

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 et 7 : La vie du vélo et du rail à Cayeux. Page 8 : Fête de la gare. Page 9 : Journées du patrimoine - 30 ans du CFVE. Page 10 : Histoire familiale et aventure ferroviaire. Page 11 : Inauguration rame 4S. Pages 12 à 14: 5 ans déjà. Page 15 : Une journée à l'heure anglaise. Page 16 : Bonne retraite Jean Pierre. Page 17 : Communiqué chefs de train. Pages 18 et 19: Mes 50 années de CFBS suite. Page 20 : Agenda.

BULLETIN

N°92 NOEL 2023

ISSN 00991 2452





LE MOT DU PRESIDENT

Encore une belle année qui s'achève au CFBS.

Beaucoup de voyageurs dans nos trains, 212 620 exactement et un début prometteur pour le Vélorail de Cayeux qui a accueilli 9 600 touristes. Si on totalise cela fait quand même plus de 222 000 personnes sur nos lignes. La fin d'année a été plutôt calme en clientèle mais dense en événements :

- La journée consacrée à Emile Level, l'un des promoteurs de la Société Générale des Chemins de Fer Economiques, grâce à sa famille qui s'est réunie en baie de Somme le 21 octobre.

- L'inauguration de la rame Jumbo avec les élus le 24 novembre.

C'est la raison qui nous a poussés à renoncer au train de fin de saison traditionnellement organisé à cette période, le personnel du bureau étant déjà accaparé par l'organisation des événements et la préparation de la saison 2024. Mais cette décision n'a pas été expliquée en temps réel.

Le traditionnel repas de Noël du Thursday Gang a eu lieu le jeudi 14 décembre. Nous n'avions pas pu inviter tous les gars du jeudi à l'inauguration du train quatre saisons le 24 novembre, il nous paraissait donc naturel qu'ils se payent leur dernier repas de l'année à bord de la rame qu'ils avaient restaurée. Cela a été perçu par certains comme un train de fin de saison qui ne disait pas son nom.

Au cours de mon dernier éditorial j'avais rappelé combien la communication interne restait l'une de nos faiblesses, nos efforts en la matière n'étant pas suffisamment coordonnés pour donner le sentiment à chacun qu'il est reconnu dans son action salariée ou bénévole au service du chemin de fer. Un groupe de travail se réunira au mois de janvier 2024 pour examiner comment améliorer cette situation. Quoi qu'il arrive, il y aura bien un train de fin de saison en 2024.

Plusieurs points positifs sur l'année écoulée :

- La satisfaction clientèle a progressé, la qualité de l'accueil, la propreté des trains et des abords de la voie sont régulièrement soulignées, un bon point pour les équipes techniques et commerciales mais aussi pour nos femmes de ménage,

- Pas de pépins techniques ayant entravé l'exploitation,

- Le lancement des projets prévus (Vélorail, rame 4 S) et l'accord donné au projet de snack au Crotoy,

- Une activité bénévole en progression globale sur l'ensemble des activités avec un total général de 17 688 heures consacrées à l'exploitation et à l'atelier soit 11 emplois en équivalent temps plein. Et ces chiffres ne comprennent pas les journées consacrées à la préparation et à la tenue des séances de formation à la sécurité assumées par des bénévoles.

Avec 8821 heures, l'exploitation reste une activité bénévole très prisée malgré un léger recul en 2023 par rapport à 2022. Il y a eu 974 journées de service conduite (mécanicien, chauffeur, conducteur diesel) dont 524 bénévoles. On reste à des

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.chemindefer-baiedesomme.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 BULLETTIN :

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

Nicolas MOREL

Geoffrey NICKSON

Alain PAILLARD

Michel TAYMANS

Maurice TESTU

Aurélien VERBRUGGE

Envoyez vos articles et photos à

l'adresse suivante :

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 :

Train spécial d'inauguration de la rame 4S le 24 novembre.

Photo Patrice CANDILLON

niveaux supérieurs à ce qui se faisait il y a 5 ans et il faut espérer que cela se poursuive car l'exploitation bénévole (chauffe, conduite, chef de ligne, chefs de train, commentaires à bord) nous permet de générer de la marge nette au moment où nos charges d'exploitation s'envolent à cause de l'augmentation des prix.

Les séances du samedi tournent bien avec 10 à 13 participants pour 926 heures, affectés essentiellement à la maintenance des engins thermiques et des locomotives à vapeur, ainsi qu'à l'activité Vapeur vive. Une relance des séances de travail sur la voie a concerné deux samedis de la fin de l'année. Ces séances sont primordiales pour aider les équipes techniques à faire face à la charge de maintenance courante. Animées par une équipe salariés/bénévoles, elles favorisent la compréhension du fonctionnement et des problèmes techniques de nos engins vapeur ou diesel.

La fréquentation des séances du jeudi continue à progresser avec un total de 7 941 heures, ce qui pose des problèmes pour alimenter tout le monde en chantiers à l'abri car les épisodes pluvieux se sont multipliés en 2023. C'est un réel sujet de satisfaction d'autant que beaucoup de membres parmi ceux qui nous ont rejoints ces cinq dernières années bénéficient de réelles compétences et d'une autonomie suffisante pour conduire des chantiers sur la durée. Un projet comme celui de la rame 4 saisons auraient été financièrement inaccessible sans le recours au bénévolat à des niveaux jamais atteints sur un seul projet au CFBS.

La saison 2024 reconduira à peu de choses près les grilles horaires de 2023, en anticipant les risques de surcharge sur les journées violettes. Une rame de renfort sera donc constituée en commençant à exploiter les voitures Rhb déjà adaptées aux normes du CFBS. L'exploitation du vélorail sera renforcée sur les week-ends de juillet, première expérience d'une mixité train-vélorail sur la ligne de Cayeux. Pour le reste nous reconduirons les journées à thème 2023, les produits nouveaux étant l'ouverture du snack en gare du Crotoy dans la voiture 2212 entièrement réaménagée et le lancement de déjeuners à bord accessibles aux individuels grâce la rame quatre saisons.

