voie et l'herbe était écrasée sur les rails. Il semblait bien que la vie reprît sur cette ligne. Ce jour-là, j'ai poussé jusqu'à la gare du Crotoy et là, surprise ! il y avait des locomotives à vapeur stationnées ainsi que deux autorails, deux voitures vertes et quelques wagons.





J'ai encore les images de cette visite dans la tête. Un moment merveilleux, plein d'espoir, je venais de découvrir pour la première fois le CFBS naissant et les premiers matériels roulants sauvés. On était là, à l'automne 1971. L'année suivante et toujours dans la presse locale, on annonçait que le département avait l'intention de fermer la totalité du réseau des bains de mer en raison d'un déficit croissant. En avril 1972, durant les vacances de Pâques, je crois, j'entrepris un voyage d'Abbeville à Cayeux par le train avant qu'il ne soit trop tard. Départ 11h42 pour Noyelles, arrivée à 11h55 et correspondance avec l'autorail du « tortillard » à 12h05. Arrivée à Cayeux à 12h50. Après avoir arpenté les rues et la plage de galets dans un Cayeux quasi désert, je repris l'autorail du tortillard à 18h10 (La grille des horaires n'était pas bien fournie, ce n'était pas vraiment une desserte cadencée !), arrivée à Noyelles à 18h47 pour reprendre la SNCF à 19h32 et arrivée à Abbeville à 19h44. J'avais été frappé par le nombre de wagons de marchandises de tous types garés dans toutes les gares.

Un article de presse m'apprit la création d'une société pour reprendre l'exploitation de la ligne de Cayeux en collaboration avec le CFBS. Pour marquer la fin du service public, un train spécial allait être mis en marche le dimanche 17 décembre 1972 par le CFBS et la CFTA. Il fallait absolument que je ne rate pas cela. J'en avais parlé à mes parents et ils m'avaient dit « d'accord, on ira te conduire ». Le jour « J », j'arrive donc à Noyelles, il y avait déjà du monde autour de la gare. Le train était à quai et quel grand bonheur ce fut pour moi de voir pour la première fois la pimpante 020 verte en tête du train dans des volutes de vapeur. Après plus d'un an et demi de disparition de la traction vapeur dans mon environnement, je retrouvais le son strident d'un sifflet, l'odeur du feu de charbon et de l'huile chaude, le bruit de l'échappement, les panaches dans le ciel. Pour ne pas en rater une miette, je m'étais posté sur la plateforme de la voiture juste derrière la locomotive. J'étais aux anges ! Au soir de cette mémorable journée, je n'avais plus qu'une seule idée ; rejoindre l'association du CFBS qui recherchait de nouveaux adhérents pour aider au sauvetage du réseau.



Mais il me fallait encore vaincre mes quelques réticences et d'en parler à mes parents dont je savais qu'ils auraient du mal à accepter mon projet. Il m'a fallu un peu de temps et de la persévérance pour les convaincre. Finalement voyant que le chemin de fer en général était ma voie d'une manière ou d'une autre, ils acceptèrent mais avec quelques réticences. (Pour faire quoi ? et avec qui ? etc...) Mais du haut de mes 16 ans, j'ai senti que le moment était propice pour oser sauter le pas. C'était courant mars 1973, un samedi nuageux, gris et sec ; je pris mon vélo et direction le CFBS. J'allais bien rencontrer quelqu'un du CFBS qui pourrait me renseigner.

Arrivé à Noyelles, je vis plusieurs personnes affairées à couper des boulons et à dévisser les rails des voies à quai. Je m'approche du chantier et quelqu'un s'approche vers moi et me demande gentiment avec un léger bégaiement, « Bonjour, vous cherchez quelque chose ? » je répondis « Bonjour Monsieur, oui, je voudrais savoir si je pouvais adhérer à l'association ? », « Mais bien sûr ! » me répondit-il. Nous nous dirigeâmes vers la remorque d'autorail R6 Billard intégrée dans un train de travaux stationné sur le tiroir à quai. L'intérieur était aménagé en cuisine /salle de repas/magasin d'outillages/vestiaire/réserve de tirefonds/...etc....des casseroles étaient pendues à un porte bagage. « Asseyez-vous, je vais prendre vos coordonnées, euh... mais attendez, j'ai un crayon ...mais...euh...excusez-moi, je ne trouve pas de papier, pourtant je croyais qu'il y en avait...bon désolé, je reviens. » Je vis la personne revenir avec un rouleau de papier toilette « excusez-moi, euh, mais je n'ai trouvé que cela ! » « Je ne comprends pas, pourtant, il y en avait... ». Nous avons fait connaissance et échangé nos adresses. C'est ainsi que j'ai connu Charles-Edouard Girode de Fressenneville, alors président du CFBS. (à suivre ...)



