FEDECRAIL
Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques
UPDATE No 48
FÈVRIER 2022

Notre avenir... !
Photo: SHM

Message du Président

Chers membres, vous êtes FEDECRAIL !

Dans deux mois, l'assemblée générale annuelle (AGM) 2022 se tiendra le 9 avril à Louvain en Belgique. Notre secrétaire Kees Wijnnobel enverra toutes les informations, comme l'ordre du jour, le rapport annuel, y compris la comptabilité sur 2021 et le budget pour 2022, qui est basé sur le plan annuel 2022 (pour accord sur l'ordre du jour aussi). Les nouveaux candidats au conseil d'administration, proposés par nos membres, seront élus par vous, les membres. Et bien sûr, Kees donnera des informations sur la manière d'assister à l'assemblée physique ou en ligne, et sur la manière de voter en cas de participation en ligne.
Pour qu'il soit possible de participer facilement à l'AGM sans temps et frais de déplacement, avec autant de collègues que possible, représentant les membres votants, nous organisons l'AGM en format hybride. Vous pouvez y assister physiquement à Louvain et vous pouvez rejoindre la réunion en ligne. Cela vous permet en tout cas de faire entendre votre voix là où c'est nécessaire.
Le plan stratégique 2023-2027 en cours d'élaboration ne doit pas être décidé, mais doit être discuté lors de cette AG. Nous avons eu une première discussion lors de la réunion des membres supplémentaires le 18 décembre 2021. Depuis, le groupe de travail fait des progrès et souhaite discuter du format actuel avec vous.
Les développements dans le processus de coopération pour l'ensemble du patrimoine industriel et mobile en Europe, dont FEDECRAIL est l'un des initiateurs, seront également à l'ordre du jour. Les signaux d'alerte sont les aperçus des changements que l'avenir prévoit dans l'utilisation des combustibles fossiles et le droit de conserver notre authenticité conceptuelle en continuant à utiliser des combustibles fossiles en obtenant une place formelle dans l'accord culturel vert européen.
Autant de raisons d'être présent le 9 avril 2022. Nous, les membres de l'équipe et le conseil d'administration de FEDECRAIL, avons besoin de votre voix et de votre vote, pour maintenir le travail continu à faire dans votre intérêt et surtout parce que vous êtes FEDECRAIL !

Jaap Nieweg
Président

MÁV Nosztalgia 2014 (Conférence et AGM à Budapest). Photo: Ingrid Schütte

INDEX

Message du Président	**page**	**1**
Vice-Président Mimmi Mickelsen		**3**
Evolution de l'Assemblée Générale de FEDECRAIL		**4**
Situation actuelle du charbon		**6**
Approvisionnement en charbon		**7**
Exemptions nationales des directives		**8**
Directive sur les conducteurs de train		**9**
La mise en œuvre de l'ETCS		**9**
Webinaires ouverts de l'IATM		**10**
EUROPA NOSTRA - Les titres de l'actualité		**10**
Problème de désherbage en Wallonie		**11**

UPDATE No. 48

Content manager: Ingrid Schütte

Contributions: John Fuller, Jaap Nieweg, Mimmi Mickelsen, Peter Ovenstone, Reinhard W. Serchinger, Joseph Van Olmen, Andres Wedzinga, Kees Wijnnobel.

Photos: CFV3V, Bruse LF Persson, Ingrid Schütte, SHM, Kees Wijnnobel.

Contact: schuette@fedecrail.org

Les articles et photos publiés dans ce numéro sont la propriété de Fedecrail. Toute utilisation doit être autorisée au préalable et les références doivent toujours être indiquées. En cas d'abus, Fedecrail se réserve le droit d'intenter une action en justice pour défendre ses droits d'auteur. Nous nous excusons pour toute erreur ou omission. Veuillez les signaler à l'adresse électronique ci-dessus.

