# CH'TIO TRAIN

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

*Pages 2 et 3 : Mot du président. Pages 4 et 5 : Nouvelles du réseau. Pages 6 à 9 : Les séances de travail du samedi. Pages 10 et 11 : Coup de chaud sur Cayeux. Pages 12 et 13 : Vous reprendrez bien un doigt de CO2 ? Pages 14 à 16: Vapeur au Crotoy. Page 17 : La 4e fête du rail à Longueau . Page 18 : Le TFS 2019 Page 19 : Rame DAB . Page 20 : Ils nous ont quitté. .*

**BULLETIN**

**N°86 DECEMBRE 2019**

**ISSN 00991 2452**

# LE MOT DU PRESIDENT


**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.cfbs.eu

Services administratifs : manonjoly@cfbs.eu

Bureau: accueil@cfbs.eu

Dépôt: depot@cfbs.eu



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

TRESORIERE : Francine COINON

TRESORIER ADJOINT : Jean WILLIG

RESPONSABLE EXPLOITATION TOURISTIQUE : 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

Correction : Isabelle ROSENBAUM

Ont participé à l'élaboration de ce numéro :

**Gérard BEDON**

**Line BRUNNER**

**Clément CANDILLON**

**Didier DUFOREST**

**Peter LOVELL**

**Nicolas MOREL**

**Geoffrey NICKSON**

**Alain PAILLARD**

**Maurice TESTU**


**Envoyez vos articles et photos à l'adresse suivante :**

**candillon.patrice6@gmail.com**

**Patrice CANDILLON, 43 rue nationale**

**75013 PARIS**

**Par mail, envoyer textes et photos séparément**

**En couverture, la 030 Tubize HL 303 de l'ASVI marque l'arrêt en gare de Morlay. Photo Patrice CANDILLON**

Il y a un an, j'écrivais que l'année 2019 démarrait sous les meilleurs auspices, espérant que la saison satisferait nos attentes. Le 10 novembre dernier, le CFBS enregistrait son 200 000 ème voyageur de l'année, un record qui venait confirmer une saison exceptionnelle : 1060 voyageurs par jour en juin, 1100 en juillet et plus de 1500 par jour en août.

Cerise sur le gâteau, l'affluence constatée n'a pas écorné l'évaluation donnée par nos clients sur Google et Trip Advisor, signe que nos personnels commerciaux ont su faire face en préservant la qualité du service.

Techniquement cela a bien suivi. Pour la première fois depuis longtemps, nous avons eu 5 locomotives en roulement sur le cœur de la saison, ce qui a permis de bien organiser les passages réguliers en atelier. Les diesels ont encore souffert d'autant que le BB 60 002 n'était pas disponible. Pas de problèmes majeurs sur les voitures mais leur séjour prolongé au soleil brûlant de l'été puis aux trombes d'eau de l'automne dégrade rapidement la peinture et les vernis des caisses.

Côté voie, nous pensions être tranquilles suite aux travaux de renouvellement sur Noyelles-Le Crotoy mais la réalité nous a rappelé à l'ordre sur les sections non refaites. Plusieurs aiguilles montrent des signes de faiblesse et la ligne de Cayeux a souffert du passage répété du locotracteur 824 dont la charge à l'essieu est importante. Le 60 002 sera le bienvenu en 2020.

Sur le terrain, la mobilisation bénévole a été à la hauteur des résultats commerciaux, plus de 60 % de bénévolat sur le contrôle des trains, 43 % sur la chauffe et la conduite, 7521 heures consacrées à l'atelier les jeudis et samedis.

Enfin, il est rassurant de constater que toute cette activité s'est déroulée en maintenant le niveau de dépenses alors que les recettes ont progressé de 17 %.

Un grand merci à tous les salariés et bénévoles pour cette année remarquable

La marge dégagée va nous permettre de lancer de gros investissements afin de conduire nos projets et d'aborder la fête de la vapeur 2021 dans de bonnes conditions : aménagement du hangar en béton pour faciliter la maintenance du parc des voitures dont la rame Jumbo en cours de remise en état, remplacements de 4 appareil de voie sur le site de Canal et à l'entrée de la voie du port à St Valery Ville, restauration des cylindres de la Buffaud, de la chaudière de la 020 n°25, retubages de la Buffaud et de la Pinguely, renouvellement de l'outillage de l'équipe voie …

Le programme de la fête de la vapeur se précise ; contact a été pris avec SNCF Réseau pour établir un diagnostic des garages impairs de Noyelles dont l'état est préoccupant. Les différentes associations pressenties pour participer à la fête avec leur matériel ont donné leur accord de principe. Il nous restera à monter le programme. Une première réunion de synthèse

est prévue le samedi 8 février prochain.

Plus que jamais, le CFBS a besoin de réfléchir à son avenir pour déterminer avec son personnel salarié et les bénévoles de l'association, le chemin à suivre pour conforter l'activité touristique au service de l'œuvre patrimoniale et pour réfléchir à la succession des équipes en place car elles ne seront pas éternelles. Un séminaire sera organisé le vendredi 28 février prochain. Nous donnerons de plus amples informations en temps utile.

En attendant je vous souhaite ainsi qu'à vos familles d'excellentes fêtes de fin d'année et une bonne année 2020.