### LA BÊTE NOIRE DES AUTOMOBILISTES DANS LES ANNÉES 70

Par Daniel MOURAY

Qui n'a pas franchi dans la région, de nos jours le passage à niveau (PN en jargon ferroviaire) de Noyelles sur Mer situé au centre de cette localité ? A première vue, il ne représente aucun intérêt pour les automobilistes le franchissant à l'heure actuelle et cependant il est riche en petites anecdotes mais pour cela il nous faut faire un retour en arrière de plusieurs années !

Nous voici donc revenus en 1972 ; à cette époque (fin 1971) je venais de recevoir ma première affectation professionnelle à l'escadron de Gendarmerie d'Abbeville et ce pour quelques années, avant de rejoindre la brigade territoriale de Nouvion en Ponthieu (maintenant on dit Nouvion tout court). Dès l'approche de la saison estivale, donc vers juin 1972, nous avons reçu pour mission d'assurer la sécurité mais aussi et surtout la fluidité de la circulation automobile au passage à niveau situé à proximité de la gare de Noyelles sur Mer, (je précise sur Mer, pas Noyelles Godault !) les samedis après-midi, dimanches du matin au soir, cela de fin juin à fin août environ.

Pour les automobilistes qui franchissent à notre époque ce « PN » rien ne semblerait justifier la présence de la maréchaussée à cet endroit en fin de semaine en été, ceci grâce à la déviation qui a été réalisée vers 1977/78 et qui contourne Noyelles pour se rendre soit à Saint Valery ou Le Crotoy en venant d'Abbeville. La mission de ce poste de « régulation », (c'est le terme employé pour désigner ce travail), consistait comme son nom l'indique à réguler et fluidifier la circulation automobile au carrefour des axes en provenance d'Abbeville, Saint Valery ou Le Crotoy, mais aussi d'avoir un œil sur ce fameux « PN » de la ligne SNCF Paris-Calais. Voilà pour la théorie sur le papier, voyons un peu ce qu'il se passait réellement sur le terrain en période estivale...

Le poste était tenu par deux « pandores » dont j'ai très souvent fait partie. L'un se tenant au carrefour faisant face à la route venant du Crotoy et le second à proximité immédiate du « PN » avec pour mission essentielle d'empêcher les véhicules en provenance d'Abbeville et de Nouvion de s'arrêter sur les voies de chemin de fer en cas d'arrêt de la circulation. Plus facile à dire qu'à faire ... ! Lors des premières prises de poste en ces lieux, nous avons constaté que l'arrière des trains de voyageurs avaient la fâcheuse manie de s'immobiliser sur le « PN » (du fait qu'ils étaient souvent rallongés d'une ou deux voitures), empêchant de ce fait la levée des barrières et prolongeant ainsi fortement le temps d'attente des automobilistes. A cela, il fallait ajouter la présence de trains dits « supplémentaires » en fin de semaine et période estivale, ce qui compliquait encore un peu plus la fluidité à laquelle nous étions astreints. Il faut rappeler que le futur contournement de Noyelles était à cette époque encore bien au chaud dans le fond des tiroirs, en compagnie du projet de l'autoroute A16... !

Très souvent, dès que les barrières s'ouvraient, il nous fallait faire accélérer le mouvement pour désengorger le flot de voitures venant d'Abbeville à grands coups de sifflet et de gestes. Une file ininterrompue arrivait du centre de Noyelles qu'il fallait de temps en temps interrompre afin de laisser passer les pauvres automobilistes venant du Crotoy qui pestaient contre cet afflux de « touristes » se rendant en baie de Somme. Nous n'avions aucune info concernant les horaires de passage de train s'arrêtant ou pas en gare de Noyelles, sauf qu'un jour le chef de gare (bien sympathique au demeurant) nous indiqua que le sémaphore (dit Lartigue) placé sur le quai de la gare (et toujours en place) peut nous informer du départ d'un train depuis Rue ou Abbeville et laisse environ 15/20 mn avant d'être à Noyelles. Ce qui nous accordait un peu plus de temps pour anticiper et fluidifier la circulation.