Sur les projets techniques, la mise aux normes progressive des voitures Rhb va se poursuivre de même que la modification de leur schéma électrique. Les travaux complémentaires sur la voiture Somme AC 10301 seront entrepris afin qu'elle soit disponible fin 2024. La maintenance lourde sur les voitures BOB sera repoussée à 2025, le temps d'être techniquement au point pour incorporer des voitures Rhb dans la rame du Crotoy, la reconstruction de la PLM 4 débutera aux ateliers Longuein.

Il sera difficile de conduire simultanément tous les projets sur les locomotives à vapeur (remise en service de la Piguet, cylindres neufs sur la 130 Corpet, restauration des chaudières de la Scarpe et de la 020 Corpet) concurrentement avec les travaux de maintenance lourde sur le parc en service. Dans un premier temps, il faudra s'attaquer aux parties mécaniques de la Scarpe et de la Corpet afin que ces machines soient prêtes à accueillir des chaudières neuves ou rénovées le moment venu.

Côté bâtiments, la rénovation de l'appartement de la gare du Crotoy va se poursuivre. Sur la voie, le CFBS espère disposer des premiers financements pour rénover l'entrée de St Valery Canal et les courbes du pont puis entamer le renouvellement de la voie entre St Valery et Cayeux au cours de l'hiver 2024/2025.

L'aventure continue, je vous adresse ainsi qu'à vos proches tous mes vœux pour l'année 2024.

Amicalement à tous

Maurice TESTU



NOUVELLES DU RESEAU



Le locotracteur 352 sur l'un de ses derniers trains

MOTIVATION / Photo: S. J. M. P.

Commercial : Avec 212 620 voyageurs, et 9600 pour le vélorail, l'année 2023 est un succès, le dynamisme du service commerciale avec à sa tête Manon Joly, et notre directrice Line Brunner, y est pour beaucoup ! Les nombreuses animations proposées ont bien fonctionné : découverte de St Valery et du Crotoy, animation Halloween « gare aux sorciers » avec spectacle de magie et train des « mini sorciers »... 761 visiteurs ont été accueillis pour les journées du patrimoine, et 150 convives ce jour-là pour une prestation spéciale dégustation de produits locaux dans la rame 4S. La météo humide et perturbée explique un très léger recul de la fréquentation en arrière-saison (214 000 voyageurs en 2022).

Vapeurs : Pas de gros soucis cette saison sur ces matériels, et c'est comme l'année précédente la 030 Pinguely n°101 qui remporte de loin le record de kilométrage, à nouveau sans problème particulier. Les autres machines ont circulé sans panne notable, la Buffaud 3714 a bien assuré son service après les quelques ennuis du premier semestre. Toutes les machines sont désormais en hivernage, la 130 Haine Saint Pierre est actuellement en levage et fait l'objet d'un travail de fond considérable : Roulement, châssis, bissel, cendrier, boîtes d'essieux, etc ... Sur la 030 Piguët corrézienne les bâches à eau et le plancher de la cabine ont été remontés. Les séances de travail « vapeur vive » ont été très productives, un compte rendu détaillé sera publié dans le prochain bulletin.

Diesels : Le BB 60002 Faur « Dracolas » a assuré la grande majorité des trains diesels sans problème important, le 824 « Rolls » a peu circulé. Le VFIL 352 Flandres a effectué quelques trains déjeuner à bord, mais l'état général de son moteur après inspection lors d'une séance de travail diesel a conduit à prendre la décision de l'arrêter. Des travaux seront engagés pour remotoriser le 351 dont l'état général et le roulement sont bien meilleurs, possiblement avec un moteur Willemme issu de notre stock. Sur le BB 60002 : Les vidanges ponts, inverseur, convertisseur, compresseur, le nettoyage des filtres à peigne de l'inverseur, le montage de nouvelles trompes d'avertisseur moins agressives, la reprise partielle du circuit de refroidissement ont été effectués lors de la séance diesel du 10/12. Sur le « « Pilou 15 » RhB : Démontage du démarreur en panne pour envoi en réparation, sur le « Cube » : Etude du schéma électrique suite à un problème de charge batterie. Le locotracteur bleu MOB est parti en Belgique pour travaux moteur et transmission.

Matériel remorqué : Voitures : La voiture Somme 10301 est revenue de chez Longuein, la stratification de la toiture, traitement des sols et parois, vernis extérieurs et des banquettes, pose des rambardes, pose de l'attelage, installation du frein sont en cours. C'est désormais la voiture PLM 4, dont la caisse était stockée dans le hangar « Fallet », qui a pris le chemin d'Abbeville. Somme 10508 : L'ancienne toiture (feutre bitumeux) a été retirée et la partie bois poncée afin de procéder à



Pose de la toiture de l'abri



Les voitures A1249 et B2290



La 10308 en maintenance



Le tombereau U 13021



Hivernage des vapeurs



L'équipe voie à Noyelles

la stratification (résine avec du tissu fibreux). De nouvelles moulures ont été posées. Les voitures Somme 10302, 10308 et la PLM 4 sont passées en maintenance à l'atelier.

Le tombereau U 13021 a reçu son faîtage, retrouvé ses essieux et a été peint. Le remontage des accessoires se poursuit. Les deux voitures RhB A 1249 et B 2290 ont été peintes dans la couleur d'origine du plus bel effet. L'équipe frein a achevé la pose du frein à air et les inscriptions extérieures sont en place. Un nouveau fourgon, le D 4213 est arrivé en provenance des RhB. Le D 71 a été poncé. L'équipement intérieur de la voiture « snack » B 2212 pour le Crotoy a été posé en décembre par l'entreprise Metro. Le passage du plombier et de l'électricien sera nécessaire pour finir l'installation, puis l'emener au Crotoy pour la raccorder aux différents réseaux avant construction du quai.

