

# CH'TIO TRAIN

## *Chemin de fer de la Baie de Somme*



*Pages 2 à 4 : Mot du président. Page 5 : Séances de travail toute l'année. Pages 6 et 7 : Séances diesel 2025. Page 8 à 11 : Des nouvelles du 351. Pages 12 et 13 : Une occasion Faurmidable. Page 14 : La fête de la vapeur. Pages 15 à 17 : Cayeux, quelles saison ! Page 18 : La saison vélorail. Page 19 et 20 : 2025, les moments forts. Pages 21 et 22 : Natacha. Page 23 : Ils nous ont quittés. Page 24 : Agenda.*

**BULLETIN**

**N°95 JANVIER 2026**

**ISSN 00991 2452**





## MOT DU PRESIDENT

L'année 2025 s'achève, 2026 se profile avec en point de mire la fête de la vapeur, grand moment associatif attendu par beaucoup d'entre vous qui sera abordé dans ce bulletin. Le conseil d'administration se joint à moi pour vous souhaiter à toutes et à tous une excellente nouvelle année, riche en projets et en satisfactions personnelles.

La saison 2025 est un bon cru, le record historique de 2022 a été légèrement dépassé avec 214 482 voyageurs transportés soit 8,64 % de plus qu'en 2024. La modulation des tarifs des parcours Le Crotoy-Cayeux ou St Valery-Cayeux, a libéré des places sur la ligne la plus chargée St Valery-Le Crotoy, tout en générant 991 voyageurs et 20 K€ de recettes supplémentaires. Avec 12 593 voyageurs sur le vélorail et 19 000 voyageurs à bord des trains, la ligne de Cayeux dégage pour la première fois un léger excédent. La location de vélos, le snack du Crotoy et la boutique sont également en progression. Le CA a félicité unanimement Line Brunner, Directrice Générale, et à travers elle, l'ensemble du personnel salarié du CFBS, pour ces excellents résultats.

Pour 2026, nous allons garder la trame 2025 en maintenant les journées à thème (le train des amoureux le 14 février, le train de la Saint Patrick le 17 mars, la fête de la gare de Cayeux le 15 août), le week-end Steam punk du Crotoy étant placé sur celui de la fête de la vapeur.

L'activité bénévole a été soutenue comme en 2024 :

- 3841 heures de service à bord des trains et 723 heures de commentaires à bord, soit 11,5 % de la charge de travail totale qui intègre aussi les gares.
- 7362 heures de conduite et de chauffe qui représentent 62 % de la charge totale,
- 225 heures sur la voie et 8425 heures à l'atelier soit 30 % de la charge technique

Au total, l'intervention bénévole représente plus de 12 emplois en équivalent temps plein. C'est une grande satisfaction pour la vie associative et cela permet au CFBS de conduire ses investissements. A noter qu'après avoir reçu la visite du directeur du musée ferroviaire de Porto Rico au mois de septembre, le CFBS est invité en mars prochain à une conférence sur le passé ferroviaire de l'île et l'histoire de la 130 Cail n°2. C'est Olivier Jaubert, l'initiateur de son rapatriement qui représentera l'association.

**L'exploitation** : L'exploitation est bien rôdée, la fidélité des saisonniers et des bénévoles y est pour quelque chose, quel plaisir de voir les trains entrer simultanément à l'heure en gare de Noyelles, ou le ballet bien réglé des journées violettes. Pas de fébrilité lors des super pointes, là encore la bonne maîtrise du système de réservation et une vente en ligne qui représente 45 % de la billetterie individuelle, limitent la pression en caisse. Pas d'incident à déplorer, mais un malaise de voyageur en fin de saison estivale nous a incité à généraliser l'installation de défibrillateurs. Les nouvelles règles du référentiel de sécurité vont aussi nous imposer la pose d'extincteur à bord de chaque voiture.

**Au dépôt** : A l'atelier, nous avons eu le plaisir d'accueillir Cyril Follope début novembre qui prend en charge l'encadrement du dépôt. Alexandre Hénin garde sa fonction de chef d'exploitation et assumera la maîtrise d'œuvre travaux sur l'infrastructure.



**Cyril FOLLOPE**



Une réflexion a été engagée et des actions déjà mises en œuvre pour améliorer les espaces de travail de l'atelier vapeur. Une nouvelle fosse a été créée côté St Valery, pour engager de la maintenance sur le parc moteur ou remorqué sans mobiliser une voie d'atelier. La salle de prise de service a été nettoyée et repeinte et le chauffage de l'atelier remis en état.

**Les vapeurs** : La fiabilisation du parc vapeur et diesel se poursuit de même que le remontage de la Piguët qui verra ce chantier aboutir au cours de l'année 2026. La 130 Cail est en cours de retubage. La Scarpe attend des chandelles de suspension neuves pour être remise sur ses essieux. La souscription pour sa restauration approche les 20 000 €, vous pouvez toujours abonder cette somme en versant un don sur Hello Asso. Une petite équipe poursuit l'amélioration de la prestation vapeur vive en fabriquant un nouvel appareil de voie et en complétant l'installation du frein à air sur les voitures.

**Les diesels** : Un nouveau diesel Faur originaire de Pologne a rejoint « le Dracolas » pour sécuriser la traction diesel des trains lourds sur le réseau. Il a été repeint et munis de tampons et attelages type Somme. Un engin en bon état qui va cependant devoir passer au reprofilage des roues aux boudins trop épais. Le pont moteur du locotracteur VFIL 351 est en cours de remise en état à Sotteville et le locotracteur du MOB attend le remontage de sa boîte Voith en Belgique. Trois diesels FAUR de la société TSO ont été rapatriés du Sénégal où ils risquaient d'être ferrailés ainsi que 5 wagons trémies à ballast. La remise en service de ces engins n'ira pas de soi contrairement aux trémies qui sont exploitables.

**Matériel remorqué** : Du côté des voitures Somme et PLM : Après la mise en service de la voiture Somme 10301 aménagée avec son compartiment de 1ère classe dans son état d'origine et le superbe rafraichissement de la BC 10502, les équipes salariées et bénévoles se sont attaquées au travail de fond sur les boiseries de la 10508. La 10508 est la première voiture ayant subi une quasi reconstruction au début des années 90. A noter que la PLM 4 est toujours en reconstruction aux ateliers Longuein. Enfin un projet d'échange de matériel est à l'étude entre la voiture BD 201 ex Chemins de fer électriques veveysans du CFBS et la voiture ABCDf 15 ex Réseau Breton du Blonay-Chamby.