*Le PN probablement fin 19e siècle. Pas d'embouteillage de touristes à cette époque ! Notez la maison de garde barrière à droite.*

tenter de se rendre au Crotoy. Hélas pas de taxi disponible ! La tenancière de l'établissement me fait savoir que de l'autre côté de la gare il y a un « tortillard » qui vient tout récemment de reprendre du service et qui assure, pour les touristes, la liaison Noyelles/Le Crotoy. J'invite « ma naufragée ferroviaire » à se rendre vers ce train dont j'ignorais l'existence à cette époque, mais qui a pu emmener ma « naufragée ferroviaire ». J'ai ainsi, sans le savoir, contribué à fournir au futur CFBS une voyageuse supplémentaire... C'était, je pense, les premiers trains du CFBS à cette époque (1972 et suivant).

**Une seconde anecdote** : un dimanche midi, toujours au plus fort de la circulation tant routière que ferroviaire et alors que le bouchon en provenance d'Abbeville se résorbait avec plus de lenteur que souhaité, la circulation, entre deux passages de trains, reprenait tranquillement, un automobiliste s'arrête brusquement à ma hauteur (je me trouvais alors sur le PN 98 pour le sécuriser en cas de fermeture des barrières), baisse sa vitre et, rouge de colère, me hurle, le mot n'étant pas trop fort : « *Je suis bloqué depuis la sortie d'Abbeville ça fait une heure ! Il paraît que c'est à cause du passage à niveau et des trains ? Puisque c'est comme ça à mon tour de bloquer les trains...* » et, ce faisant, il arrête son véhicule entre les barrières en plein milieu des deux voies en coupant son moteur, je fais grâce des noms d'oiseaux remplaçant le bruit du moteur... ! Re-ambiance, immédiatement j'avise mon autre collègue d'aller prévenir le chef de gare pour lui faire état de la situation et surtout de lui demander dans combien de temps sont annoncés les prochains trains, les bras du sémaphore étant, pour le moment, tous deux baissés. Entretemps la circulation s'effectue sur le PN tant bien que mal par alternance. Quelques instants plus tard le chef de gare (toujours le même brave homme) arrive en courant et me fait savoir qu'il n'y a pas de train d'annoncé avant 45 minutes. Il invite, tout comme je l'avais déjà fait, l'automobiliste à dégager son véhicule des voies.

A ce stade nous étions prêts à réquisitionner un agriculteur et son tracteur pour faire cesser cette situation par la manière forte. Dans le même temps je m'aperçois que le chef de gare griffonne un morceau de papier et le remet au conducteur irascible. Je lui demande ce qu'il a bien pu écrire pour que la figure du conducteur passe du rouge au blanc ? Il me répond « Oh pas grand-chose : simplement ce que ça allait lui coûter quand la SNCF lui enverra la facture si la circulation des trains était perturbée... » Il ajoute : « je te (on se tutoyait à cette époque !) propose de faire de même pour la note que la Gendarmerie lui enverra également s'il persiste. Je m'approche de l'individu, qui s'était d'ailleurs bien calmé (il avait d'ailleurs remis son moteur en marche !) et lui propose un plateau de fruits de saison plus connu ... sous



*Le PN dans les années 50, caché par le M31.*



le nom de « prunes ». Les deux propositions cumulées ont fait que le « PN » de Noyelles fut dégagé dans la seconde qui suivit et la situation redevenue quasi normale. Ce jour-là, j'ai beaucoup apprécié la coopération SNCF/Gendarmerie.

Les fins de semaine se succédaient durant les mois d'été, sachant que les dimanches après-midi étaient plus calmes pour les retours. Moins de trains, circulation automobile plus étalée dans le temps en provenance de Saint Valery ou du Crotoy, ce qui nous arrangeait beaucoup car les journées (continues) étaient assez éprouvantes surtout par fortes chaleurs d'autant que deux débits de boissons jouxtaient le carrefour avec terrasses où l'on pouvait voir des consommateurs attablés devant des boissons rafraîchissantes dont on aurait bien volontiers profité...