FEDECRAIL Board (3): Vice-Président MIMMI MICKELSEN

Mimmi Mickelsen. Photo: Bruse LF Persson

Mimmi Mickelsen est née en 1980 dans une petite ville de la côte ouest suédoise. Il n'y avait pas beaucoup de chemin de fer ou de tramway à proximité et cet intérêt n'a pas caractérisé son enfance. Mimmi s'est très tôt intéressée aux questions politiques et a obtenu sa première mission de présidente dès l'âge de 12 ans, dans la section jeunesse de l'Ordre international de Godtemplar. Mimmi a quatre enfants et quatre chats, elle vit à Mölndal avec son compagnon. Elle a été élue au conseil d'administration de FEDECRAIL en 2020 mais est active depuis 2017. Elle a été désignée par les organisations suédoises conjointement avec le soutien d'autres associations nordiques. Sur le plan professionnel, elle est experte en sécurité dans les tramways suédois et gestionnaire des infrastructures ferroviaires et des tramways de la ville de Göteborg.

Selon Mimmi, le train a toujours été le meilleur moyen de voyager, mais son implication dans le secteur du tramway n'a vu le jour qu'après 2006, lorsqu'elle a été employée comme conductrice de tramway et que les premières activités de « Ringlinien » à Göteborg ont débuté en 2007. L'intérêt s'est accru au fil des ans et le nombre d'adhérents a augmenté de manière significative dans les associations de tramways et de liaisons ferroviaires. Son intérêt n'est peut-être pas aussi approfondi au niveau des détails mais plus dans l'organisation, les stratégies, l'engagement, le marketing et le lobbying.

En 2011, Mimmi a été élue au conseil d'administration de la Swedish Tram Society et en 2016, elle a été élue présidente. L'association suédoise des tramways compte 7 clubs locaux et un musée national des tramways. Trois de nos clubs locaux sont activement impliqués dans la circulation des tramways en milieu urbain (Malmö, Stockholm et Norrköping).

En plus de ses fonctions de président, elle a également travaillé activement avec :

- le camp de jeunes,

- le financement de divers projets de restauration et de l'environnement muséal,

- l'implication des jeunes dans les travaux du conseil d'administration et la gestion de projets,

- le transfert de compétences,

- le développement de la communication et du marketing,

- réseau nordique pour la circulation des tramways vétérans (Nordtrikk),

- faire évoluer le musée du tramway à Malmköping.

En 2009, Mimmi a commencé à s'impliquer dans le musée du tramway de Malmköping, en tant que conducteur. Mimmi est devenue en 2020 la présidente du musée et travaille très activement sur le plan stratégique de développement, de marketing et de communication du musée. Le développe-

ment du musée fait partie du développement de Malmköping en tant que lieu. Certains des aspects les plus importants consistent à tirer parti de l'infrastructure et des tramways dont dispose le musée, mais aussi à contribuer activement à la compréhension du patrimoine industriel et à protéger les collections qui sont en sa possession.

Elle essaie de s'impliquer autant que possible dans les questions techniques, commerciales, de vente et de marketing. Une partie importante du travail du musée consiste à trouver de nouveaux bénévoles qui contribuent à l'activité à tout âge. Le musée suédois du tramway à Malmköping est composé à 100% de bénévoles, n'a pas d'employés et ne bénéficie d'aucune aide gouvernementale. Le musée a également subi un changement organisationnel pour être une entreprise moderne qui travaille en équipe et implique les actifs pour créer les bonnes conditions pour aller de l'avant.

En 2017, Mimmi a lancé le groupe Tramway au sein de FEDECRAIL. Depuis lors, elle dirige et travaille activement au développement du Tramway Group avec le secrétaire. En 2018, elle a planifié et dirigé l'échange de jeunes de FEDECRAILS en Suède. Quelque chose qu'elle pense avoir été un plaisir fantastique, après cela, elle a continué à être impliquée dans le travail de jeunesse pour FEDECRAIL.