Infrastructures : L'équipe en charge de la restauration de l'abri de la halte de Canal a travaillé d'arrache-pied malgré des conditions météo compliquées. Ils ont réussi à poser le lambris du toit et mis en place l'installation électrique avant Noël. La pose des bardages sur l'arrière de l'abri suivra, reste à finaliser leur mise en peinture. Le hangar « béton » de St Valery canal est en cours d'aménagement électrique pour le rendre entièrement opérationnel en tant qu'atelier voitures. Lanchères : samedi 2 décembre 2023 une équipe bénévole, menée par Pierre Le Brun, a effectué le démontage de l'embranchement de la râperie en vue de sa reconstruction à l'identique pour mettre en valeur le passé industriel du site en coopération avec la commune de Lanchères.

A Noyelles, une nouvelle aiguille a été posée par l'équipe voie en direction de Saint Valery. Un local à l'usage de l'équipe voie a été aménagé dans l'ancienne coopérative récupérée il y a quelques années. Des travaux sont en cours pour changement de traverses dans la courbe entre le pont et la gare de St Valery ville. Le panneau « carré 14 » de Noyelles a été restauré, ainsi qu'un mât Lartigue. D'importants travaux sont engagés au Crotoy par l'équipe du Thursday gang qui avait effectué ceux de la halte de Hurt, pour réfection du logement de la gare.

Dernière minute : Outre le décès de Bertrand et Yves, (voir p.20), nous apprenons la disparition de notre ami Michael BUNN, membre du KESR et de la SNCF Society. Nous perdons un ami sincère et très attentif à nos activités. Et également celle de notre membre Antoine DIVAN, à l'âge de 41 ans. Nous adressons toutes nos condoléances à leurs familles et amis.



Travaux sur la 130 HSP



Laurent sur sa machine



Entretien sur le BB 60002

LA VIE DU VELO ET DU RAIL A CAYEUX

PAR NICOLAS LENCLÉN MOREL



Envisagée depuis plusieurs années, la création d'un service vélorail est pour le CFBS la grande affaire commerciale de la saison. Elle est entrée en phase active avec toute une série de travaux et d'aménagements réalisés au cours de l'hiver entre Cayeux et Lanchères (bien que pour l'instant, le service ne dépasse pas Hurt) : reconstruction à neuf de plusieurs ponceaux avec pose des premiers coupons de rail de 46 kg/m sur la ligne, mise en place de nombreuses barrières de protection anti-chute, de panneaux de signalisation spécifiques, de dispositifs de sécurité (carrés et aiguilles cadénassés en gare, modification des trois passages à niveau concernés), création de quatre plateformes de retournement pour les vélorails. Le problème du stockage en gare de Cayeux des 21 cyclo-draisines (terme officiel) a été économiquement réglé avec l'installation de quatre containers alignés sur l'emplacement de la voie de la bascule. Solution simple, mais pas vraiment esthétique. Heureusement, en cours de saison, ils ont été repeints et des bâches décorées « belle époque » sont venues les habiller. Beaucoup de travail, donc, pour l'équipe voie qui s'est ajouté à l'entretien habituel de la ligne. Les travaux ont été achevés à temps pour leur validation par le STRMTG, ce qui a permis une mise en service bien médiatisée fin avril avec un calendrier de circulation basé prudemment sur des journées sans trains.

L'exploitation classique a démarré, elle plus discrètement le 19 avril avec une trame horaire et des dates directement calquées sur l'année dernière, et le maintien de l'usage de la rame « dîner à bord » qui est un réel plus qualitatif sur ce service. Seul changement, le fourgon à vélo (couvert à vigie) est désormais placé du côté opposé de la rame, attelé au K603, ce qui rompt avec une tradition bien ancrée au CFBS. Cette pratique a l'avantage de limiter les manœuvres à effectuer quand le train doit passer en mode DAB. Pour la traction, on a fait appel à la BB 60002 « Dracolas » dont le fonctionnement s'est considérablement amélioré grâce aux bons soins de l'équipe qui s'est chargée de son entretien. (loco qui, par coquetterie sans doute, reste parfois encore un peu capricieuse, NDLR).



La rame « classique »



La rame dite « de réserve »



Arrivée à Lanchères



Vers la mi-juillet, un incident de manœuvres à St Valery-ville a conduit à la prise en écharpe sans conséquences graves de la voiture Somme de queue qui a quand-même dû être retirée de l'exploitation pendant plusieurs semaines pour réparations. Pour y faire face rapidement, une de ses sœurs de la rame de St Valery a été équipée de ses tables et a pris sa place, elle-même remplacée par une voiture de réserve. En dehors de cela, la saison s'est déroulée sans problème particulier. On aimerait quand-même voir équipé le dernier passage à niveau non encore automatisé (celui de Vaillant). Mais, il semble que cela sera peut-être pour bientôt...

En juillet, deux essais de circulation du vélorail entre les trains réguliers ont été réalisés, mettant en avant que, si cela est possible, il serait nécessaire de faire évoluer l'organisation pour bénéficier d'une marge de sécurité suffisante pour le faire régulièrement. Reste à savoir si le jeu en vaut la chandelle... La suite de la saison a été marquée par la traditionnelle fête de la gare du 15 août qui a cette année battu tous les records. Basée sur une recette et une équipe désormais bien rodées, elle s'est soldée par un succès historique, que ce soit la restauration, la boutique ou les animations (plus de 1000 voyageurs pour le train à vapeur vive !). Les trains venant de St Valery étaient bien pleins, seul bémol persistant, les départs de Cayeux traditionnellement peu nombreux ce jour-là.