Les voitures du BOB : Le passage en maintenance annuelle de ces voitures montre à quel point le recours aux voitures Rhb sera le bienvenu pour entamer leur remise en état après 20 ans de service et plus de 400 000 km parcourus. La première concernée sera la B 237 à partir de l'hiver 2026/2027.

Dans le hangar Fallet : La restauration de la Draisine Billard du réseau a débuté. Ses roues été expédiées aux ateliers de la Doller pour être mises aux cotes. Le transporteur en a perdu une en cours de route ! Le plat M 305 ex Yverdon Ste Croix entièrement rénové a rejoint le hangar en béton pour les finitions. Ce wagon plat fut parmi les premiers matériels suisses arrivés en baie de Somme fin 1976.

Dans le hangar en béton : Le travail se poursuit sur le parc des voitures ex Rhb qui sont progressivement entrées en service au cours des journées de super pointe ainsi qu'à l'heure d'hiver. La rame restaurant « quatre saisons » a été renforcée par la mise en service de la A 1244 équipée du chauffage électrique. L'équipement en chauffage de la WR 3847 est lancé pour l'hiver 2026/2027. Il restera à transformer la voiture BD 2296 ex MGB en voitures traicteur. La voiture BD 2295 ex MGB, transformée en voiture PMR par l'équipe salariée, reçoit un équipement de frein à air et un système de charge batterie pour la commande du hayon PMR et l'éclairage. Une équipe s'acharne sur le D 422 dont le « simple » remplacement des essieux par d'autres de diamètre plus faible équipés de boîtes à rouleaux, a tourné au cauchemar. Il a fallu modifier : plaques de garde, timonerie, suspension ... un sacerdoce pour des bénévoles qui commencent à en voir le bout.



*Le wagon plat M 305*

**L'infrastructure** : Le plan de voie de St Valery Canal a été adapté à nos conditions d'exploitation avec l'ajout d'une liaison partageant en deux le grand évitement. Les entrevoies ont été stabilisées et des potelets d'alimentation électrique répartis sur la longueur de voies de stationnement. Le quai de St Valery-Canal a été rehaussé sur la longueur de la rame restaurant pour faciliter les montées et descentes des clients. Avec l'abri de quai historique, cet ensemble ne manque pas d'allure.



La voie de retour machine de Noyelles a été légèrement désaxée pour permettre le prolongement de la voie 13 d'ici à la fête de la vapeur ; les traverses de la voie 15 seront entièrement remplacées et la voie métrique prolongée jusqu'à son extrémité. Les signaux d'entrée C14 et C18 de la gare de Noyelles ont été entièrement remis en état ; l'équipe s'affaire à la rénovation des organes de commande avant de procéder à leur pose. Des remplacements de traverses ont été effectués sur la ligne de Cayeux. La rénovation de la ligne va prendre du retard suite au changement intervenu dans la maîtrise d'ouvrage qui relève désormais du département.

Nous avons établi un plan d'investissement sur l'infrastructure pour les 15 ans qui viennent, la mise en œuvre de ce plan étant tributaire des budgets qui seront votés par le conseil départemental. Si tout va bien, le remplacement des traverses dans la courbe du pont et des aiguilles de sortie 4 files de cette zone interviendront au cours de l'hiver 2026/2027, avant la pose de l'évitement de fond de baie au pk 3. La ligne de Cayeux devra patienter jusqu'à l'hiver 2027/2028.

**Bâtiments** : l'ancienne halle marchandise de St Valery-Canal a été munie d'une alimentation électrique et d'un éclairage pour faciliter son exploitation. Elle est utilisée pour la logistique des travaux bénévoles sur le site de Canal. L'équipe bénévole intervenant en gare du Crotoy a bien avancé, le logement de la gare sera disponible courant 2026, un superbe travail respectant le style d'origine des pièces du 1er étage. A noter que les espaces verts sont toujours fleuris par Dominique Lalance et son épouse Anne Marie.

La gare de Lanchères ayant été libérée fin novembre, il va y avoir du pain sur la planche pour nos brigands crotellois qui rejoindront le sud de la baie. L'objectif est de rénover le logement de la gare et de rendre le guichet du chef de gare et la salle d'attente accessibles aux clients du vélorail dans de bonnes conditions en respectant le style des petites gares des chemins de fer économiques. Un projet de développement touristique sur le site de Lanchères : La rénovation de la Scarpe et du tombereau U 14021 sont les prémices d'un projet de présentation et mise en valeur de l'industrie sucrière à la râperie de Lanchères. La râperie a disparu mais son embranchement en gare de Lanchères est en cours de reconstruction. Une opportunité inattendue s'est offert à nous à l'automne avec la vente de l'ancien café-hôtel de la gare de Lanchères situé face à la gare. L'aménagement du rez de chaussée de ce bâtiment nous permettra d'accueillir du public pour l'interprétation de l'activité betteravière du chemin de fer économique et, au-delà pour l'histoire de la SE sur le réseau des bains de mer et dans la Somme. Nous reviendrons sur ce projet, lorsque l'acquisition en cours sera effective.

Une activité dense à l'image de la vie de l'association, quel bonheur de vivre cette belle aventure !

Maurice TESTU



Photos P. CANDILLON



Grands travaux en gare de Noyelles

## **LES SEANCES DE TRAVAIL ... C'EST TOUTE L'ANNEE !**

2025: nos équipes n'ont pas chômé ! Retour en image sur quelques uns des chantiers :



*20 mars, on creuse les tranchées pour passer les fourreaux des câbles du PN « de chez Vaillant ».*



*L'équipe déterminée qui effectue la rénovation en profondeur du logement de la gare du Crotoy. Notez la qualité du travail. Chapeau les gars !*



*Nettoyage de la boîte à fumée et de la colonne d'échappement de la 230 E 332 « Bretonne ». Il était temps !*



*Une sympathique équipe s'est constituée cet été pour préserver et redonner un bel aspect à cette superbe machine. Ici peinture des roues et traitement de protection des bielles.*



*11/2025 : on redescend doucement le fourgon D 422 sur ses essieux.*



*11/2025 : préparation du béton de la base du carré C16 de Noyelles*



*On installe la batterie sur une voiture RHB en vue de sa mise en service.*

Toutes photos P.CANDILLON



L'hiver dernier a été encore bien chargé pour nos bénévoles : Entre les séances du Thursday gang, portant majoritairement sur les voitures RhB, et les séances mensuelles du samedi pour l'entretien du matériel moteur vapeur et diesel, et des travaux de voies, les activités durant l'intersaison sont variées.

Du côté des engins diesel, nous avons eu le plaisir d'accueillir Alexis Hachette, un de nos salariés, dans nos séances.