En 2018, Mimmi est devenue secrétaire de l'association suédoise du patrimoine industriel. Chaque année, nous soutenons différents patrimoines industriels dans divers domaines. Son rôle principal est d'être la représentante des opérations sur les voies ferrées et de fournir un soutien dans les questions qui y sont liées. Chaque année, l'association publie les prix nationaux « Mémoire industrielle de l'année » et « Année de la publication du patrimoine industriel ». L'organisation est la partie suédoise du TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage/ Le Comité international pour la conservation du patrimoine industriel).

En 2018, il était temps pour elle de s'impliquer dans Museibanornas Riksorganisation. Elle est responsable de la communication, du site web, des médias sociaux, participe aux réseaux d'histoire des transports et anime activement des webinaires avec le reste du conseil.

Son plus grand intérêt réside dans la préservation des tramways vétérans et la création d'opportunités pour qu'ils continuent à rouler dans les villes ou sur leur propre infrastructure pendant de nombreuses années.

Evolution de l'Assemblée Générale de FEDECRAIL

LES FAITS EN BREF :

Jusqu'au 25e anniversaire de FEDECRAIL, qui a été célébré en 2019 à Wernigerode (Allemagne), les assemblées générales annuelles ont eu lieu dans le cadre d'une conférence annuelle avec un programme de visites techniques, avec participation des représentants des membres de FEDECRAIL ainsi que des amis de FEDECRAIL. En raison des restrictions dues à la pandémie de COVID-19, ~~la~~ FEDECRAIL est passée à des assemblées générales annuelles hybrides, en 2022 le 9 avril au Novo~~ho~~tel à Louvain (B). La planification de la conférence et des excursions techniques est en cours.

LE TEXTE EN DÉTAIL :

Jusqu'en 2019, année où nous avons célébré notre 25e anniversaire à Wenigerode (~~l'~~Allemagne), l'Assemblée générale annuelle (AGM) de Fedecrail a été associée à la Conférence et à un programme de visites techniques. L'équipe de la Conférence s'occupait de l'organisation de l'événement et prenait des dispositions pour trouver un lieu approprié pour l'AGM. Au cours de la partie formelle de l'Assemblée Générale, le Conseil d'Administration présente un rapport sur l'année écoulée et donne~~ra~~ un aperçu des activités de l'année à venir, et organise~~ra~~ les élections des membres du Conseil d'Administration et, si nécessaire, des auditeurs. Les représentants des membres ainsi que les Amis qui ont souscrit au programme de conférences et de visites assisteront aux débats de l'AGM.
En 2020, l'AGA devait se tenir à Bilbao, mais malheureusement, la pandémie de Covid-19, qui se

Bilbao/Espagne, Conférence et AGM prévues pour 2020.
Photo: Kees Wijnnobel

développe rapidement, a entraîné le report de l'événement, qui a ensuite été réduit à la seule partie formelle de l'Assemblée Générale, sans les élections des membres du conseil d'administration, qui s'est tenue à Rotterdam le samedi 5 septembre 2020.

Fedecrail, étant enregistrée en Belgique, doit satisfaire aux exigences de la législation belge concernant l'approbation des finances de l'année précédente et les élections des membres du conseil d'administration. Il est également requis que certains membres soient physiquement représentés lors de la réunion.

Pour 2021, l'AGA a été organisée sous la forme d'une réunion hybride, avec la présence de certains représentants et de certains membres du conseil d'administration, permettant à tous les autres membres de suivre les débats via un lien Web. Pour le vote sur les différents sujets, un formulaire de procuration, inspiré d'un exemple utilisé par HRA, a été utilisé, où les membres pouvaient exprimer leur vote et l'envoyer au secrétaire de Fedecrail jusqu'à un jour avant la réunion. Le choix de cette procédure a été décidé en raison du nombre de points de vote de chaque membre, ce qui pourrait entraîner des difficultés pour établir le nombre de votes "oui" ou "non" exprimés si le vote avait lieu pendant la session, à la fois par les membres présents dans la salle de réunion et par les membres suivant la réunion en ligne.