Maurice TESTU

## AGENDA

Séances de travail du samedi en 2020 : Samedi 11 janvier, Samedi 22 février, Samedi 21 mars, Samedi 18 avril, Dimanche 17 mai (le lendemain de l'AG), Samedi 13 juin. Puis reprise en septembre. Contact Gérard Bedon : bedon-gerard@bbox.fr et tableau framadate par mail. Activités au dépôt possibles en juillet aout. Se renseigner auprès du chef de dépôt. Assemblée générale samedi 16 mai.

**THURSDAY GANG (séances du jeudi), BILAN 2019 :**

7304 heures de travail réalisées en 2019 (5680 en 2018). Des chantiers ambitieux : Train 4 saison / jumbo, tombereau U13021, Somme 10502, wagon double tamponnement.; local gare de Cayeux, Gare de Noyelles, nettoyage des voitures, réparations diverses, aménagements, peinture, jardinage, aides aux chantiers menés par les salariés sur le matériel roulant, les installations, etc ... Venez nombreux-ses, convivialité garantie ! Contact Alain PAILLARD : alain.paillard@cfbs.eu

## DERNIERE MINUTE :

Nous venons d'apprendre avec une immense tristesse le décès de notre ami René DELAVAL. René était un membre de longue date, et lorsqu'il prit sa retraite de la Poste il décida de consacrer plus de temps au CFBS. Ainsi, il vînt participer à l'exploitation en tant que mécanicien pendant plusieurs années. Je garderai de lui le souvenir d'un homme aimable et bienveillant, toujours méticuleux et attentif à l'entretien du matériel. Les années passant, son activité au CFBS se réduisit mais il continua à se tenir très informé des évolutions de notre association. Les obsèques de René ont eu lieu le 6 décembre à Isque (62). Nous présentons à ses proches nos sincères condoléances. Adieu ami René nous te regretterons.

# NOUVELLES DU RESEAU

P.CANDILLON

La 130 Haine Saint Pierre a repris du service

**Commercial** : 2019 année record ! 200 887 voyageurs ont été transportés. Les mois en forte progression sont juin, août et septembre. Le niveau des groupes est revenu à la moyenne (sur les 9 dernières années). Ils représentent 17 % de nos clients. Les individuels marquent une forte hausse : Ils représentent 82 % de nos clients. Les Dîners à bord sont en hausse de 2 %(quantités de dates identiques) Ils représentent 1 % de nos clients. Ces beaux résultats en termes de fréquentation s'accompagnent d'une optimisation du planning de circulation annuelle, nous permettant d'améliorer nettement le taux de remplissage : 58,45 contre 48,52 en 2018. De nouveaux produits ont été créés. Les déjeuners à bord pour les groupes rencontrent un bon succès, les voyages commentés proposés tous les jours durant la saison représentent plus de 12 000 voyageurs soit 7% de nos voyageurs individuels. Les forfaits touristiques débutent doucement avec 1114 voyageurs (trottinette, tuk tuk et visite guidée Cayeux), soit 1% de nos voyageurs individuels.

La météo a été favorable en avant saison et en juillet, parfois même trop chaude ! En revanche, le temps frais et humide de septembre et octobre n'a pas empêché de battre notre record absolu, et les circulations du début novembre ont également fait le plein. Malgré cette affluence, une bonne organisation a permis de bien gérer les jours de super pointe avec la mise en marche de trains supplémentaires. De nouveaux horaires pour les journées de super pointe sont envisagés.

**Matériel : vapeur** : Cinq machines étaient en service cette saison, qui s'est déroulée sans problème majeur. On a parfois vu 3 machines en service. La 031 Buffaud a été arrêtée pour dépose des blocs cylindres qui seront reconstruits par une entreprise Britannique, et retubage. La 030 Pinguely est elle aussi en cours de retubage. Le petit cheval a été démonté et nettoyé. 030 Piguet n°4 Corrézienne : les caisses à eau ont été préparées avant peinture, le plancher de la cabine refait et fixé. Cette machine devrait être opérationnelle au cours de la saison prochaine.

P.CANDILLON

*L'aiguille triple en cours de pose.*

P.CANDILLON

*Le 9 novembre, la 130 Corpet sur le port*

*Belle affluence pendant le week end de l'ascension. Le couvert Breton 1590 est bienvenu pour accueillir les vélos !*

*Le 5 juillet, la 030 Pinguely est partie en Anjou pour participer à l'inauguration de la gare de La Roche. Bravo à l'AAPA pour cette manifestation réussie.*

La chaudière de la 020 « Verte » a été envoyée en Grande Bretagne afin d'y être remise en état. Le châssis a été nettoyé.

**Diesel** : Le BB 60002 « Dracolas » est enfin revenu et les premiers essais ont eu lieu. Le 824 a assuré de nombreux trains sur Cayeux. Le locotracteur historique VFIL « Flandres » 352 a repris du service équipé du moteur du 351.

**Matériel remorqué** : Voitures : La voiture Somme 10502 a été poncée puis repeinte (en vert) puis levée pour intervention sur les bogies. Fourgons : Le Df 422 est en cours de déboisage. Le Df 803 a repris du service après restauration. Le châssis du wagon à double tamponnement est en cours de restauration.