Les postes que nous devons tenir (PN et carrefour) ne permettaient pas d'avoir une vue sur ce que les gens appelaient à cette époque « le tortillard ». Jamais je n'aurais pensé revenir en ces lieux cinquante ans plus tard, en tant que membre du CFBS et de revoir avec beaucoup de joie et de plaisir tous ces superbes « tortillards », circuler à nouveau mais sans perturber la circulation routière.

La réalisation du contournement de Noyelles mis fin aux énormes bouchons de fin de semaine et, de ce fait, à la présence de la maréchaussée. Le carrefour de Noyelles a pu retrouver le calme ainsi que son « PN » libéré de toute contrainte automobile. Aujourd'hui, lorsque je passe à Noyelles en me rendant le jeudi aux séances de travail du CFBS, au dépôt de Saint Valery, et que je franchis ce fameux « PN 98 » je ne peux m'empêcher à chaque fois de regarder ce sémaphore Lartigue que j'ai tant de fois scruté pour voir ses bras jaunes se lever ou se baisser annonçant l'arrivée de trains. Aujourd'hui, c'est fini. Ces bras, ne bougent plus, un peu comme ceux des pandores qui ont tant gesticulé eux aussi en ces lieux durant de nombreuses périodes estivales.

En passant le « PN » de Noyelles, jetez donc un œil sur ce sémaphore aux bras jaunes repliés désormais pour toujours. On dirait qu'il dort après avoir tant œuvré pour la sécurité de la circulation des trains. Le CFBS a récemment remis au goût du jour, et c'est tant mieux, deux sémaphores, le premier à St Valery canal, le second à Noyelles. Qui sait si un jour, (jamais 2 sans 3 dit-on) celui que j'ai tant connu en fonction, ne pourrait pas rejoindre ses deux compères de l'autre côté de la barrière mais cette fois au profit du CFBS histoire de lui relever les bras... ?



*Le site en 1971 avec le 351 sur la plaque tournante. On aperçoit encore la maison de garde barrière à gauche, détruite depuis.*



*Les photos de ce PN sont rares. Ici ça n'est plus un train mais un panneau publicitaire qui nous bouche la vue !*



*Dans ces années, le sémaphore Lartigue « au repos »*



On a connu les zazous, les hippies, mais connaissez-vous les Steampunks ? Les samedi 10 et dimanche 11 juin a eu lieu l'animation « Steampunk » en gare de Crotoy, en collaboration avec la mairie.

Steampunk est un mouvement littéraire, proche de la science fiction, et vestimentaire, qui fait souvent appel à l'uchronie, c'est-à-dire en réinventant un passé différent et en adoptant certaines tenues du 19e siècle enrichies d'éléments divers plus ou moins récents. Leur idole absolue est Jules Verne, célèbre Amiénois et Crotellois, rien de plus logique donc que ce premier festival se déroule en baie de Somme, dans la ville où Jules Verne séjourna pendant longtemps.

Comme leur nom l'indique, les *steampunks* sont également fascinés par la machine à vapeur, mode de propulsion selon eux indépassable. Alors, peut être sommes nous tous des *steampunks* avant gardistes qui s'ignorent ...

Diverses animations en gare du Crotoy et dans les trains avec des scénettes interprétées par des comédiens amateurs retraçaient la vie et l'œuvre du célèbre écrivain, et une dizaine d'exposants alignaient des stands de vêtements et objets divers sur le parking de la gare. Deux journées très réussies, et gageons que le public viendra plus nombreux lors de prochaines éditions, lorsque ce festival sera d'avantage connu.





Notre ami Christian HUET nous a quittés. C'est avec une immense tristesse que nous avons appris son décès. Nous redoutions cette nouvelle car nous savions depuis janvier dernier que Christian luttait contre la maladie.

Il était membre du CFBS depuis le 1er août 2017 et rapidement il s'était impliqué dans les activités de l'association comme contrôleur et conducteur diesel. Habitant la région parisienne, à Eaubonne, il aimait à dire que la baie de Somme était son petit paradis. Il avait choisi Lanchères comme lieu de résidence secondaire.