Nous avons également constaté qu'une réunion hybride permet à un plus grand nombre de membres de participer à la réunion ~~sans~~, tout en économisant substantiellement sur le temps et les coûts de déplacement.

L'expérience de 2020 et 2021 et le souhait d'avoir une approbation du plan annuel et du budget le plus tôt possible dans l'année, a conduit à la décision du Conseil d'organiser l'AGA de cette année déjà début avril. D'autre part, pour la conférence et les visites techniques, des solutions alternatives seront développées, allant de webinaires sur des sujets spécifiques à des réunions et visites physiques à organiser à un moment et un endroit appropriés.

L'organisation du lieu de l'Assemblée Générale est maintenant passée de l'équipe de la conférence au secrétaire de Fedecrail. Il y a la partie administrative, la préparation de la convocation, la documentation, la circulation des documents requis et l'organisation des formulaires de procuration et des invitations à suivre la réunion en ligne, ainsi que l'identification d'un lieu approprié où la réunion peut se tenir, où les personnes qui participeront physiquement peuvent se loger et où il y a de bonnes installations Internet pour les personnes qui participent en ligne.

Grâce à l'expérience des dernières années, l'Assemblée Générale de 2022 se tiendra au Novotel de Louvain (B) qui a satisfait aux exigences de la réunion des membres de janvier 2020 et qui est facilement accessible par rail et par route.

Le Conseil d'administration de Fedecrail se réjouit de vous rencontrer en ligne ou en personne lors de l'Assemblée Générale le 9. Avril 2022.

Kees Wijnnobel,
Secrétaire de Fedecrail

Situation actuelle du charbon

LES FAITS EN BREF :

Fin janvier 2022, l'ensemble du stock de charbon vapeur de Ffos-y-Fran a été racheté par Tata Steel et est désormais broyé pour alimenter les fours à acier de Port Talbot. Après cette fin soudaine du charbon vapeur gallois, des produits de substitution sont proposés au Royaume-Uni. La réglementation environnementale anglaise n'est pas la même que sur le continent. Il est donc difficile d'adopter des solutions de l'autre côté de la Manche.

LE TEXTE EN DÉTAIL:

Fin janvier 2022, le stock complet de charbon vapeur de Ffos-y-fran a été acheté par Tata Steel et est maintenant broyé pour alimenter les fours à acier de Port Talbot. Après cette fin soudaine du charbon vapeur gallois, un produit de remplacement est proposé au Royaume-Uni (https://www.supaheatfuels.co.uk/steam-raising-coal-13-c.asp). Il s'appelle Trevithick Welsh Steaming Ovoids (briquettes). Selon le marchand, il a les propriétés suivantes :

- Taille de 100 g - 75 mm sur la face la plus longue x 60 mm x 45 mm
- Volatilité 17 %.
- Soufre < 2
- Cendres environ 6,5
- Pouvoir calorifique 32.500 kJ/kg
- Chlore 0,02 %.
- Les volatiles varient de 14 % à 16 %.

La teneur en soufre < 2 % est trop élevée pour l'Europe continentale où la réglementation prévoit < 1 %.

Depuis le Brexit, les réglementations environnementales britanniques et surtout anglaises se sont éloignées des réglementations continentales, parfois elles sont plus rigides, parfois moins exigeantes. En tout cas, elles ne sont guère compatibles, ce qui rend difficile pour les deux parties l'adoption de solutions respectives de l'autre côté de la Manche.