**Voie** : D'importants travaux sont en cours à St Valery canal. La grand fosse de l'atelier a été refaite et approfondie. Dans le hangar « béton » deux voies ont été reconstruites et une fosse de 40 mètres créée. Deux aiguilles triples seront installées pour y accéder.

**Divers** : Deux de nos salariés sont partis : Albert Gourdain désormais retraité, et Jérôme Desenclos qui intègre le SDIS 80 en pompier professionnel. Bonne continuation à eux deux et merci pour leur dévouement. !

*La nouvelle fosse et la zone bétonnée dans le hangar « béton ».*

*Une nouvelle pensionnaire : la Pinguely 101 reproduite par des stagiaires en mécano - soudure.*

Lors d'une de mes participations à une séance du jeudi (un TG), Maurice m'a demandé si je pouvais relancer les séances de travail des samedis, en les axant en priorité sur l'entretien des locomotives à vapeur.

Lors d'une de mes participations à une séance du jeudi (un TG), Maurice m'a demandé si je pouvais relancer les séances de travail des samedis, en les axant en priorité sur l'entretien des locomotives à vapeur. N'étant pas en permanence à Saint Valery, j'ai accepté sous les conditions que Thierry LEFEBVRE, notre responsable vapeur, y soit présent pour piloter les activités, ainsi que Alexandre HENIN pour l'encadrement, et avec une périodicité d'une séance mensuelle. Nous étions déjà en septembre, et la saison allait bientôt prendre fin.

Nous avons donc mis en place avec Thierry une organisation pour que ces séances soient les plus productives : Lui, donnerait les priorités sur les locos et travaux à entreprendre, de mon côté, je me chargerai des organisations, invitations, relances et compte-rendu, car il était important à mon avis de faire savoir ce qui se réalisait lors de ces séances. D'une part, pour informer tous ceux qui ne peuvent venir y participer, et d'autre part, pour valoriser le travail des bénévoles présents.

Sans entrer dans le détail de chaque séance, voici un rapide bilan à la date du 13 avril :

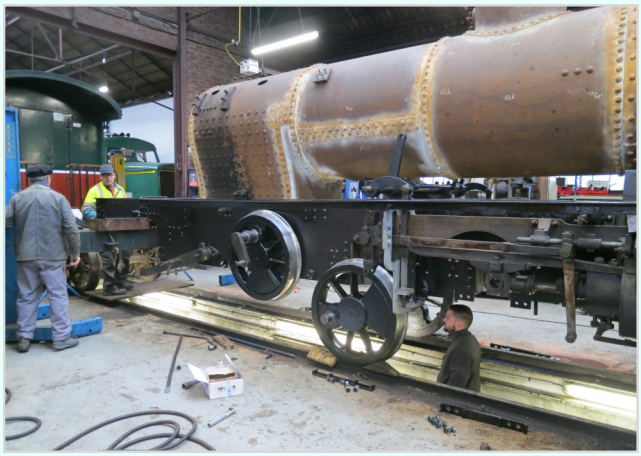
Il y a eu 7 séances réalisées avec une participation de 13 à 26 bénévoles, ce qui a en tout représenté un total de 842 heures de travail bénévole. La première séance eu lieu le samedi 27 octobre 2018.

A noter celle du 12 janvier où nous nous sommes retrouvés à 26 au dépôt et à table où Francine et Philippe nous avait préparé un délicieux repas pour fêter la nouvelle année et les Rois ! Il y a eu du travail pour tous, cette journée fut très productive !

Les travaux ont portés sur l'entretien régulier sur les chaudières : vidanges et mise hors gel, dépose des plans de grille, nettoyage des tubes, boites à fumée et foyer, nettoyage et peinture des bacs à charbon, travaux ingrats et salissants mais indispensables.

Mais, il faut noter les interventions « lourdes » sur les locomotives, comme le levage de la 130 Corpet pour le remplacement des ressorts du bissel le 27 octobre :

Ici le levage de la 030 PIGUET ex-TC pour le reprofilage des roues et révision complètes des organes de roulement le 24 novembre :



Deux mois plus tard le 12 janvier, c'était le relevage de la PIGUET pour le remontage de son train de roues.
Le 16 février, des travaux de remplacement de traverses sur le faisceau du dépôt étaient programmés.

Ce même jour, eut lieu la dépose du « petit-cheval » de la 230 bretonne pour l'installer sur la Haine St Pierre : Mais, surtout ce jour-là, la 130 Corpet était allumée pour un premier essai en chauffe. Ndlr : Il y avait aussi des travaux d'extérieur: corvée de bois !

L'occasion de faire poser toute l'équipe des bénévoles présents ce jour-là.

PHOTO P. CANDILLON

Le 2 mars, les travaux continuent sur les locos, mais aussi l'entretien sur les voitures voyageurs, tandis que commencent les opérations de sablage des éléments de la PIGUET, comme ici sur le toit de la cabine :

PHOTOS GERARD BEDON

Le 30 mars, la PINGUELY était essayée une seconde fois. On en a profité pour tester le roulage de la PIGUET, afin de vérifier que rien ne chauffe. Je retiens surtout de ces séances l'aspect humain. Cela a été l'occasion pour certains bénévoles, hommes et femmes, de venir faire connaissance avec le terrain et les habitués.