Il est vrai qu'avoir deux salariés durant les séances, qui connaissent mieux le fonctionnement du dépôt que pas mal d'entre nous, et surtout, qui ont un panel de compétences que les bénévoles présents en séance n'ont pas, nous aide beaucoup, dans la tâche d'assurer l'entretien de nos 6 engins diesel, actuellement en activité sur le réseau du CFBS.

Alexis s'est rapidement démarqué par ses compétences en mécanique générale, et surtout sur sa manière de voir les choses : Son côté pragmatique et débrouillard, nous permet de sortir de pas mal de pétrins. En témoigne la sortie de la poulie de vilebrequin du X212 : un chantier simple en apparence (il n'y a qu'une poulie à démonter et sortir de l'avant de l'engin) mais qui a donné du fil à retordre, tant l'espace de travail est exigu, et les accès pour les outils et la manutention presque inexistant.

Mais Alexis aime aussi le travail bien fait et joli. Par exemple, pour réaliser une plaque pour supporter les nouveaux manomètres en cabine sur le 60002, je m'attendais à ce que nous découpons une plaque dans de l'acier ordinaire. Non, il l'a découpé dans une plaque en inox. J'avoue, il





Photos Sylvain TASIAUX

a un peu regretté au moment de percer les trous de passages des 3 manomètres et du thermomètre, mais le rendu est superbe.

Alexis et JB forment aussi un duo hors pair, ces deux-là se complètent à merveille. Nous avons eu aussi durant deux séances la visite de Tom, qui a terminé l'installation de la veille automatique du Rolls.

De notre côté, Clément et moi avons repris à peu près la même structure d'organisation que l'an passé. Je dresse une liste de travaux, que nous validons avec le dépôt avant la séance. On traite les urgences, et aussi les travaux de fond, comme la reprise du circuit de refroidissement et des fuites d'air sur le 60002. Souvent, j'apporte une prise de recul sur les travaux : d'abord, on regarde quel est le problème (phase de repérage), ensuite, on prépare le matériel, et enfin on exécute.

En tout cas, et sans prétention, les séances diesel ont l'air de vous plaire, vu le nombre de bénévoles qui viennent à chaque fois. Un petit groupe d'irréductibles s'est formé. Ça nous permet de monter en compétence.

Pour l'hiver prochain, nous sommes déjà en train de réfléchir à comment améliorer l'encadrement. L'objectif est de faire en sorte qu'Alexis ou JB se focalisent plus sur une quantité réduite de chantier et « courent moins partout ». On l'a vu durant la dernière séance : Alexis s'est focalisé sur un seul chantier ; le travail était plus fluide. La problématique est que, pour tenir un calendrier de maintenance réaliste, nous devons traiter 3 à 4 engins simultanément durant les séances. Nous vous tiendrons au courant vers la fin de la saison 2025.

En tout cas, merci à tous pour les chaleureux retours sur l'organisation des séances que vous nous avez fait, et pour la sueur versée durant toutes ces séances. Et merci à tous les salariés, et le conseil d'administration du CFBS, de rendre ses séances de travail possibles, et agréables. Sans oublier Alain, notre électricien bénévole, qui œuvre dans l'ombre sur les travaux électriques sur nos engins.

Sylvain.



## DES NOUVELLES DU 351



Par Sylvain TASIAUX

Dans la panoplie d'engins en attente de grande révision ou de restauration complète, nous avons nos VFIL n°301, 351 et 352, les engins diesel historiques du réseau.

Il existe une problématique réelle : Dans le cas où le 60002 subit une avarie grave sur un service Saint Valery – Cayeux sur mer, le seul engin de secours disponible actuellement est le FGC 824 – Le « Rolls ». (1)

Certes, le Rolls a la puissance nécessaire pour faire ces services, mais il pose plusieurs problèmes : C'est un engin d'origine conçu pour faire des manœuvres sur le port de Barcelone : sa charge par essieu est élevée, et sa suspension n'est pas aussi permissive que celle du 60002, ou celle des engins diesels historiques ; en effet, le Rolls est particulièrement raide. Il a donc tendance à abîmer la voie plus vite. Enfin, sa vitesse maximale est de 28 km/h, lui interdisant de rattraper d'éventuels retards. Ce qui peut devenir un casse-tête pour les chefs de ligne, notamment pour les correspondances. Et n'oublions pas que mettre en circulation un engin semblable au 60002 demandera des fonds conséquents, et une fiabilisation semblable au Dracolas, donc du temps. *NDLR : article rédigé avant l'arrivée des diesels Faur, mais qui n'en reste pas moins pertinent.*

Il y a encore quelques années, le VFIL 352 était utilisé en cas d'« ultime réserve » (2). Sauf que sa partie basse demande une grosse révision, et lors de la dernière vidange moteur, nous avons retrouvé ce qui semble être du régule, dans l'huile de vidange (sans compter la seconde qui bloque ...). L'engin a donc été déclaré hors service en fin d'année 2023, afin de préserver le moteur Willeme (3).



Les « faux frères jumeaux » 351 et 352 en 2006



... Et ici en 2025





C'est pourquoi l'idée de restaurer le VFIL 351 commence à émerger : La partie basse de cet engin est en bon état, la boîte de vitesse aussi. Le « seul » ennui est un nez de pont qui demande à être refait, et il lui faut un moteur en bon état. De plus, restaurer cet engin aurait un sens : il peut assurer les trains de basse saison des vacances de Février, assurer les déjeuners à bord avec la rame bois « Belle Epoque », et, vu sa masse, peut être utilisé en secours sur la ligne de Cayeux sans pour autant accélérer l'usure de la voie.

C'est à cet effet que l'engin a été levé afin de sortir l'essieu médian, en Avril 2024 (en séance de travail bénévole exceptionnelle).

Il a été envoyé chez un sous-traitant qui travaille avec le technicentre SNCF des Quatre-Mares, près de Rouen, début 2025. Vincent a été voir ce sous-traitant, qui possède un grand savoir-faire : il n'est pas rare que Quatre-Mares leur envoie des choses à faire en urgence, quand le technicentre n'a pas le matériel nécessaire pour faire telle ou telle opération sur un engin.

L'idée est que cette entreprise procède à un état des lieux complet du pont et du nez de pont. Nous attendons deux devis : un pour une remise en état d'origine, un autre en remplaçant les pignons droits par des pignons hélicoïdaux, pour réduire les nuisances sonores en cabine.



*L'intérêt du public pour ces engins « vintage » est évident. Ici les curieux attendent leur tour pour la visite à la fête de Cayeux en 2023.*



*En 2017, le 351 assurait avec brio des trains directs Cayeux - Noyelles. Ici près du locotracteur MOB, actuellement dans un atelier extérieur.*



En 2022 et 2023, le 352 a assuré quelques trains « déjeuner à bord »



On le disait moribond, et voilà qu'en 2025 le 352 reprend du service, ici pour la fête de Cayeux ...