Un autre produit anglais est une forme de briquette composée de 50 % de noyaux d'olive broyés et de 50 % de poussière de charbon. Ce produit est considéré comme "vert" en Angleterre mais, en raison de sa teneur en charbon, pas du tout "vert" chez nous. Le charbon du Kazakhstan importé au Royaume-Uni (https://www.cplindustries.co.uk) présentait une teneur en cendres étonnamment faible de 1,4 %, mais sa teneur élevée en matières volatiles de 39,2 % l'excluait.

Les mines de charbon polonaises sont occupées, mais comme le pays est fortement dépendant de l'énergie du charbon, le combustible fossile représentant près de 70 % de la combinaison énergétique du pays, la plupart de la production est destinée à la consommation domestique dans des centrales de cogénération.

Un importateur en Allemagne (http://www.polnische-steinkohle.de ; vertrieb@polnische-steinkohle.de) avait commandé 1000 t pour janvier pour ses clients et n'a jusqu'à présent reçu que 90 t de Pologne ! Certains marchands de charbon peuvent encore avoir du charbon de locomotive polonais en stock (essayez https://www.bhj-brennstoffe.de).

Le meilleur charbon pour locomotives de Pologne provient de la mine de Wesoła et de la mine voisine (distante de 5 km) de Staszic. Les spécifications sont les suivantes (la teneur en matières volatiles est dans les deux cas de l'ordre de 29 à 32 %) :

Mysłowice - Wesoła

- Dimensionnement 63 - 200 mm (pavés) ou 40 - 80 mm (grosses noix)
- Pouvoir calorifique inférieur 28,5 - 30,3 MJ/kg
- Cendres 2,5 - 5 % de cendres
- Soufre 0,2 à 0,5 %.
- Humidité 5,5 - 7 %.

Murcki - Staszic

- Dimensionnement 63 - 200 mm (pavés)
- Pouvoir calorifique inférieur 30,977 MJ/kg
- Cendres 4,01 %.
- Soufre 0,36 %.
- Humidité 3,56 %.
- Dimensionnement 40 - 80 mm (gros écrous)
- Pouvoir calorifique inférieur 31,525 MJ/kg
- Cendres 3,6 %.
- Soufre 0,39 %.

Charbonner auprès du MEM/Allemagne. Photo (2003): Ingrid Schütte

- Humidité 2,96 %.

Les mines de Wesoła et de Staszic appartiennent toutes deux à Polska Grupa Górnicza. Voici la déclaration de leur société :

Polska Grupa Górnicza est un partenaire clé dans la construction de la sécurité énergétique de la Pologne. En réponse aux attentes d'une énergie bon marché et de haute qualité, la société s'efforce d'améliorer l'efficacité et d'optimiser les coûts de production, en maintenant des normes élevées de protection de l'environnement, ainsi que des questions de santé et de sécurité.

Polska Grupa Górnicza possède les plus grandes ressources en houille et le plus grand potentiel d'extraction de l'Union européenne.

Les zones d'exploitation des mines de Polska Grupa Górnicza sont situées dans 42 communes de la province de Silésie et 3 communes de la province de Małopolskie. Les zones d'activités minières couvrent 603 km carrés, et les zones minières 665 km carrés.

L'état actuel des ressources :
Ressources d'équilibre ...
7 812,2 millions de tonnes
Ressources industrielles ...
2 910,8 millions de tonnes
Ressources opérationnelles ...
1 610,1 millions de tonnes

Il reste à savoir quand la Pologne abandonnera progressivement le charbon. Dans le processus législatif en cours, toute année entre 2035 et 2049 est envisagée.

Reinhard W. Serchinger
Contact: info@sephys.de

Approvisionnement en charbon pour les locomotives à vapeur

En octobre dernier, mon chemin de fer, le Sittingbourne and Kemsley Light Railway/UK (SKLR), a reçu une lettre de BHJ Brennstoff Handel International à Essen/Allemagne concernant l'approvisionnement en charbon pour les locomotives à vapeur. Comme nous disposions d'un approvision-

nement suffisant en charbon à vapeur gallois provenant de Ffos-y-Fran pour nous permettre de poursuivre nos activités jusqu'en 2023, nous n'avons pris aucune mesure. Suite à la COP26 et aux difficultés d'obtenir du charbon à vapeur approprié, les chemins de fer membres de FEDECRAIL peuvent trouver un intérêt dans la lettre de BHJ.