L'ambiance a toujours été conviviale, comme autours de la pause-café de la matinée, ici le 24 novembre, ou également le 12 janvier :

L'occasion de fêter l'anniversaire de Marine.

Francine et Philippe en cuisine :

Alors, n'hésitez pas, venez rejoindre les équipes du samedi !

Gérard BEDON.

Venez nombreuses et nombreux le samedi, et le jeudi également !

Dates des prochaines séances du samedi : samedi 14 décembre 2019, samedi 11 janvier 2020, avec galettes des rois ! 22 février, 21 mars, 18 avril, 17 mai,13 juin.

# COUP DE CHAUD SUR CAYEUX

Par Nicolas MOREL

L'été 2019 restera marqué - au propre et au figuré - comme le plus chaud des presque cinquante ans d'exploitation touristique de la ligne de Cayeux.

Après un léger tassement depuis deux ou trois ans comme sur l'ensemble du réseau, la fréquentation de la ligne a fait un vrai bond en avant, avec par exemple + 40% enregistrés pour le mois d'août en gare de Cayeux. Un contexte plus favorable (pas d'événements sportifs, un climat incitant à se réfugier dans les régions réputées les moins chaudes…) en est probablement une des causes. Mais, dans le cas particulier de Cayeux, le tarif unique joue un rôle de plus en plus incitatif pour les voyageurs partant du Crotoy : faire le trajet complet pour le même prix ! Résultat, de nombreuses journées où les circulations ont fait le plein, jusqu'au dernier mercredi, le 11 septembre, qui a vu quelques voyageurs debout malgré le renforcement de la rame à quatre voitures.

Sur le plan technique, la plupart des trains a été assurée par le « Rolls » désormais fiable, à part des problèmes à répétition sur sa suspension. Il faut dire que la voie de Cayeux et cet engin se détériorent mutuellement, n'étant pas adaptés l'un pour l'autre. C'est ainsi qu'une rupture de rail s'est produite à Lanchères sur un aiguillage, en Avril. Malgré plusieurs chantiers de renforcement de l'équipe voie, on constate de fortes déformations sur tout le parcours. Si le « Rolls » est plébiscité pour son confort et sa facilité de conduite, espérons qu'à l'avenir il partage un peu plus le travail avec d'autres engins moins agressifs. Mais, de toute façon, il ne fait qu'accélérer un phénomène déjà amorcé depuis plusieurs années et il devient clair que la ligne de Cayeux va devoir connaitre à son tour d'importants chantiers dans son avenir.

*Pendant le week end de l'ascension, la Pinguely 101 venant de Cayeux est relayée par le 824.*

Aucun incident n'est à déplorer aux passages à niveau en 2019. Avec l'équipement de celui de la route des Canadiens, c'est le dernier gros point noir qui disparait. Il ne reste qu'un PN non protégé sur route goudronnée, celui de « Vaillant », moins dangereux, mais qui nécessite quand-même de la prudence, surtout dans le sens de la descente.

# CFBS actualité

La traction vapeur a fait son retour sur quelques journées de l'été afin de permettre aux roulants de ne pas perdre la main sur cette ligne nettement plus difficile que le parcours de la baie. Cette mise en place non programmée à l'avance et sur des dates peu idéales sur un plan commercial sera, espérons-le, un prélude à une présence un peu plus marquée de la vapeur les prochaines années…

A noter, quelques circulations originales en cours de saison : Au printemps, un « dîner à bord » sur Cayeux (eh oui, ça n'est pas une blague !) organisé par une Cayolaise qui voulait légitimement partir de sa gare. Résultat, un groupe enchanté, d'autant plus que c'était un dîner surprise !

Début août, on a pu apercevoir sur la ligne deux revenants : le 352 fraichement sorti de révision (avec le moteur du 351) et qui faisait un galop d'essai … En tête de la voiture salon qui n'avait pas quitté son hangar depuis bien longtemps. Cette dernière devait être exposée en gare de Cayeux et recevoir la visite des membres costumés style « Belle Epoque » de l'association « Dîner Croisière ». Tout s'est formidablement passé, et il ne reste plus qu'à souhaiter que ces deux véhicules historiques puissent désormais sortir plus souvent.

Enfin, on ne peut pas passer sous silence la fête de la gare du 15 août qui a été un succès complet. Organisée pour la troisième année consécutive avec la fête des fleurs, elle semble ainsi avoir trouvé un second souffle. Le bouche à oreille a fonctionné à plein et beaucoup de Cayolais viennent désormais passer une partie de la journée sur la place de la gare, profiter des animations gratuites (vapeur vive, jeux picards, maquillage, restauration désormais assurée par le CFBS…) en bénéficiant d'un emplacement idéal pour voir passer le corso fleuri. Les trains assurés en vapeur selon l'horaire normal étaient bien remplis et la boutique a battu un nouveau record de vente ! Bref, une formule à conserver en espérant que le beau temps soit de nouveau de la partie en 2020.

A la sortie de cette saison très chargée, une réflexion est en cours pour remédier aux problèmes de capacité. Pas de révolution prévue dans la grille des circulations, mais probablement la mise en place d'un nouveau système de billetterie avec des horaires imposés aux voyageurs pour mieux répartir le remplissage des trains.