En attendant ces devis, nous réfléchissons aux autres tâches à effectuer et au budget que cela peut nécessiter : il faut garder les coûts sous contrôle. Nous nous questionnons également sur l'endroit où on pourrait entreposer le 351, sachant qu'il faudra qu'il soit au sec, et accessible pour travailler dessus. Actuellement, le hangar vert ne remplit pas ces conditions, et le hangar béton est bien rempli avec les travaux sur les voitures RhB, et la voiture salon. Nous aurons l'occasion de revenir vers vous en fonction des devis reçus, et des suites que le CA et le dépôt donnera. D'ici là, portez-vous bien, et comme on dit, « au ch 'min d'fer » !

1 : NDLR : Il a été rejoint depuis par un ou plusieurs locos diesel FAUR, voir p.12,13 et 20. 2 : NDLR : C'est visiblement toujours le cas actuellement ! 3 : NDLR : Théoriquement ...

Souhaitons que ce chantier se poursuive, et que l'équipe arrive à surmonter des réserves qui semblaient parfois relever de l'irrationnel, tant ces magnifiques engins ont prouvé tout au long de leur carrière leur robustesse et leur fiabilité, à rendre jaloux certains engins plus modernes ! Ainsi le 351 assura la quasi-totalité des trains diesels pendant les 10 années qui suivirent sa GRG aux ateliers CFTA de Gray, sans problème notable, avec l'entretien minimaliste de l'époque. Et malgré son état, le moteur du 352 tourne toujours et permet encore des prestations, telles qu'à la fête de la gare de Cayeux, où il a eu son petit succès, ou aux JEP ! Le 351 fut dans ses dernières années équipé du graissage centralisé des boîtes d'essieux, réduisant son temps de préparation à une dizaine de minutes. Leur vélocité est appréciée, les rapports de vitesse permettant de rouler à 40km/h en 6e sans forcer la mécanique. Et surtout, soulignons l'intérêt patrimonial évident que représentent ces engins emblématiques du réseau des bords de mer !



... ici, assurant un remplacement sur un train déjeuner à bord suite à une avarie du 60 002 Faur.



... Là, assurant la traction d'un train régulier suite à l'indisponibilité des deux diesels 824 et 60 002.



*Une longue rame de tombereaux chargés à bloc tirée par le 352, démontrant les capacités de traction de ces engins.*



*1964 : Suite à un accident, le 352 fut envoyé sur le Réseau Breton pour GRG. On imagine la jalousie des cheminots sur place, eux qui ne disposaient que de machines à vapeur !*



*Dans les années 60, le 352 en livrée CFTA à Cayeux. Notez la livrée soignée.*



*Une belle rame rouge et crème de la CFTA avec le 351, dans les années 60 / 70, toujours sur la ligne de Cayeux.*



*Le 351 en grande révision générale au ateliers CFTA à Gray en 1983.*



*En 2006, le 351 sur le port de Saint Valery avec la rame de Cayeux, dans une livrée bien seyante.*

## UNE OCCASION FAUR ... MIDABLE !



**Olivier JAUBERT et Théo STOLZ**

**On en parlait depuis quelques années, l'acquisition d'un deuxième diesel Faur est maintenant chose faite !**

**L**e CFBS a donc acheté une L 45 H polonaise (Lxd2) ex voie normale équipée d'un moteur polonais WOLA H 12 sous licence Henschel. Elle serait la L45H Faur, LXD2-242 ex PKP.

Entre 2012 et 2016 elle est entièrement reconstruite : moteur et boîte Voith sont envoyés en Pologne, les bogies sont reconstruits et mis à voie métrique chez Rezita et la machine est reconstruite à Râmnicu Valcea, en Roumanie donc, avec la présence permanente d'un technicien allemand de la société NEWAG. Trois machines sont reconstruites à destination de la Birmanie. NEWAG dépose le bilan en 2018 et est liquidée. Deux des trois machines ont été livrées, et le liquidateur considère que s'occuper de la machine restante et payer les factures dues en Roumanie ne rapportera rien : il abandonne la machine. L'usine roumaine, qui veut recouvrer sa créance, correspond avec l'administrateur judiciaire allemand et refuse une demande d'achat en 2022.

En 2025, elle est repérée par Arnaud Gironde qui me demande de contacter l'entreprise et de gérer la négociation, hors le prix qui sera directement vu sur place par Arnaud, administrateur du CFBS. Garée sous la pluie depuis 7 ans, elle se dégrade. Le dirigeant de l'entreprise est bien conscient qu'il faut sortir de cette affaire : la machine n'a pas tourné depuis 7 ans. Reconstituée à neuf, elle a 30 heures de marche au compteur, mais zéro kilomètres depuis la reconstruction, puisque garée sur un coupon de voie de 14 mètres dans l'usine. Nous trouvons divers éléments juridiques, et le dirigeant cherche aussi : il comprend que l'administrateur de NEWAG lâche l'affaire et que c'est à lui d'essayer de se débarrasser la machine et de récupérer tout ou partie de sa créance.



Nous allons à quatre voir la machine, un peu inquiets. Tout de suite, une bonne surprise : lors de la reconstruction, un clapet a été monté sur l'échappement. Et il est évident que la machine sort de reconstruction, sauf que celle-ci a près de 10 ans et que la machine n'a pas tourné depuis.

La Lxd2 est une locomotive diesel-hydraulique à voie étroite BB' des chemins de fer polonais Polskie Koleje Państwowe (PKP), produite en Roumanie par FAUR (anciennement Usine du 23 Août).



Au total, 166 locomotives pour les écartements de 750 mm (2 pi 5 1/2 po), 785 mm (2 pi 6 2 9/32 po) et 1 000 mm (3 pi 3 3/8 po) ont été construites entre 1964 et 1987. De l'extérieur, les locomotives sont quasiment identiques, les seules différences se situant au niveau des moteurs internes. La première de ces locomotives est entrée en service en 1968 sur les chemins de fer à voie étroite de Haute-Silésie, en remplacement des locomotives à vapeur Tw47 et Tw53, très usées.

Les L45H ont été construites de 1964 à 1987 en 374 exemplaires, ou à partir de 1969 ? De 1964 à 1968 ce sont les L35H-001 à 031 roumains et à partir de 1969 ce sont les L45H-032 et suivants qui sont construits jusqu'en 1990. Les CFR commandent des 87-0001 à 87-0048 et se trouvent mélangés dans les autres livraisons. Sur certaines de ces locomotives on ne sait rien. Les industriels et privés sont des L45H en Roumanie.