BHJ explique dans sa lettre : Ces dernières années, l'utilisation du charbon n'est plus acceptée par tous. De plus en plus de personnes souhaitent que les entreprises cessent d'utiliser le charbon en raison des émissions ou, si elles ne sont pas en mesure de passer à des produits verts, qu'elles utilisent du charbon à faibles émissions. BHJ a investi beaucoup de temps et d'efforts pour trouver un charbon produisant suffisamment d'énergie pour les locomotives à vapeur mais avec de faibles émissions. Actuellement, notre « Essnusskohle » est utilisé par plusieurs chemins de fer.

Un exemple de produit BHJ :

Noix de forge ou charbon pour moteurs à vapeur

humidité : 5 - 8 %

cendres (telles qu'elles sont reçues) : 4 - 6

matières volatiles (à la réception) : 29 - 32 %.

soufre (à l'état brut) : 0,4 - 0,6

pouvoir valorisant (à la réception) : 6.900 - 7.100 kcal/kg

criblures : pour les moteurs à vapeur : 40 - 80 mm, 40 - 120 mm ou 100 - 250 mm"

Veuillez noter que ni la SKLR ni FEDECRAIL n'ont la moindre connaissance ou expérience de cette société ou de ses produits. Nous transmettons cette information afin d'aider éventuellement nos membres en cette période difficile.

John Fuller FCILT
Représentant de l'UIC

Exemptions nationales des directives sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires

LES FAITS EN BREF :

L'interprétation de l'article 1 (4.b) IOD permet de supposer que les clauses d'exception des directives sur la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité s'appliquent séparément au matériel roulant et à l'infrastructure, c'est-à-dire que le matériel roulant peut être exempté même s'il circule sur une infrastructure non historique. Les membres de l'UE ont ainsi la possibilité de développer des méthodes adaptées à la situation spécifique des trains historiques sur les lignes principales.

LE TEXT EN DÉTAIL:

Récemment, des questions concernant l'homologation et l'immatriculation de véhicules internationaux dans l'un des États membres de l'UE ont donné lieu à des contacts directs avec la Commission européenne. Les procédures judiciaires étant toujours en cours, aucune information sur cette affaire en tant que telle ne peut encore être fournie.

Néanmoins, une lettre de la Commission contenait une déclaration très importante sur la signification des clauses d'exemption dans les directives sur la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité :

« Nonobstant cette disposition, des difficultés pratiques spécifiques aux opérations des chemins de fer patrimoniaux pourraient apparaître, que le législateur européen ne pouvait pas prévoir. Pour cette raison, l'article 1 (4.b) IOD permet une certaine flexibilité et accorde aux États membres le pouvoir d'exclure complètement les infrastructures et les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique du champ d'application des mesures de mise en œuvre de l'IOD. Notez que nous interprétons cette disposition comme s'appliquant séparément aux véhicules et aux infrastructures - c'est-à-dire que les véhicules peuvent être exclus même s'ils circulent sur des infrastructures non patrimoniales (nous soulignons).

En conclusion, c'est en définitive à chaque État membre qu'il appartient de décider des mesures qu'il prend pour ordonner et permettre l'exploitation du patrimoine qui ne relève pas des objectifs politiques de la législation ferroviaire européenne. Au-delà du cadre général de l'UE sur l'interopérabilité et la sécurité des chemins de fer décrit ici, la Commission européenne n'a cependant aucune compétence pour l'utilisation que les États membres individuels prennent pour gérer l'exploitation du matériel roulant patrimonial - exclu de cette législation - sur leurs réseaux. »

Comme il peut y avoir des doutes sur la clause d'exemption dans les États membres, nous avons pensé qu'il était utile de vous informer de cette déclaration. L'élément positif est qu'elle permet aux Etats membres de développer des méthodes qui s'adaptent à la situation spécifique des trains du patrimoine sur les grandes lignes. Les différences entre les Etats membres sont importantes, comme nous le savons tous.
Il serait logique d'interpréter et de développer la directive sur les conducteurs de train en utilisant ce même principe.