Quelques travaux sont envisagés en gare de Cayeux, à commencer par la partie de la halle à marchandises que nous avons récupérée cette année et qui doit être aménagée en « local syndical » pour le personnel d'exploitation. Le bureau du chef de gare est également concerné. A l'extérieur, quelques rafraichissements à envisager sur les fermetures du bâtiment principal et surtout celles des toilettes qui ont été régulièrement forcées tout au long de la saison. Prochain rendez-vous aux trains du père Noël recentrés sur un seul weekend, et qui apporteront leur lot de nouveautés ! A bientôt sur Cayeux !

Le 352 est de retour

*Le texte ci-dessous a été publié dans le numéro d'été du « Tenterden Terrier », le bulletin de notre partenaire britannique le Kent & East Sussex Railway, avec lequel le CFBS est jumelé depuis 1996. Avec l'aimable autorisation du KESR, il m'a paru intéressant de le traduire et de le publier dans notre propre bulletin pour alimenter notre réflexion, car cette problématique du carbone nous concerne tous.*

Voici bien longtemps, à l'époque du Dr. Beeching (1) (ici, pause cris et quolibets…), les amateurs de chemins de fer étaient parmi les premiers à prendre conscience des dégâts environnementaux qui résulteraient de la concentration des transports terrestres sur la route. Citons le poème de Sir John Betjeman (2) « Dilton Marsh Halt » :

*« Et lorsque toutes les horribles routes auront finalement disparu,*

*Et qu'il ne restera plus d'essence à brûler dans le monde…*

*… les trains à vapeur seront de retour. »*

A l'époque, nul ne s'en souciait. Aujourd'hui, plus d'un demi-siècle plus tard… n'avez-vous pas l'impression que c'était plutôt bien vu ?

L'ironie de la situation, c'est que le mouvement de préservation des chemins de fer historiques – qui contribue pour beaucoup au maintien et au développement de la prise de conscience du public vis-à-vis du transport ferroviaire – a largement recours aux locomotives à charbon.

Ce qui veut dire, lisons-nous quelque part, que ces chemins de fer contribuent pour 0,2% au total des émissions de dioxyde de carbone du Royaume-Uni. Au moment d'écrire ces lignes, les chemins de fer historiques ne semblent pas avoir attiré l'attention des militants du changement climatique – mais ceci va peut-être bientôt changer. Voici peu, la lettre ci-dessous a été publiée par le quotidien « Daily Telegraph » :

*« Monsieur. A l'heure où nous cherchons à réduire à zéro nos émissions carbonées d'ici 2050, pourquoi envisageons-nous de réintroduire des trains à vapeur chauffés au charbon, carburant fossile ? »*

Lorsque des militants du climat ont manifesté dans le centre de Londres, il était étrange de les voir gêner le fonctionnement du très vert *Docklands Light Railway* (3) tout en ignorant un train spécial à vapeur qui partait le même jour de la gare de Waterloo ! On aimerait penser que ceci tenait au fait que beaucoup d'usagers du Docklands Light Railway étaient en route pour travailler dans quelque grosse entreprise polluante, tandis que les manifestants étaient conscients que les amateurs de chemin de fer sont globalement pro-climat. C'est ce que l'on aimerait *penser* ; mais, cyniquement, le monde a-t-il jamais été aussi simple ?

Tout ceci nous amène à la question de ce que le mouvement de préservation des chemins de fer historiques va faire face au défi d'une situation en pleine évolution. Vers la fin de son mandat de Président de la Colonel Stephens Railway Enterprises Ltd (4), Ian Legg avait déclaré dans ce même bulletin ce qui suit :

Tout d'abord, nous n'allons pas laisser tomber et faire autre chose. On peut s'attendre à ce que nos clients viennent à l'avenir dans des voitures et des autocars électriques, et peut-être de plus en plus, pour les lignes ayant la chance d'avoir une gare commune avec le réseau national, par le train. Peut-être certains chemins de fer historiques parviendront-ils même à atteindre ce Saint Graal de la préservation ferroviaire – un service public local régulier.

Peut-être devrons-nous imiter certaines compagnies aériennes. Apparemment, on trouve dans leurs conditions de transport, écrit en tout petits caractères, la façon dont les voyageurs peuvent compenser leur empreinte carbone. Ceci implique de payer un supplément, ce qui permet peut-être de planter des arbres sur les pistes.

Que pourrait trouver un visiteur au K&ESR dans l'avenir ? Des agents de gare demandant aux clients : « Souhaitez-vous compenser votre empreinte carbone ? » Du fil trolley à Wittersham Road, alimenté par des éoliennes? D'anciens tramways de Croydon équipés de panneaux solaires sur le toit ? Un fourgon automoteur dont le compartiment à bagages serait bourré de batteries supplémentaires ? (le chemin de fer de l'East Kent a déjà pris des mesures en ce sens.)