A l'heure du bilan, les quelques circulations d'avant haute saison ont connu une hausse de trafic exceptionnelle de plus de 20% sur 2022, confirmant le potentiel de cette période à développer. Juillet et août affichent aussi de bons résultats ainsi que les derniers trains de septembre. Autre point positif, contrairement aux années précédentes, il n'y a jamais eu à refuser des voyageurs le matin faute de place dans le train en correspondance à St Valery vers le Crotoy. Il faut dire que les rames bénéficient d'une augmentation de capacité permise par l'allongement des voies en gare de Noyelles. Et on constate également un report de fréquentation vers le Crotoy, probablement lié aux problèmes de stationnement automobile à St Valery.

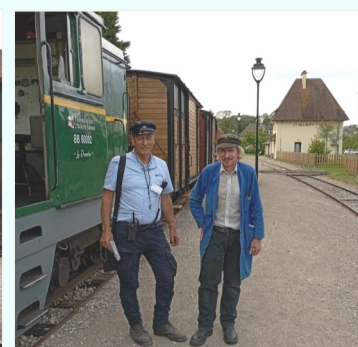
Le conseil d'administration va maintenant tirer les enseignements de cette saison pour améliorer l'offre et le fonctionnement du réseau avec la spécificité du vélorail sur Cayeux afin d'obtenir la meilleure cohabitation possible avec les trains historiques. Rendez-vous en 2024, affaire à suivre !



La correspondance à Saint Valery-ville nécessite un bon encadrement.



La rame de réserve a été rarement utilisée, vue ici à l'Ascension.



L'équipe du dernier train de la saison revient de Cayeux.



Grand succès pour l'édition 2023 de la fête de la gare de Cayeux, désormais couplée chaque année avec la fête des fleurs du 15 août. L'affluence fut telle qu'il fallut rajouter deux voitures à la rame tractée par la 130 Haine Saint Pierre, prouvant ainsi qu'une exploitation vapeur sur Cayeux, même avec une longue rame, ne présente pas de difficulté technique particulière. Bravo à tous les acteurs de cette journée sans accroc !



Les trains à vapeur vive prêts à s'élan- cer.



Le 352, locotracteur historique, suscite bien des curiosités.



C'est l'heure d'affluence pour l'auto- rail Verney X 212.



Pour déjeuner aussi, les gens font la queue, malgré l'efficacité du service.



C'est le « coup de feu » en cuisine, tout le monde s'active dans une excellente ambiance.



« Comment ça, un sandwich Ve- gan ? »



Succès également pour la vapeur vive. Toutes photos Patrice CANDILLON



Le défilé passait devant la gare, où une foule nombreuse s'était amassée.



La longue rame renforcée du « régulier » prête à affronter la rampe.

JOURNEES DU PATRIMOINE



16 et 17 septembre 2023

Belle affluence pour les journées européennes du patrimoine 2023. Les visites commentées du dépôt et les baptêmes vapeur se sont succédés pendant les deux jours, alors que la nouvelle rame restaurant « 4 saisons » était exposée et fut utilisée sur place le samedi pour un service « déjeuner à bord » dégustation exceptionnel.



Affluence pour les baptêmes vapeur



Restauration rapide et déjeuner à bord étaient proposés le samedi.



Exposition de matériel historique : la 020 Corpet « verte ».

LES 30 ANS DU CFVE



Toutes photos Patrice CANDILLON

Le CFBS était présent pour les festivités marquant les 30 ans du chemin de fer de la vallée de l'Eure les 23 et 24/09, à Pacy sur Eure. Belle affluence sous un temps agréable, et la présence de nombreuses associations a permis d'établir des contacts fructueux en vue de la prochaine fête de la vapeur.



Le stand du CFBS, tenu par Stéphanie et ses enfants.



La rame vapeur, tractée par la 030 « Chéronne » de la TRANSVAP.



Superbe pièce patrimoniale que cet autorail ABJ.

HISTOIRE FAMILIALE ET AVENTURE FERROVIAIRE ...

Photos P. CANDILLON

SE RETROUVENT EN BAIE DE SOMME
par **GEOFFREY NICKSON**

Son intuition fût que l'on ne pouvait pas poursuivre l'extension du réseau ferré en France avec l'ampleur accordée aux "grandes lignes" d'intérêt général. Il fallait donc proposer une formule plus souple appelant beaucoup moins de frais d'investissement et de fonctionnement, le choix de la voie métrique s'est rapidement imposé. La loi Migneret de 1865 autorisant les départements à créer les chemins de fer d'intérêt local, tous les ingrédients étaient réunis pour concevoir le réseau des Bains de Mer à partir de 1887. Emile Level participa lui-même à l'inauguration de Noyelles-Le Crotoy le 1er juillet et Noyelles-Cayeux le 6 septembre. Sa famille a tenu à se réunir sur le réseau ayant survécu à la vague de suppression des années 40 à 1960.

Le mauvais temps s'était invité et nous a permis de vérifier combien était confortable notre nouvelle rame « Quatre Saisons », profitant de la baie de Somme sous les rafales de vent et la pluie.

Après un excellent repas à bord, tout le monde s'est retrouvé au dépôt de St Valery pour une conférence de 1h30 animée par Guillaume Pinchart, l'organisateur de l'évènement, Georges Ribeill de l'association Rail et histoire, un spécialiste connu dans le monde ferroviaire pour son érudition en la matière, Jean Michel Candillon, secrétaire adjoint du CFBS, ancien professeur d'histoire passionné par l'époque de la 3ème république et Maurice Testu président de l'association.



Les convives à table

Participaient également Céline Abelé et Marc Adrien Weil du Parc Naturel Régional en charge de la démarche "Pays d'Art et d'Histoire", Jean Pierre Comes rédacteur en chef de la revue "Transport et Patrimoine Ferroviaire" accompagné d'Elie Mandrillon rédacteur de la revue, Charles Edouard Girode fondateur du CFBS, Alain Paillard vice-président en charge du projet « 4S », Geoffrey Nickson secrétaire du CFBS, Francine Coinon trésorière adjointe, Aurélien Verbrugge animateur sécurité, Ludovic Rasse assurait la fonction de chef de train, Thierry Leffèvre le responsable vapeur était le mécanicien avec Jean Bernard Haillet comme chauffeur.