La désignation Ldx2 polonaise correspond au L45H roumain. La construction démarre en 1967 et se termine en 1985. Les industriels reprennent d'usine en usine la même désignation. Ils portent tous des numéros de construction différents. Construction de 1967 à 1985. Le numéro de série indique l'écartement : 750 mm Ldx2-239 à 349 ; 785 mm Ldx2-351 à 375 ; 1000 mm Ldx2-451 à 479 ; en tout 111 + 25 + 29 = 165 locomotives PKP. L'industrie polonaise en a 32 exemplaires à 785 mm, 7 à 1000 mm et 3 à 750 mm. Ceci donne 42 locomotives industrielles en Pologne. Et donc 207 Ldx2 en Pologne, soit 55% des machines construites.

L'industrie polonaise reçoit les locomotives entre 1967 et 1982. Ce sont toutes des Ldx2- avec un numéro qui peut être le numéro du constructeur dans un cas et des numéros partant de 1 ou plus haut pour chaque usine. La fantaisie donne toutes les possibilités. Le constructeur leur donne la désignation LH 45, indépendamment si c'est une L35H ou L45H. Pour info, à part des détails divers, la différence entre une L35H et une L45H est le moteur : 350 cv pour les L35H, puis 450 cv pour les L45H. Sur les 387 machines construites, 200 sont allées en Pologne sous le nom de Ldx2, et les autres, moins nombreuses donc, sont des L45H. Apparemment 57 des machines polonaises ont eu leur Maybach MB 836 remplacé par un Wola H12A turboté, licence Henschel.

Le moteur, 404 kW, moins performant que le moteur Maybach, sera plus simple pour l'approvisionnement en pièces de rechange Wola en Pologne, comme on l'a vu : moins de 24 h pour recevoir une offre de démarreur. Notre moteur a été reconstruit en Pologne en 2015 et a 30 heures de marche (essais). La locomotive a 0 km au compteur depuis sa reconstruction : elle est sur un coupon de voie de 14 mètres coupé en deux, un sous chaque bogie... Il sera équipé d'un démarreur neuf qui arrivera dans la locomotive. Surprise, il n'est pas seulement neuf, il est aussi fabriqué en Pologne et est moins cher que le même sourcé en Pologne.





La fête de la vapeur 2026 se prépare, avec la présence d'un large panel de matériels roulants venus de France et d'Europe. Certaines locomotives et animations sont confirmées, côté communication un teaser sera publié sur les réseaux sociaux, une bande annonce de la fête de la vapeur pour montrer un avant-goût de l'événement. Les associations invitées nous ont partagé des images de leurs locomotives afin de préparer une annonce des différents participants, le festival off se prépare également avec son lot de surprises. Sont envisagées, sous réserve de confirmation :

- En Voie Métrique, la 130 Madlaina No.14 de La Traction (Suisse), la 230 E.327 du Groupe d'Étude pour les Chemins de fer de Provence (Alpes-Maritimes), la 030 Hoya du Deutscher Eisenbahn-Verein (sous réserve), ainsi que la bicabine HL.303 de l'Association pour la Sauvegarde du Vicinal (Belgique). Egalement la locomotive tramway RUR No.4 du Kleinbahnmuseum Selfkantbahn (Allemagne), la Suzanne No.26 du Chemin de Fer Historique de la Voie Sacrée (Meuse), et une draine à bras du Brohltalbahn (Allemagne).

- En Voie Normale, la 150 Y 6690, la 230 D 9 (froide), et deux voitures : une 2ème classe banlieue EST et une rapide EST, du CFTVA (62).

- Sur le Réseau Ferrée National, le MFPN et le PVC sont attendus avec des trains spéciaux le samedi au départ de Paris et de Sotteville respectivement: La AIA AIA 68540 de l'AAATV CVL devrait arriver le dimanche avec un train spécial en provenance des Aubrais.



- En Voie de 60, la 030 Decauville No.1652 de l'APPEVA accompagnée de 2 voitures baladeuses et d'un wagonnet à benne basculante.

Chaque gare proposera également des animations thématiques variées :

- Steampunk au Crotoy avec présence des déambulations costumées, un magicien, du maquillage, des représentations théâtrales, ainsi qu'un marché des artisans.

- Au cœur de la vapeur à Noyelles-sur-Mer avec une exposition de modélisme ferroviaire, un marché des exposants ferroviaire, des stands des organismes participants, un tracteur à vapeur vive miniature, un circuit de trains à vapeur vive miniature, une scie à vapeur.

- Village d'antan à Saint-Valery Ville avec présence des déambulations costumées d'époque 1900, une forge, un orgue de barbarie, des jeux picards, une boulangerie de campagne, une exposition des traditions picardes.

- Village libéré 2e Guerre mondiale à Cayeux-sur-Mer avec des déambulations costumées, un campement et une exposition de véhicules militaires, une exposition de voitures anciennes, des spectacles de danses, ainsi que des visites des bunkers de la ville et de l'usine de traitements des galets Silmer.

Infos Charles Mony DECOUT, Raphael VERCAIGNE

## CAYEUX 2025 : QUELLE SAISON !

Par **PATRICE CANDILLON**



Le bilan de la saison 2025 des trains sur la ligne de Cayeux est positif : 19074 voyageurs, (18083 en 2024). Analysons le détail des chiffres:

**C**ayeux < > Saint Valery : 10658 voyageurs, soit une progression de **54%** par rapport à 2024, Cayeux < > Le Crotoy : 8098 voyageurs, soit une baisse de 24% par rapport à 2024, Cayeux < > Noyelles : 318 voyageurs, soit une baisse de 34% par rapport à 2024. Les recettes Billetterie progressent de **8.7%**.

La mise en place de la tarification différenciée n'a donc pas eu d'effet négatif, au contraire, ce qui démontre la pertinence des choix effectués. Rappelons que jusqu'à l'année précédente, les clients effectuant un aller-retour Le Crotoy - Cayeux payaient le même tarif que Le Crotoy - Saint Valery. La desserte s'est très légèrement étoffée, avec une journée supplémentaire en septembre.

Les premiers convois ayant circulé furent d'abord les navettes pour l'assemblée générale, fin mars, qui s'est tenue à nouveau à Cayeux cette année (photo 1). Mais le véritable coup d'envoi de la saison fut à Pâques, et dès les premiers trains la clientèle fut au rendez-vous, à tel point qu'il fallut rapidement compenser l'absence de la voiture Somme 10 301, en cours d'achèvement en ce début avril, par la présence des deux petites voitures Yverdon (photos 2 et 3). Puis ce furent les week end de pointe de l'Ascension et la Pentecôte, avec les premières journées violettes (photo 4) et le retour de la vapeur. En attendant la très haute saison, le taux de remplissage des trains en mai et juin fut très satisfaisant.