Il était aussi membre d'un club photo, lui qui en faisait de si belles, et de l'association de sauvegarde de la chapelle des marins à St Valery. Il avait fait son dernier train le 11 novembre 2022 avec Enzo Laumond, l'un de nos plus jeunes membres actifs.

Christian était quelqu'un de consciencieux et rigoureux, très attentif aux voyageurs de ses trains, doté d'une grande sensibilité. Nous perdons là un bon camarade et un membre apprécié par les équipes pour sa disponibilité à bord ou en tête des trains. Les obsèques de Christian Huet ont eu lieu jeudi 22 juin à 10h en l'église St Martin de St Valery. Un autorail spécial emmenant ses proches et amis du CFBS a circulé le 13 juillet.

Nous adressons toutes nos condoléances à sa famille et ses proches.

Maurice TESTU



*Le poste d'aiguillage principal de la gare du Nord à Paris, notre aïeul est le 2e en partant de la droite.*

sur le « train du Crotoy ». Retournant régulièrement au Crotoy dans les années 60, il fut, comme beaucoup, attristé par la fermeture de la ligne en 1969. Il était membre de soutien du CFBS depuis 1986. Il est décédé à l'hôpital de Saint Valery le 1er mai 2023.

Patrice CANDILLON

Jean Michel, Clément, Véronique, Quentin et moi-même tenons à remercier tous les membres du CFBS qui nous ont assuré de leur soutien à l'occasion du décès de notre père et grand père André. Fils de cheminot (son père était chef aiguilleur principal à la compagnie du Nord), il venait chaque année en vacances en baie de Somme dans les années 30, puis fut réfugié au Crotoy en 1939-1940. De retour à Paris, il empruntait régulièrement la ligne Saint Just en Chaussée – Crévecoeur le Grand dans l'Oise pour chercher du ravitaillement, et nous contait maintes anecdotes concernant cette ligne, notamment une attaque aérienne du tortillard, et d'autres également

Nous venons d'apprendre le décès de Jean Jacques STEFANAZZI, qui fut très actif au CFBS notamment sur la voie, des années 70 au début des années 80. Nous adressons nos condoléances à sa famille et ses proches.



## ANIMATION VAPEUR VIVE

Comme tous les ans, le 15 août prochain aura lieu la Fête de la gare de Cayeux, couplée avec la Fête des Fleurs de la commune. Pour cette animation, nous avons besoin de quatre à cinq personnes pour la logistique, le montage, démontage du réseau, l'accueil et la sécurité des visiteurs et la conduite de la loco miniature. Le montage du réseau se fera le lundi 14 août, rendez-vous « chez Fallet » à 9h00 pour le chargement du matériel, puis direction Cayeux pour le montage du réseau. Le mardi 15 août, rendez-vous à Cayeux à 8h30 pour la préparation de la loco et de l'animation. Le soir, démontage et rangement du matériel à St Valery.

Nous comptons sur vos bonnes volontés et motivations. Le lien pour les inscriptions pour ces deux journées ci-dessous :

Merci de bien vouloir participer au sondage à l'adresse suivante :  
<https://framadate.org/ccUAFGLp8oTL2YF2>

Fête de la gare de Cayeux 15 août.

Inauguration officielle de la rame « quatre saison » en octobre, date à définir.

Train des marées : vendredi 1er septembre, samedi 30 septembre.

Journées du patrimoine : samedi 16 et dimanche 17 septembre.



*Le 24 Juin, un train spécial « Fleche d'argent » a été affrété par le MFPN de Paris Nord à Noyelles.*



*L'assemblée générale du CFBS s'est tenue le 25 mars dans l'ancienne école de La Mollière, en présence de monsieur La Monica, adjoint au maire de Cayeux.*

## LA FOIRE AUX COQUILLES



Dans le numéro précédent de CH'TIO TRAIN, page 5, dans la rubrique « infrastructures », la refonte du plan de voies concerne évidemment la gare de Noyelles.

Page 17, photo en haut à gauche : Tout le monde a reconnu Florent GIRODE, et non Florian comme écrit par erreur.