Une bien belle journée au service du patrimoine mémoriel de notre chemin de fer préféré.



Le train « 4 S » sur le port



Les descendants d'Emile LEVEL



Conférence au dépôt

INAUGURATION DE LA RAME 4S



Samedi 24 novembre 2023, après presque huit années de labeur, le CFBS a officiellement inauguré la rame Quatre Saisons (4S) en présence du président du Conseil Départemental, des élus des communes de la baie de Somme, du département et de la région, des acteurs du tourisme de la Somme et de la région, du Crédit Agricole notre partenaire financier, des bénévoles et des salariés qui ont contribué directement à ce projet sous ses aspects techniques et commerciaux, et les techniciens de la société Hovard ayant réalisé la pose des fenêtres et la peinture des voitures.

Parmi nous également, notre ami Théo Stolz, ingénieur suisse de l'Office Fédéral des Transports, qui nous avait aidé au sauvetage des 6 voitures et 2 fourgons du BOB en 2004, et qui avait personnellement participé à l'inauguration du couplage Jumbo sur le chemin de fer Rhétique il y a 36 ans. Cette manifestation a été pour nous l'occasion d'évoquer les résultats de la saison 2023, nos perspectives 2024 et de parler de nos projets à venir.

Etaient présents Philippe Evrard maire du Crotoy, Yves Butel conseiller régional, Patricia Poupart conseillère régionale et présidente du syndicat mixte baie de Somme 3 vallées, Stéphane Haussoulier, président du département et du syndicat mixte baie de Somme grand littoral picard, Daniel Chareyron maire de St Valery, Martial Balsamo le maire de Noyelles, Angelo Tonolli conseiller départemental d'Abbeville-Nord et Nouvion, Véronique Delorme adjointe à la mairie du Crotoy et conseillère communautaire, François Bergez directeur de Somme Tourisme, Sabrina Holleville-Milhat présidente de Somme Tourisme et vice-présidente du conseil départemental, Monique Evrard conseillère départementale de Friville-Escarbotin, Guy Taeck le maire de Favières et son épouse, Bernard Ducrocq maire de Pendé, Jean Yves Blondin maire de Lanchères, Salvatore La Monica adjoint à la mairie de Cayeux. Ndlr : Les retours de cette journée réussie ont été très positifs, tant dans la presse qu'auprès des élus.



Les invités de ce train inaugural dans le « couplage jumbo ».



Présentation par notre directrice, Line Brunner, au Grenier à sel.

5 ANS DEJA

Par Maurice TESTU

Le 27 septembre 2018 disparaissait Jean Marc Page, président du CFBS de 1995 à 2013. Dès le début du mois, son épouse Catherine m'avait prévenu qu'il était hospitalisé avec une fièvre tenace, sans diagnostic précis. Il avait été placé en coma artificiel et je craignais une issue fatale. Lorsque la nouvelle tomba, à défaut de me surprendre, elle m'assomma comme elle consterna beaucoup de membres de l'association.

J'avais pris la présidence en avril 2013, à l'issue d'une assemblée générale houleuse, au moment où le CFBS entrait dans une période turbulente et risquait la dislocation. Par la suite, Jean Marc m'avait confié qu'il aurait aimé que la passation s'effectue tranquillement à l'issue de son mandat en 2015. Passés ces années tumultueuses, Alain Paillard et moi espérions son retour parmi nous, pour apprécier ensemble l'évolution de notre chemin de fer préféré.

Jean Marc arriva au CFBS un an après moi en avril 1971. Rapidement nous avons sympathisé ; il habitait Nolette près de Noyelles. En juin 1972, je révisais mes examens à Lamotte-Buleux chez mes grands-parents ; à vélo nous nous retrouvions en gare du Crotoy pour imaginer l'avenir du CFBS, assis dans la 10502, nous disant que ce serait compliqué mais qu'il faudrait bien un jour reconstruire la voie et les voitures Somme. Le 17 décembre suivant, Charles Edouard nous laissa le soin de faire équipe pour conduire le premier train du CFBS sur la ligne Noyelles-St Valery. Présent parmi les voyageurs du train spécial, Alain Paillard vint nous rejoindre en mars 1973. Notre premier travail en commun fut le déferrement à contrecœur de la gare de Noyelles. Jean Marc et Alain se lancèrent rapidement dans la remise en état de la 031 Buffaud. Il leur fallut 10 ans pour y parvenir.

Au cours des années 73 à 75, nous passions beaucoup de temps ensemble au cours de séances de travail épiques s'achevant le plus souvent par un repas « cassoulet » dans la remorque billard stationnée à Canal ou sur l'impasse de Noyelles.



Jean Marc en 1972



En 1978 avec Alain Paillard



Au café de la halte de Hurt



En 1996, sur le KESR en compagnie de Robin DYCE, alors président du KESR

Comme il le disait déjà à 20 ans, Jean Marc ne se considérait pas comme un amateur de trains mais bien comme un amoureux inconditionnel du réseau des bains de mer. Au cours de ses 18 années d'exercice, il s'était jeté à fond dans le développement de l'activité, lui qui vouait un attachement fusionnel avec le CFBS.

Mais cet engagement total remontait en fait à son entrée dans l'association en 1971. Soucieux de nature, il s'inquiétait en permanence du quotidien de l'association et de ses personnels salariés et bénévoles. Il ne se passait pas un jour sans qu'il vienne aux nouvelles, surtout à partir de 1981, lorsqu'il fallut structurer l'exploitation pour faire face à l'augmentation de la fréquentation. D'abord avec Léon Lefèbre et Marie Claire Cavillon puis avec Jean Michel Candillon arrivé en 1984, Manon Joly recrutée en 1991 et Arnaud Girode qui avait développé le premier progiciel de gestion commerciale. Tout cela en bonne harmonie avec Jean Jentel, président depuis 1983, qui portait les projets auprès des institutionnels et organisait la défense des intérêts du CFBS lorsqu'ils étaient menacés.