L'affluence fut telle en juillet et août qu'il fallut renforcer la composition par l'ajout d'une cinquième voiture, d'abord à nouveau une petite Yverdon, puis la Somme 10 504, formant ainsi une magnifique rame entièrement « Somme » pour la plus grande satisfaction de nos clients. (photos 5, 6 et 7)



1



2



3



La fête de la gare de Cayeux le 15 août, couplée avec la fête des fleurs, se déroula sous un soleil radieux et fut un grand succès. Un immense coup de chapeau à toutes les équipes qui ont contribué à cette réussite, tant à l'exploitation qu'à la restauration. A cette occasion, deux machines à vapeur se sont succédé à la traction, l'inévitable 130 Haine Saint Pierre mais aussi la 031 Buffaud Robatel, qui s'est acquittée de la tâche avec brio ! Le brave locotracteur Flandres 352 était aussi de la partie, voir p.10. La vapeur continua le lendemain. (photos 8 et 9)

L'affluence se confirma jusqu'au dernier jour de l'exploitation sur Cayeux, le 17 septembre, avec des trains bien remplis jusqu'à la dernière heure ! (photos 10 et 11). Mais la saison n'était pas totalement finie, à l'automne la ligne de Cayeux a vu plusieurs circulations spéciales vapeur avec la Pingueuly à l'occasion du week end avec nos amis du KESR. (photos 12 à 15 )

Coté exploitation, pas de soucis majeur. Le PN du haut de la rampe de Saint Valery enfin muni de ses barrières ainsi que le bon fonctionnement de celui de Routhiauville ont apporté plus de souplesse. La sécheresse faisant son apparition en août, trois départs de feu sans gravité ont été signalés le 15 août suite aux circulations vapeurs (photos 16 et 17). La correspondance avec les trains en direction du Crotoy à Saint Valery ville constitue toujours une séquence un peu compliquée, nécessitant un renfort de personnel les jours de forte affluence.

La traction des trains diesels a été assurée sans problème majeur par le Faur BB 60002 (qui s'avère ne pas être le « vrai » 60002...), avec parfois ses petits caprices qui présentent l'avantage de rompre la monotonie ...

Le service vélorail fait l'objet d'un autre article page 18.

Rendez-vous en 2026 !

*Toutes photos P. CANDILLON*







Toutes photos P. CANDILLON



# LA SAISON VELORAIL



Photos P. CAVALIION

Succès également pour le vélorail, dont la principale nouveauté cette année était de proposer des parcours jusqu'à Lanchères. Essai transformé : 12 593 visiteurs au total, dont 46% grand parcours Lanchères, 51% petit parcours Hurt et 3% d'apéro vélorail ; 72.5% d'adultes et 27.5% d'enfants. L'engouement de la clientèle se confirme !



**Mathieu préparant les draisines**



**Raphael explique le retournement**



**Tiphaine avait organisé un « shoting »**



Photo R. VERCAIGNE

**Demi tour à Hurt**



**Le charme bucolique de cette ligne ...**



**Lanchères Pendé, terminus !**



## 2025 : LES MOMENTS FORTS



21/02 : séminaire à l'initiative de la BPI



Présentation par M. Bonnefoy et Testu



22/03 : AG à Cayeux.



07 et 08/06 : animation « steampunk »



31/05 : super pointe sur le port



18/06 : visite de l'amicale tricyclecariste



27/06 : on se croirait à Montmartre !



15/08 : belle ambiance vapeur au dépôt





## NATACHA par Geoffrey NICKSON

Je suis allé voir cette comédie d'aventures, réalisée par Noémie Saglio, le 27 avril lorsque le film est passé dans le cinéma de ma commune. A cette date, il n'était déjà plus diffusé que dans quelques salles de la banlieue parisienne, alors qu'il était sorti le 2 avril. 12 personnes dans la salle - on peut parler de bide, certains sites cinéphiles ont évoqué un « crash au décollage » ou une « explosion en plein vol »....

Rappelons, pour ceux qui ne le sauraient pas, que ce film s'inspire des bandes dessinées « Natacha, hôtesse de l'air » parues à partir de 1970 dans le magazine « Spirou ». A l'époque, le personnage innovait dans le monde plutôt policé de la bande dessinée, où les (très) rares femmes se trouvaient le plus souvent réduites à des rôles obscurs : épouses rangées (« Les 7 boules de cristal », Hergé), logeuses (divers albums de Blake et Mortimer, E.P. Jacobs), gardiennes d'immeuble (« L'oreille cassée », Hergé encore)... En général vêtues de couleurs ternes, quand ce n'était pas

tout de noir « veuvage ». Et lorsqu'une femme sortait de l'obscurité, c'était pour incarner un personnage excessif et passablement ridicule (la célèbre cantatrice Castafiore). (1)

Avec Natacha, le dessinateur François Walthéry lançait un tout autre « profil » féminin : une femme indépendante exerçant une profession plutôt recherchée (à l'époque) et qui la fait voyager, intelligente, dynamique, courageuse, et de surcroît éminemment accorte. Confrontée à des situations dangereuses, elle agit, prend des initiatives, vient à bout des « méchants ». Elle est au centre de l'action. A l'époque, on l'aurait sans nul doute qualifiée de « garçon manqué »... Dans le film, Camille Lou incarne Natacha, et Vincent Dedienne, Walter, le steward casanier, geignard et gaffeur qui suit partout l'héroïne et lui sert de faire-valoir.

Natacha, qui rêve depuis toute petite de devenir hôtesse de l'air, échoue à deux reprises dans le processus de sélection et se retrouve reléguée dans un bureau de bagages perdus à Orly. Ayant séquestré une hôtesse dans les toilettes de l'aéroport, elle s'apprête finalement à embarquer sur un vol qui doit transporter « La Joconde » à New York. Pas de chance, le tableau est volé sur le tarmac par des gangsters en camionnette. S'ensuit une série de péripéties et de courses-poursuites qui conduisent les deux héros du nord de la France jusque dans le Midi, puis en Italie. Là, ils parviennent à remettre la main sur une « Joconde » (mais est-ce la vraie ?) et à la remettre au ministre de la Culture. Celui-ci (qui est, en réalité, le commanditaire du vol du tableau) fait pression sur la compagnie aérienne pour que Natacha puisse devenir hôtesse de l'air. Happy end ! Mon but principal était évidemment de voir ce qu'allaient donner les scènes ferroviaires tournées sur le CFBS au printemps 2024. Commençons par là. Les deux scènes les plus longues se déroulent en gare de Cayeux et dans le fourgon dit « à Charles-Edouard », où les deux héros côtoient un groupe de porcelets. A Cayeux, le premier plan est tourné à l'intérieur de la gare ; on y voit Natacha qui téléphone à sa mère pour la rassurer et on y aperçoit des affiches horaires indiquant diverses destinations au départ de la Normandie. Ces éléments de décor installés pour le film sont toujours visibles sur place.