Andres Wedzinga
HRN /HOG

Petit pas en avant avec la directive sur les conducteurs de train

Photo: Ingrid Schütte

La Commission européenne a récemment annoncé un « appel à contribution » en vue d'une révision de la directive sur les conducteurs de train. Un court document descriptif suggère que de très principaux changements sont possibles. Un lien vers un document d'évaluation est également fourni. Ce document d'évaluation est basé sur les commentaires fournis en 2018.
Une consultation plus intensive des parties prenantes – dont Fedecrail fait partie – est annoncée. Fedecrail participera bien sûr aux consultations des parties prenantes.
Ces consultations sont bien sûr les bienvenues, car elles sont l'occasion de plaider pour des règles qui tiennent mieux compte des problèmes spécifiques liés à la conduite de véhicules patrimoniaux sur les grandes lignes.
Nous regrettons qu'il faille encore retarder l'avis de l'Agence ferroviaire européenne, qui préconise de laisser la conduite des trains historiques aux règles nationales, à condition que le conducteur du train soit titulaire d'un certificat européen pour l'infrastructure.
Si vous êtes intéressé, vous pouvez trouver les documents de la Commission à l'adresse suivante : https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13169-Train-drivers-improved-EU-certification-scheme_en

Andres Wedzinga
HRN /HOG

La mise en œuvre de l'ETCS par SwissApp

LES FAITS EN BREF :

Des spécialistes de Siemens Mobility ont développé une implémentation SwissApp de l'ETCS comme une sorte de système plug-and-play. Elle doit être idéale pour les petites séries et les véhicules individuels. Les véhicules historiques sont également explicitement visés.

LE TEXT EN DÉTAIL:

Des informations sont récemment apparues sur la mise en œuvre de l'ETCS On-Board-Unit par SwissApp. Elle a déjà attiré l'attention de la Suisse comme solution possible pour l'ETCS dans les véhicules patrimoniaux. Les flottes des entrepreneurs et des véhicules patrimoniaux sont explicitement mentionnées dans un article de la Schweizer Eisenbahn-Revue, 11/2021 (page 595), rédigé par deux employés de Siemens Mobility Schweiz, le

développeur de l'équipement du véhicule.

L'idée derrière l'unité embarquée SwissApp est de réduire l'installation à un système « plug-and-play » que tout atelier décent peut installer lui-même, en utilisant les instructions et la liste de contrôle fournies. La vérification du type de véhicule, un obstacle important et coûteux, ne serait pas nécessaire.
L'article mentionne cinq éléments pour rendre cela possible :

- Au lieu de quelque 2000 paramètres spécifiques au véhicule, seulement quelques paramètres très basiques ;
- Des interfaces de base avec les systèmes du véhicule (fils de 24V commutés, pas d'interfaces informatiques) ;
- Aucune intégration avec l'automatisation du véhicule ou avec d'autres systèmes ATC ;
- Courbes de freinage et de traction uniques et conservatrices ;
- Procédure d'installation et d'homologation définie et pré-approuvée.

Le principal inconvénient est qu'un train équipé de cette unité embarquée nécessitera un peu plus de capacité qu'un train moderne entièrement équipé. Mais comme les véhicules du patrimoine ont déjà des propriétés de freinage et de traction conservatrices, cela devrait être acceptable. Pour l'utilisation dans d'autres pays, quelques ajustements limités pourraient être nécessaires, mais le développement est prometteur pour toutes les organisations des patrimoniales lignes.