En 1988, à l'occasion du Centenaire du réseau, il lança l'idée des fêtes de la vapeur lui qui voulait animer son village natal, « on va mettre le bazar à Noyelles ». Il en fut l'homme-orchestre jusque 2006. Puis vinrent les fêtes de la gare à Cayeux et les trains du Père Noël. Au cours des décennies 80 et 90, Jean Marc se dépensa sans compter pour préparer et animer dans la bonne humeur les séances de travail sur la voie lorsque nous reconstruisions les lignes du Crotoy et de Cayeux.



En compagnie de Serge Freté, Cécile Delory, Patrick Rimbart, Jean Philippe Tomiaux et Hubert De Houck.



A la mairie de Noyelles avec son épouse Catherine, les maires des communes et le maire de Tenterden.



Toutes photos coll. M. TESTU sauf mention contraire



Il était aidé par Guylain Moreau et Thierry Clercq, nos premiers salariés, et Claude Lavoine qui travaillait dans l'entreprise paternelle de travaux agricoles à Noyelles sur Mer. Il dépensa la même énergie avec Thierry Leffèvre pour faire revivre les unes après les autres les locomotives acquises progressivement par l'association et lancer le programme de reconstruction des voitures Somme avec l'entreprise Longuein et les menuisiers du CFBS, Fabrice Leborgne puis Sylvain Grare.

Malgré l'intensité de cette vie associative et des relations qu'il avait nouées avec chacun d'entre nous, il restait assez secret et ne s'épanchait pas sur ses difficultés à conduire de front, la vie familiale, une activité professionnelle intense et celle du CFBS. Nous avons bien perçu qu'à la fin des années 90, sa charge de travail dépassait largement les limites du supportable. En 2004, le CA proposait de recruter un directeur pour ramener son activité à de justes proportions. Il fallut attendre 2009 pour concrétiser un premier recrutement qui malheureusement menaça rapidement la cohésion de l'association.



En tant que retraité, j'ai cumulé pendant 9 ans la charge de président de l'association et de dirigeant de la PME «CFBS», avant la nomination de Line Brunner comme directrice. J'ai pu mesurer la difficulté dans laquelle il s'est trouvé, surtout au cours des années 2000. De fait Jean Marc a assumé sans le dire, la fonction de directeur opérationnel de 1981 à 2009 laissant son empreinte sur la plupart des réalisations de l'association.

Il a vraiment marqué l'histoire du CFBS. A nous de perpétuer sa mémoire.



Jean Marc lors d'une séance de travail sur la voie



Photo P. CANDILLON

Le 16 Décembre 2012 avec les pionniers du CFBS.



Nous avons prévu de passer nos vacances dans le Kent en avril dernier avec Freddy, l'occasion d'aller dire un petit bonjour à nos amis du K&ESR

Après une traversée très rapide et agréable par le ferry, nous avons pris nos quartiers dans notre cottage typique de la région. Nous avons ensuite rendez-vous avec Kevin et Elliott en gare de Tenterden. Nous avons eu la chance de pouvoir visiter leur voiture Pullman qui était en préparation pour un train à venir. Un peu plus tard un autorail était prévu pour aller récupérer des bénévoles partis travailler au bûcheronnage en ligne. Elliott étant chef de train, nous avons pu profiter du voyage. L'occasion d'une première approche de leur ligne et d'un passage éclair au dépôt des locomotives. Ce week-end là, la Pacific 34072 est de service le samedi, et donc déjà en chauffe. Une 030 Bagnal n°75008 l'était également pour le train repas.

Samedi matin nous prenons le train au départ de Tenterden tracté par la Pacific. Nous descendons à Rolvenden, c'est ici que se trouve le dépôt des locomotives. Elliott nous propose une visite avec la rencontre de quelques volontaires présents. Il nous emmène ensuite visiter un hangar de stockage de matériel ferroviaire. Nous reprenons le train en autorail cette fois en direction de Bodiam le terminus. Nous descendons à la gare juste avant, Northiam. A cette station une curiosité, il est possible de réserver un logement à l'intérieur de fourgons et voitures ferroviaire. Ceci est indépendant du K&ESR. A Northiam se trouve le dernier poste d'aiguillage de la ligne que nous avons le plaisir de visiter. Tony nous fait une explication très intéressante de son poste du jour. Il nous fait manœuvrer également quelques leviers, du plus facile à manipuler au plus difficile. Il nous explique également comment il communique avec les autres postes d'aiguillages.

Nous retournons ensuite à Tenterden avec le train tracté de nouveau par la Pacific. Nous avons ensuite un petit temps libre avant la surprise du soir. Nous avons eu la chance de pouvoir manger à bord de leur superbe train restaurant, tracté par la 030 Bagnal 75008. Nous allons profiter d'un excellent repas avec Kevin en service dans notre voiture entre autre. Le paysage avec le soleil couchant est exceptionnel. Elliott sera notre barman ce soir. Un repas excellent, un paysage sublime, en train à vapeur et bien-sûr en bonne compagnie, que demander de plus ? Nous repartons de nuit pour arriver à Tenterden. L'équipage profite du train vidé de ses voyageurs pour manger et ranger. Demain est une autre journée, et il va falloir aller se reposer maintenant...



La voiture restaurant. Photos Dylan Cardine



Le superbe autorail du KESR en ligne.

BONNE RETRAITE JEAN PIERRE



Jean Pierre avec l'équipe voie sur le chantier de la ligne du Crotoy

Avant de rejoindre le CFBS, Jean Pierre BUEE était marin pêcheur. Il avait subi le naufrage de son bateau et sauvé son père de la noyade.

Jean Pierre intègre le CFBS le 4 juillet 1994. Il se joint à l'équipe voie qui vient d'entamer la rénovation de la ligne St Valery-Cayeux.