Dans un distributeur à Tenterden Town, on trouvera peut-être un dépliant (imprimé sur papier recyclé) annonçant l'évènement spécial de Juillet – « week end vapeur », l'un des trois seuls autorisés annuellement par le gouvernement. Mais serait-il possible, qui sait, de faire fonctionner une locomotive à vapeur sans émettre trop de CO2 – un spécialiste technique peut-il nous fournir une opinion là-dessus ? Cependant, à seulement 0,3% d'émissions, on nous autorisera peut-être à continuer comme avant, en partie parce que toute la végétation qui pousse au bord de nos voies doit réduire ce chiffre à presque zéro.

(1) : Le Dr. Beeching, président du Conseil d'Administration des British Railways de 1961 à 1964, est resté tristement célèbre pour avoir fait supprimer plusieurs milliers de km de voies ferrées au Royaume-Uni.

(2) : John Betjeman (1906-1984), poète et écrivain britannique, artisan de la préservation de nombreux monuments de la fin du 19ème et du début du 20ème siècle, dont la superbe gare de St Pancras, terminus londonien de l'Eurostar.

(3) : Dockland Light Railway : métro automatique desservant le quartier d'affaires des Docks à Londres.

(4) : La CSRE Ltd est la filiale du KESR chargée de la fourniture de repas et de la vente de souvenirs.

*Compte tenu du petit nombre de CF historiques en France, et du peu de circulations vapeur sur le réseau SNCF, on peut penser que les émissions de $CO_2$ dues au charbon de nos locomotives sont nettement inférieures à ce qu'elles sont outre-Manche. Allez, disons 0,1% du total des émissions françaises ? Quoi qu'il en soit, nous devons réfléchir collectivement à cette question et montrer tant à nos clients qu'aux pouvoirs publics que nous faisons des efforts dans ce domaine.*

*Geoffrey Nickson*

Un an après l'inauguration en grandes pompes des travaux de la ligne du Crotoy, il avait été décidé de « remettre le couvert » en organisant un week end « fumant » de découverte du patrimoine ferroviaire.

L'invitée vedette fut la superbe 030 Tubize HL 303 de nos amis de l'ASVI (association de sauvegarde du vicinal Lobbes Thuin) venue tout exprès de Belgique. Des horaires en navette entre Le Crotoy et Noyelles étaient rendus possibles par le nouvel évitement de Morlay (24 circulations/jour !). Cette animation était couplée avec la fête de la nature à Morlay. Le succès fut au rendez-vous, 2533 voyageurs, dont 1642 individuels, 3042 € de recette boutique pour Le Crotoy, 1900 € de recette Snack.

En gare du Crotoy, une exposition de modélisme avait été installée dans la halle marchandise grâce à l'Association des Modélistes d'Amiens Longueau pendant que le réseau à vapeur vive du CFBS faisait le plein, ainsi qu'un stand de jeux pour enfants. Le beau temps était également de la partie.

Les équipes CFBS ont été surprises par la vélocité et la puissance de la 030 HL 303, capable d'effectuer des démarrages de Morlay en tête d'une rame de 9 caisses à la vitesse d'une machine électrique ! Un grand bravo à nos amis de l'ASVI pour leur participation à notre fête, et leur professionnalisme. Merci à notre ami Laurent Vandermotte, membre des deux associations, à sa famille et ses amis pour leur efficacité, ainsi qu'à tous les participants.

Un weekend end fumant, une réussite totale à renouveler !

Rappelons que les chemins de fer Vicinaux Belges constituait un réseau qui à son apogée totalisait plus de 5000 km de lignes

Arrivée au Crotoy au milieu de la foule.

Au Crotoy, ça fume dans tous les coins.

A Morlay, croisement des deux machines de construction Belge. Et notre Haine St Pierre n'est pas la plus puissante !

Prise d'eau au Crotoy

FICHE TECHNIQUE HL 303 SERIE 7
des Chemins de fer vicinaux Belges.

Construction en 1888 par Tubize.

Poids 30 tonnes en charge

Puissance 300CV

71 exemplaires dans la série.

Machine prévue pour le service marchandise.

La fête de la nature à Morlay

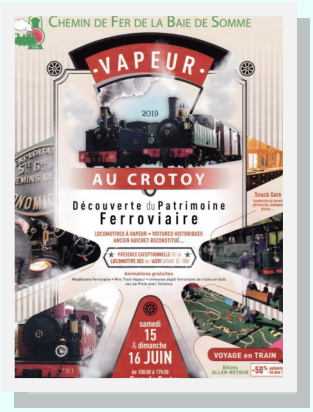
Le barnum des jeux pour enfants au Crotoy

*Pages 14 à et 16 toutes photos Patrice CANDILLON*

131 ans et en pleine forme !

Succès populaire pour la HL 303

L'expo de modélisme : merci à l'association des modélistes d'Amiens Longueau



Quand une Bretonne rencontre une Belge ...

Les membres de l'ASVI au charbon. Cette machine a, après sa carrière aux chemins de fer vicinaux, servi dans les charbonnages à partir de 1958.

# LA 4eme FETE DU RAIL A LONGUEAU

Toutes photos Patrice CANDILLON

La 4e fête du rail à Longueau a rencontré un vif succès. Organisée par les associations ARDPO et Rotonde 80, plus de 60 exposants dont le CFBS étaient installés sous deux grands barnums. Le thème principal de cette édition était : « les dépôts et rotondes ». Restauration, débats, musique, son et lumière, et surtout présentation de matériels modernes et anciens, modélisme, rien ne manquait. Une réussite totale !