Le second plan, beaucoup plus bref, montre Natacha et Walter qui traversent la voie devant l'autorail X 212, lequel vient de se mettre en mouvement, conduit par Alexis Hachette (qu'on ne voit pas). Un peu plus tard, on retrouve donc les deux héros en compagnie animale dans le fameux fourgon, qui roule en ligne. Fourgon dont ils s'éjecteront un peu plus tard (voir plus bas). Deux autres plans, plus brefs, montrent le convoi de marchandises (remorqué par le locotracteur 352) en ligne : d'abord sur la digue entre St Valery et Noyelles (plan filmé par drone ; on ne voit pas le conducteur, c'était moi), ensuite dans la rampe de St Valery, au crépuscule : le train, filmé depuis le « pont Vaillant », descend vers St Valery-Ville. Je n'ai pas chronométré ces divers plans, mais mis bout à bout, ils doivent représenter à peine cinq à sept de minutes du film, au grand maximum.

Appréciation d'ensemble : Le film correspond à l'esprit général de ces comédies d'action réalisées dans les années 1960 par des cinéastes comme André Hunebelle (Fantômas, OSS 117...) ou Philippe de Broca (L'homme de Rio, Le diable par la queue...). Ni sexe, ni violence – un film pour les jeunes de 7 à 77 ans : Tout en évoquant les stéréotypes masculins et féminins typiques de l'époque, incarnés notamment par les parents de Natacha, les recruteurs de la compagnie aérienne ou les pilotes et co-pilotes (tous masculins, œuf corse), le film fait de fréquents clins d'oeil à l'époque actuelle : lorsque le ministre de la Culture Molrat (anagramme partielle de « Malraux ») – incarné par Didier Bourdon - cherche son téléphone comme on cherche aujourd'hui son portable, ou lorsqu'un marin complotiste a pour initiales « BFM »...

L'action est bien présente et Camille Lou paie largement de sa personne, bondissant dans la camionnette des voleurs, plongeant dans la mer et le Lac Majeur, sautant du train, courant après un avion sur la piste d'envol, volant une moto de gendarmerie, éjectant deux mafieux d'un canot à moteur... Physiquement et moralement, elle est bien l'alter ego de la Natacha de papier. Si le comique n'est pas à la hauteur de certains chefs d'œuvre du cinéma, il est présent et fera certainement rire au moins les enfants.

Deux « monstres sacrés » du 7ème art jouent un rôle dans le film : Fabrice Lucchini, qui en accompagne le début en voix off, avant de faire une apparition physique à la toute fin ; et Isabelle Adjani, en comtesse italienne hiératique, passablement déjantée – et peut-être receleuse de la vraie « Joconde ». Si Lucchini est égal à lui-même, Adjani est à limite de susciter la pitié – certaines vedettes de naguère devraient savoir s'arrêter.

Les incohérences : L'incohérence majeure tient aux plans tournés autour et à bord d'un avion « Caravelle », censé effectuer un vol transatlantique direct. Chose bien évidemment impossible pour un moyen-courrier, sauf à faire escale au moins trois fois...

Seconde incohérence : l'élément ferroviaire. Le film donne l'impression que les deux héros ont effectué la plus grande partie du trajet depuis les côtes de la Manche jusque dans le Midi dans le même convoi de marchandises – sur voie unique et surtout métrique ! Gageons cependant que cet aspect aura échappé à la plupart des spectateurs. Autre détail cocasse : lorsque Natacha et Walter sautent du train en marche (sur la digue entre St Valery et Noyelles), la caméra dé-zoom et l'on découvre aussitôt... des montagnes et des champs de lavande, bref un paysage typiquement méridional. A l'évidence, on a « greffé » ensemble ces deux plans.

Un autre domaine d'incohérence est temporel : le ministre de la Culture ne cesse d'évoquer « le Général », ce qui indique clairement que l'action se déroule avant que De Gaulle ne quitte le pouvoir en avril 1969. Or, certains plans ont été tournés à l'intérieur du terminal 1 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, ouvert en... 1974. Un dernier détail : le « taxiphone » qu'utilise Natacha en gare de Cayeux ne se rencontrait, en réalité, que dans les sous-sols des cafés parisiens de l'époque. Avant la « révolution téléphonique » française post-1974, on ne trouvait pas de téléphones publics à l'intérieur des petites gares rurales.

Conclusion : Un de ces films que « l'on peut voir », aimablement divertissant mais qui « ne casse pas trois pattes à un canard ». Sans doute passera-t-il un jour sur les petits écrans... ouvrez l'œil !

Au moins aura-t-il permis à deux de nos engins diesel, le X 212 et le locotracteur 352 (2), d'apparaître, fut-ce brièvement, au cinéma. Car ils étaient un peu jaloux de nos locomotives à vapeur, habituelles « stars » du grand et du petit écran.

Geoffrey Nickson

1 : et ne parlons pas des personnages féminins dans Astérix ...

2 : Ce fut sa dernière apparition, et pas que au cinéma ... *NDLR : et ben non ! Voir page 10 ...*



**N**otre ami Philip Pacey nous a quittés. Il souffrait depuis déjà plusieurs années d'une longue maladie. Philip a été le premier à consacrer un livre à l'histoire du Réseau des Bains de Mer et à celle du CFBS, en collaboration avec le regretté Guy Lenne et avec Roland Arzul. Ce livre (en anglais) est paru en 1999 chez Oakwood Press. Une traduction française est parue trois ans plus tard, qui nous avait amenés à beaucoup travailler ensemble. Philip était très attaché à notre réseau, qu'il a découvert en famille en 1992. Il a adhéré à l'Association dans la foulée et passait quelques jours chaque année à travailler au dépôt de Canal, logeant dans le rustique dortoir situé au-dessus de l'actuel local vestiaire-douches. Il a notamment repeint la grue de secours SE. Philip était l'un des seuls membres de l'Association à avoir parcouru la totalité des 27km de notre réseau à pied !

Très intéressé par l'histoire du Réseau des Bains de Mer, il s'est plongé dès le milieu des années 1990 dans les archives, notamment celles du Monde du Travail à Roubaix, pour préparer le livre. Philip considérait cet ouvrage comme un simple "commencement", exprimant l'espoir que l'histoire définitive du Réseau serait écrite plus tard par des auteurs français.