C'est l'époque où des chantiers sont encore organisés certains week-ends avec les bénévoles. Mais Jean Pierre s'est aussi rapidement investi dans la chauffe et la conduite des locomotives. C'est bien à bord des cabines de locomotives qu'il se distingue le plus fréquemment aux côtés des bénévoles.

Jean Pierre a souffert des efforts répétés infligés à son corps au cours de sa vie. Peu à peu il espère ses montées en machine au profit de la valorisation des emprises du réseau : entretien des espaces verts et des abords, mise en peinture des barrières des gares. Tous ces travaux d'entretien sont effectués avec soin et contribuent à la bonne image du chemin de fer. Il conduit également les engins de manutention ou les

locotracteurs de manœuvre.

Jean Pierre est quelqu'un de discret mais comme beaucoup de nos salariés, sa présence nous est bien familière et sympathique. Un pot de départ réunissant ses collègues salariés et bénévoles a été organisé le vendredi 29 septembre.

Nous lui souhaitons une bonne retraite et pour avoir le plaisir de le retrouver avec son épouse, le CFBS lui attribue le titre de membre d'honneur.

Maurice TESTU



Le CFBS recherche des bénévoles motivés pour compléter son équipe de Chefs de train en 2024 !

En quoi consiste la fonction ?

3 aspects :

- Le plus important : la sécurité. Vérifier la rame, assurer la fermeture des portillons des plate-forme et donner le départ du train, sécuriser et aider aux manœuvres et à l'essai de frein, se mettre en relation avec l'équipe de conduite et le chef de ligne en cas d'incident, ... ;
- Le contrôle des titres de transport et rappeler si nécessaire les consignes de sécurité avec efficacité et sourire ... ;
- L'information et l'accompagnement des voyageurs, accueillir et guider les voyageurs ; donner quelques informations historiques, cela permet de partager sa passion avec les voyageurs ... dans la bonne humeur.

Une vidéo sur Youtube vous permet également de découvrir la réalité de cette fonction : <https://www.youtube.com/watch?v=xlolj6yU5jg>



Quelles sont les aptitudes nécessaires ?

Cette fonction est accessible après formation que vous soyez jeune, homme, femme, retraité, ...

La fonction demande une bonne forme physique et une vigilance de chaque instant pour la sécurité.

Comment se déroule la formation ?

Elle débute par une formation initiale puis un stage d'apprentissage qui consiste à assurer plusieurs prestations en accompagnement de chefs de trains en travaillant « en doublure ». Par la suite, une formation continue annuelle est obligatoire.

Quelles sont les prestations demandées ?

L'organisation des prestations se fait à votre rythme : chaque mois en saison, vous communiquez vos jours de disponibilité (certains viennent plutôt le WE, d'autres en semaine ...). Pour maintenir ses connaissances, il faut cependant effectuer des prestations assez régulièrement au cours de l'année. Pour ceux qui viennent de loin, il y a possibilité de dormir sur place à St-Valery dans la voiture-couchettes Corail.

Vous êtes intéressés ? Pourquoi ne pas accompagner un chef de train au cours d'une prestation pendant les vacances d'hiver (voir le calendrier avec les jours de circulation en février / mars 2024)?

Si vous êtes intéressés ou pour toute info complémentaire, contactez dès à présent Aurélien Verbrugge : aurelien.verbrugge@chemindefer-baiedesomme.fr



MES 50 ANNEES DE CFBS



Par Alain PAILLARD suite du n°91

Après présentation aux membres présents et explications sur les raisons du chantier de démontage des voies de la gare par le CFBS (faire place nette pour l'autocar de substitution et récupérer rails, traverses, aiguilles.), toutes les explications me furent données sur les activités bénévoles. Je fus invité à aller rencontrer Maurice Testu avenue du Général Leclercq à Abbeville. Ce que je fis sans tarder. Lorsqu'il m'a accueilli chez lui, il était en train d'entretenir un vélo. Nous fîmes connaissance et il m'a fait visiter

son réseau miniature et avons immédiatement sympathisé puis échangé sur notre passion commune. Je lui ai réglé ma première cotisation. Nous avons convenu d'une date où il viendrait me chercher pour participer à une prochaine séance de travail. Une ou deux semaines après Maurice venait me chercher chez moi accompagné de deux autres bénévoles. Il me semble qu'il s'agissait de Jean Pierre Vlérick et Jacques Meunier au volant de sa VW Coccinelle qui assurait le co-voiturage. Direction Noyelles. J'avais prévu des vêtements de travail et des gants, ainsi qu'un casse-croute comme on me l'avait demandé. Arrivé sur place, je n'ai pas eu de mal à m'intégrer dans une joyeuse « petite » équipe contente d'intégrer un « p'tit jeune ». Mon premier travail fut d'apprendre à manœuvrer une clé à tirefonds en duo. J'ai vite pris le tour de main. Une fois les rails détirefondés et les éclisses retirées, il fallait des bras pour les porter sur des lorries que l'on avançait au fur et à mesure de la dépose. A l'heure du déjeuner, on s'est tous retrouvés dans la remorque Billard pour un repas pris dans une ambiance plus que sympathique. Voilà ! C'était m'a première séance de travail, mon intégration dans l'équipe des pionniers déjà en place, le départ non pas d'un simple hobby, d'une aventure, mais plutôt d'un sacerdoce de toute une vie ! Les séances de travail sur ce chantier à Noyelles se sont succédé en ce printemps 1973 pour achever la dépose des voies et reposer une aiguille triple afin de rendre l'avant gare exploitable.