La 231 K 8 venue de Paris le samedi

Affluence sur le stand du CFBS

De splendides reproductions dans l'atelier

La 231G 558 était en pression les deux jours

Les discours des élus et politiques

# LE TFS 2019

Arret déjeuner entre Hurt et Cayeux

Le train de fin de saison a circulé le dimanche 27 octobre entre Saint Valery et Cayeux. Les bénévoles ayant œuvré à l'exploitation, à la restauration des matériels et installations se sont retrouvés dans une ambiance conviviale. Après le verre de l'amitié pris à l'atelier, le train s'est élancé vers Cayeux, tracté par le locotracteur historique 352 remis en service cette année. Le temps gris et frais du matin laissa place à un soleil radieux. Le repas à bord fut pris entre Hurt et Cayeux. Une belle journée, de bons souvenirs !

Toutes photos P. CANDILLON

Le verre de l'amitié pris dans l'atelier peinture

Belle lumière automnale à l'arrivée à Cayeux

Chers amis, vous vous rappelez peut-être le documentaire « La Quadrature du rail » que j'avais réalisé à l'occasion des quarante ans du CFBS. Ce film relate la création de notre association et ses premières années difficiles, avec l'aide de documents parfois inédits, et le témoignage de nos pionniers dont certains sont, hélas, disparus depuis. Le projet initial était de couvrir toute l'évolution du CFBS jusqu'en 2011, mais au vu de la richesse du sujet, je me suis alors concentré sur la première décennie, avec l'idée de réaliser une suite ultérieurement. Les années sont passées et à l'approche du cinquantenaire, le moment est venu de mettre à exécution ce projet. Ca n'est pas une mince affaire et les 18 mois qui viennent ne seront pas de trop ! Si j'ai déjà pu collecter un certain nombre de documents, je fais de nouveau appel à vous au cas où vous auriez retrouvé depuis des trésors dans votre grenier (photos, diapos, films et vidéos tous formats) concernant la période 1978-2019. Je suis également à la recherche de témoignages, par écrit, par oral, ou mieux que l'on puisse filmer. Le temps a prouvé que c'est peut-être ce qu'il y a de plus précieux… Toute contribution est la bienvenue !

Le but est que le film soit terminé à temps pour la fête de juillet 2021, et qu'il puisse être proposé sous la forme d'un double dvd avec « La Quadrature du rail ». Contact : daufilms@noos.fr Nicolas MOREL

# CFBS infos

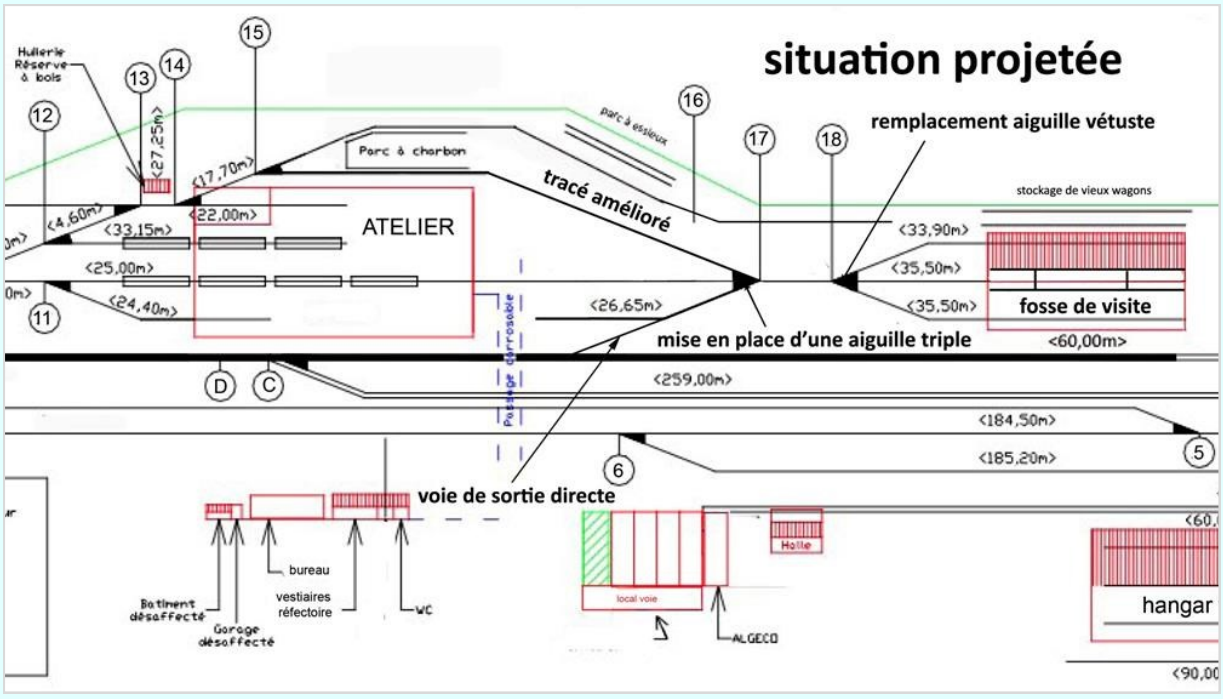
**RAME DAB :** Depuis trois ans, nous évoquons régulièrement le projet de constitution d'une rame dite « 4 saisons ». Tout le monde sait que ce projet existe mais ses finalités et les détails de sa mise en œuvre sont mal connus, tant sur les objectifs commerciaux que sur la réalisation technique. La finalité du projet est d'étendre le calendrier de nos offres commerciales tout au long de l'année pour satisfaire une demande bien réelle et garantir au CFBS des recettes plus régulières. Si le succès est au rendez-vous, des emplois seront pérennisés.