Le dernier séjour de Philip en Baie remonte à 2010, quand Evelyne et moi avons loué avec lui, sa femme Gill et un couple danois de leurs amis, la "Maison de l'Ecluse" voisine du dépôt. Outre les trains, Philip était un grand amateur d'oiseaux, et très calé sur le sujet. Inutile de dire que sur ce plan, il était gâté lors de ses séjours à St Valery ! Malgré sa maladie, il a continué jusqu'en 2019 à suivre la vie du CFBS, année de mes derniers échanges par mail avec lui. Après cette date, il ne m'a plus été possible que de communiquer avec son épouse. Nous adressons à ses proches nos sincères condoléances. Geoffrey NICKSON



**N**ous avons appris avec stupeur le décès brutal de Claudine Le Brun le 6 novembre, à l'âge de 60 ans. Claudine était membre du CFBS depuis 2019 mais venait depuis longtemps déjà retrouver son cher mari sur les chantiers du CFBS. Les obsèques ont eu lieu le 14 novembre en l'église Saint Martin de Saint Valery devant une foule nombreuse. Toute l'équipe du CFBS se rassemble pour présenter toutes nos condoléances à Pierre et Jean, et l'assurance de notre soutien.



In memoriam : Jean- Luc Marceau (1953-2025) Jean-Luc Marceau, un bon copain que j'avais rencontré voici 55 ans, est décédé le 27 juillet dernier, à l'âge de 72 ans seulement. Nous nous sommes connus en 1970, aux Joncherolles, dernier dépôt vapeur SNCF de la région parisienne. En septembre de la même année, mon vieil ami Eric Martin et moi-même embarquions Jean-Luc pour un périple de deux semaines en Solex et Mobylette dans les dépôts vapeur SNCF de l'Ouest et du Centre. Une époque mémorable !

Jean-Luc n'a jamais fait partie du CFBS (malgré plusieurs tentatives de ma part, car c'était un maître de la machine-outil, et il aurait eu toute sa place au TG), mais il nous a aidé à trois reprises à travers la fourniture de matériels. Voici plus de 35 ans, il nous confiait une paire de turbo-dynamos à vapeur, provenant de locomotives 141 R réformées au dépôt SNCF de Nevers. Ces deux appareils ont équipé pendant plusieurs années la 130 Corpet et la 130 Haine St Pierre, jusqu'à ce que la possibilité d'équiper de LEDs les lanternes traditionnelles permette de déposer ces turbos. Plus récemment, il nous a cédé une pièce rare : une grue hydraulique provenant de l'ancienne ligne à voie métrique Lagny-Mortcerf (Seine & Marne). Elle est installée en gare de St Valery-Ville, et a été rehaussée afin de pouvoir alimenter les caisses à eau de la 230 Bretonne. Les circonstances cocasses dans lesquelles Jean-Luc avait récupéré cette grue ont été contées dans un Ch'tio Train.... dont j'ai oublié le numéro !

Encore plus récemment, en 2024, en tant que Président en exercice de l'Association des Amis de la Vapeur Vive de Sannois (AAVVS), chargé de liquider cette association, et en coopération avec Gérard Bedon, Jean-Luc a fait en sorte que le CFBS puisse récupérer une 030 Decauville en écartement 5 pouces, dont aucune autre association ne voulait. La machine est actuellement en cours de remise en marche au dépôt de St Valery ; Jean-Luc, hélas, ne pourra pas la voir en service... Je tenais donc à lui rendre ici ce bref hommage. Geoffrey NICKSON



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.chemin-de-fer-baie-de-somme.fr>

Services administratifs : manonjoly@chemindefer-baiedesomme.fr

Bureau: accueil@chemindefer-baiedesomme.fr

Dépôt: alexandre.henin@chemindefer-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

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 :

Line BRUNNER

Clément CANDILLON

Charles Mony DECOUT

Olivier JAUBERT

Geoffrey NICKSON

Sylvain REBILLARD

Théo STOLTZ

Sylvain TASIAUX

Maurice TESTU

Raphael VERCAIGNE

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

En couverture : La 031 Buffaud prête à bondir vers Cayeux le 15/08. Photo P. CANDILLON

# AGENDA

**DATES SEANCES DE TRAVAIL 2026 : VOIE : 17/01, 07/02, 28/02, VAPEUR / VAPEUR VIVE : 10/01, 14/02, 07/03 DIESEL : 24/01, 21/02, 14/03.**

**FETE DE LA VAPEUR : SEANCES DE TRAVAIL QUOTIDIENNES DU 17 AU 28/04 : 17 au 24 : préparation de la fête. 25/26 : fête. 27 et 28 : rangement. [vincent.laumond@chemindefer-baiedesomme.fr](mailto:vincent.laumond@chemindefer-baiedesomme.fr)**

**DATE DES FORMATIONS 2026 : TRACTION : Lundi 09/02, dimanche 15/02, dimanche 22/02, samedi 28/02. FORMATIONS CHEFS DE TRAIN : Mercredi 18/02 (sécurité), jeudi 19/02 (commercial), vendredi 13/03 (commercial), samedi 14/03 (sécurité), vendredi 27/03 (sécurité, salariés). FORMATION CHEFS DE LIGNE : jeudi 15/01. FORMATION INITIALE : samedi 31/01.**

**L'Assemblée Générale Ordinaire aura lieu le samedi 28 mars 2026 à la salle de l'école de la Mollière, à Cayeux sur Mer.**

**Chefs de train : Nous sommes actuellement à la recherche de nouveaux chefs de train bénévoles pour la saison 2026. Si vous êtes intéressé-es, contacter Aurélien VERBRUGGE : 06 99 34 07 70, [aurelien.verbrugge@chemindefer-baiedesomme.fr](mailto:aurelien.verbrugge@chemindefer-baiedesomme.fr)**



## N'OUBLIONS PAS LA « SCARPE »

Grâce à votre mobilisation depuis un peu plus d'un an, une progression remarquable a déjà été accomplie. Alors que s'achève 2025, nous faisons appel à votre soutien afin de maintenir cette dynamique positive. Chaque don, même modeste, rapproche "La Scarpe" de sa renaissance, d'autant qu'il ouvre droit à une réduction fiscale de 66 %. Si vous le pouvez, si vous le souhaitez, votre contribution (ou simplement le fait de relayer cette campagne auprès de vos proches) sera une aide précieuse. Je vous remercie par avance pour votre engagement et votre fidélité au CFBS. Geoffrey Nickson.

*Ci-dessous le PN de l'avenue Romain Michel à Saint Valery: l'environnement a bien changé en 40 ans !*



Photos P. CANDILLON