J'avais fait la connaissance de la plupart des bénévoles « actifs du terrain » et en particulier de Jean-Marc Page de Nolette, un an plus vieux que moi, avec qui, rapidement nous avons formé un binôme. La saison arrivait aussi, il fallait s'occuper des deux locomotives et des diesels. L'occasion pour moi d'approcher et même de toucher, d'apprendre sur le tas tous les secrets du fonctionnement d'une locomotive à vapeur. Un rêve se réalisait ! Et ce ne fut pas le dernier, car rapidement j'allais être promu d'office en formation chauffeur et puis chauffeur. Le service public venant de cesser sur la ligne de Cayeux, c'était la première saison où le jeune CFBS exploitait pour la première fois la totalité du réseau. Il y avait de la joie d'avoir réussi la préservation du réseau et de pouvoir y





« ...C'était la grosse exploitation durant cette saison »



« ... On allumait la 020 verte dans le dépôt »

circuler mais je sentais bien que les relations étaient un peu compliquées entre le CFBS et la CFTIP(1) (société créée par des membres pour constituer un capital en vue de racheter à l'ancien exploitant (CFTA) les voitures Somme). Qu'importe, j'étais de ceux, insoucians, qui œuvraient pour faire rouler le train. Cette année-là, nous avons rapatrié au dépôt de St Valery canal du matériel stationné dehors au Crotoy dont la 031 Buffaud-Robatel. Cette machine était en partie démontée car un début de restauration avait été engagé mais à l'arrêt faute de temps et de moyens. C'est alors, qu'avec Jean-Marc nous nous étions mis en tête de reprendre le flambeau pour poursuivre les travaux. Ma première année de bénévolat était bien partie, j'avais participé à plein de travaux sur la voie, les locomotives, les voitures et je fus formé à la chauffe. J'avais aussi fait de belles rencontres amicales de passionnés comme moi venus de divers milieux, une formidable opportunité d'ouverture d'esprit.

L'essai était transformé en 1974, avec Jean-Marc nous avons attaqué la restauration de la 031 Buffaud-Robatel avec des moyens dérisoires. Pour démonter un gros écrou coincé par la rouille sur la chaudière, on mettait du gasoil avec un chiffon dans une boîte à conserves placée sous l'écrou et on la faisait brûler pour faire chauffer l'écrou des heures durant pour pouvoir le dévisser : On n'avait pas de chalumeau. J'ai remplacé mon vélo par une mobylette orange neuve, pour faire la route c'était plus rapide et moins fatigant dans les côtes de Saingneville et de Boismont.

C'était la grosse exploitation durant cette saison 1974, il y avait l'autorail « Le côte d'Opale » qui faisait l'aller-retour Le Crotoy-Cayeux. J'ai assuré un maximum de trains comme chauffeur au départ de Cayeux où l'on allumait la 020 verte dans le dépôt pour faire des aller-retours St. Valery avec deux voitures Somme sur une voie réputée en bon état comparée à celle du Crotoy sur laquelle chaque circulation était une aventure. Mon mécanicien était souvent Pierre Frion. Un mécanicien vapeur aux 150 P de Longueau retraité ; il m'a tout appris sur la chauffe, et la conduite, les bons gestes métier, ... Lors de l'Assemblée générale de novembre 1974, je fus élu administrateur mais il commençait à avoir sérieusement de l'eau dans le gaz avec la CFTIP. Mes études terminées, j'ai devancé l'appel pour le service militaire.

Au printemps 1975 nous avons levé plusieurs voitures Somme et j'avais été du voyage pour ramener de Gueugnon la 030 Pinguely, et participer aux premiers travaux de remise en marche tout en espérant poursuivre ceux sur la Buffaud.

À suivre ...

(1): CFTIP : Chemins de fer touristiques et industriels de Picardie, NDLR. Sur cette page toutes photos collection Maurice TESTU.



Premier allumage de la Pinguely en 1975



Formations traction 2024 :

Le samedi 17 février au carré des bénévoles à 8h00 à Saint-Valéry

Lundi 4 mars à la salle Jean-Marc Page à 8h00 à Noyelles

Le dimanche 17 mars à la salle Jean-Marc Page à 8h00 à Noyelles

Le samedi 30 mars à la salle Jean-Marc Page à 8h00 à Noyelles

Séance de travail 2024 :

Les samedis : 13/01, vapeur. 20/01 : Voie. 27/01 : Diesel + vapeur vive. 10/02 : Vapeur + vapeur vive. 17/02 : Voie. 24/02 : Diesel. 09/03 : Vapeur + vapeur vive. 16/03 : Voie.

Inscrivez vous en ligne sur les Framadates, ou contactez :

Pour les séances diesel, Clément CANDILLON : ccpende351@gmail.com

Pour les séances vapeur, Dylan CARDINE : dylan.cardine@gmail.com/Freddy SERGEANT:sergeant.fr2@gmail.com

Pour les séances vapeur vive, Gérard BEDON : bedon-gerard@bbox.fr

Et bien entendu tous les jeudis avec le Thursday Gang ! Alain PAILLARD : alain.paillard@cfbs.eu

Assemblée générale : samedi 23 mars. Séance de travail au KESR : 20/21 avril, dates à confirmer.



Dernière minute : à l'heure du « bouclage » nous apprenons le décès de plusieurs de nos membres : celui tragique d'Yves DREUX le 2 décembre, percuté par un Eurostar. Yves était devenu le photographe « officiel » du CFBS, il a réalisé des centaines de clichés superbes qui ont souvent été utilisés par notre service commercial.

Bertrand PREVOST nous a quittés également. Ancien agriculteur, il était membre du CFBS et de l'APPEVA de longue date et fréquentait assidûment les séances de travail du « Thursday Gang ». Nous adressons toutes nos condoléances à leurs proches et amis, ainsi qu'à ceux de notre membre Antoine DIVAN disparu également. Un hommage plus complet sera rendu à tous nos disparus de cette fin d'année dans le prochain numéro du bulletin.



LE CFBS DANS LE *New York Times* !

Une équipe du célèbre journal américain le New York Times est venue discrètement réaliser un reportage sur notre réseau pendant la saison.

Si le texte est superbe, les photos, d'une grande beauté mais réalisées hélas un jour de pluie, dégagent une impression générale de morosité. Mais peu importe, l'essentiel est que désormais le CFBS a ses lettres de noblesse outre atlantique !