La prestation Dîner à Bord (DAB) proposée les vendredis ou samedis soir de fin avril à mi-septembre, connaît un succès grandissant. D'avril à juin et en septembre, la rame assure chaque jeudi midi, les déjeuners à bord spécial groupes. Enfin, elle est privatisée une vingtaine de fois par an, avec des demandes en augmentation y compris l'hiver. Les jours de météo pluvieuse et venteuse ou lorsque les températures sont fraîches, l'inconfort est vite ressenti par les voyageurs, raison qui nous incite à limiter la commercialisation régulière de fin avril à mi-septembre.

Aussi cette rame DAB, bien que très appréciée par la clientèle pour son charme original et authentique, trouve ses limites en termes de confort (sièges en bois très durs, exiguïté des places, absence de chauffage digne de ce nom), alors que nous manquons cruellement de capacité en voitures historiques sur nos trains réguliers et que celles en service vont devoir subir de grosses opérations de maintenance. La nouvelle rame « 4 saisons » permettra de pallier les problèmes d'inconfort avec un saut qualitatif très important. Le choix de sa décoration extérieure devra être cohérent avec notre image de marque actuelle et plonger le voyageur dans une expérience de voyage authentique. Rien ne nous empêchera cependant d'utiliser la rame historique en dehors des périodes de pointe, pour satisfaire une demande spécifique ou si, les clients nous la réclament, sur quelques jours de calendrier ciblés dans l'année.

**Amélioration des conditions de maintenance et d'exploitation au dépôt** :

Avec plus de 30 voitures en exploitation, notre capacité de maintenance atteint ses limites. Nous ne pouvons pas attendre le futur projet d'atelier visitable pour améliorer la situation actuelle. Aménagement d'une fosse et d'aires de levage supplémentaires : Le hangar à voitures, dit hangar béton, sera équipé d'une fosse de visite et d'une aire de levage pour traiter deux voitures simultanément. Parallèlement, les aiguilles d'accès et le tracé de la voie contournant le dépôt seront entièrement revus, avec à terme, la possibilité de créer une voie de sortie directe. Ces travaux seront réalisés d'ici à 2021.



# ILS NOUS ONT QUITTES

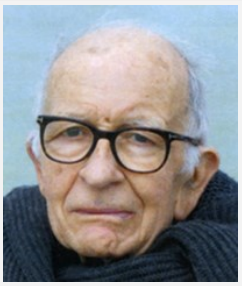
La série noire continue. Qui aurait cru qu'à peine 3 ans après son départ en retraite il nous quitterait définitivement ? Nous avons reçu comme un coup de massue l'annonce du décès de notre ancien chef de dépôt Guylain Moreau le 28 février dernier, d'une attaque cardiaque massive. Il avait fait valoir ses droits à la retraite en mai 2016 après avoir travaillé plus de 30 ans au service du CFBS. Toujours disponible, toujours inventif, d'une humeur constante, il avait le profil idéal pour conjuguer professionnalisme et ambiance bénévole. Il continua après son départ à venir travailler bénévolement au dépôt, mettant un point d'honneur à mener de main de maitre les opérations de grutage et maniement de pelles mécaniques. Il est parti rejoindre son ami Jean Marc Page au paradis des cheminots. Souhaitons que la complicité qui les rapprochait se prolonge pour l'éternité. La disparition prématurée de ces deux hommes encore jeunes nous rappelle la vacuité de l'existence : l'un et l'autre n'aurons pas dépassé 63 ans. Nous présentons à ses proches, son épouse Claudine et ses enfants, nos sincères condoléances. Ses obsèques ont eu lieu le 4 mars à Saint Quentin en Tourmont. Le CFBS ne serait sans doute jamais devenu ce qu'il est aujourd'hui sans son action. Merci Guylain, nous ne t'oublierons pas.

A. PAILLARD

M . TESTU

**Jean François Andrist**, ex président du Blonay-Chamby est décédé le 8 février 2019; ses obsèques ont eu lieu près d'Aigle en Suisse le 13 février. Il était souvent venu rendre visite à notre réseau et avait soutenu activement le retour de la E332 en France. Nous présentons toutes nos condoléances à ses proches.

**Michel Coquet**, membre de longue date, est décédé le 4 février 2019. Ses obsèques ont eu lieu le 8 février; il repose lui aussi au cimetière de Nouvion non loin de notre ami Jean Marc Page.



**Beryl Thorndike**, l'épouse de notre ami Tony, est décédée le 3 mars; ses obsèques ont eu lieu à Harrogate, entre York et Leeds le 18 mars. Nous présentons toutes nos condoléances.