Andres Wedzinga
HRN /HOG

Webinaires ouverts de l'IATM pour le secteur des musées et de la culture

Les collègues de l'IATM (International Association of Transport and Communications Museums) organisent désormais une série de webinaires mensuels sur une variété de sujets. Principalement destinés aux musées membres de l'IATM, mais également ouverts à d'autres collègues du secteur des musées et du patrimoine. Gratuits et d'une durée d'environ 90 minutes.

Les deux prochains événements : **Jeu 24.02**.
(éventuellement déjà avant la parution de cette mise à jour): Projet de nouveau musée des transports de Budapest (remplaçant l'historique « Museum Kozlekedesi » que nous avons visité lors de la conférence Fedecrail Budapest en 2010) .

Jeu 24.03. : Visite de l'exposition « Back to the Future » au Berlin Communication Museum (le plus ancien musée postal du monde). Informations générales : www.iatm.museum/webinars.

Si vous souhaitez participer à l'un de ces événements, veuillez d'abord prendre contact avec : ovenstone@ fedecrail.org.

Peter Ovenstone
Individual Member, IATM

EUROPA NOSTRA - Les titres de l'actualité

Une liste restreinte de 12 lieux pour la liste du programme des sept sites les plus menacés pour 2022 a été annoncée à la mi-décembre. Le seul lieu de transport cette fois-ci est un pont routier du début du 20e siècle en Albanie. La liste finale des sept sites est attendue à la mi-mars. Pas d'autres nouvelles sur l'enquête de la mission d'enquête sur l'Achenseebahn. Une collaboration approfondie est en cours entre le comité du patrimoine industriel et technique de l'EN et Fedecrail - et d'autres organismes - pour la préparation d'un rapport sur « l'avenir des combustibles fossiles » et le patrimoine industriel et mobile (le champ d'application a été élargi à partir du projet de recherche original de 2021 de l'EN IEHC « Sources of Coal »).

Peter Ovenstone
Secrétaire Comité du patrimoine industriel et technique de l'EN

Une locomotive a été équipée d'un système de projection de vapeur. Photo: CFV3V

Problème de désherbage des lignes de chemins de fer touristiques en Wallonie

LES FAITS EN BREF :

L'interdiction d'utiliser des produits phytosanitaires à base de glyphosate dans les espaces publics met en difficulté les chemins de fer historiques et touristiques de la Région wallonne/ Belgique - et pas seulement eux. Les méthodes alternatives de désherbage testées par les bénévoles n'offrent pas de résultats satisfaisants. La fédération belge Febelrail demande à être contactée et informée de la manière dont le problème est résolu dans d'autres pays et si un résultat satisfaisant a été obtenu en matière de désherbage.

LE TEXTE EN DÉTAIL :

Sous l'impulsion de l'Europe, une interdiction de l'utilisation de produits phytopharmaceutiques à base de glyphosate dans les lieux publics a été introduite dans la législation de la Région Wallonne, région du sud et de l'est de la Belgique. Elle est rendue effective le 1er juin 2019. Le gestionnaire du réseau ferré national belge, Infrabel, a reçu une dérogation pour les années 2020 et 2021, mais pas les exploitants des chemins de fer touristiques.

Cette discrimination entre 'grand' et 'petits' chemins de fer est difficilement compréhensible pour les exploitants belges francophones, le plus souvent bénévoles. Ceux-ci ont pourtant essayé des moyens alternatifs de désherbage :

à la main, avec débroussailleuse et tondeuse,
avec un prototype de désherbage thermique,
à vapeur haute pression, ...
désherbage par vapeur haute pression

La conclusion : ces moyens alternatifs n'offrent pas de solution satisfaisante ; elles exigent des passages très réguliers, sont contraignantes, ne peuvent pas être appliqués par tous et ne sont pas tenables économiquement pour nos chemins de fer.

Les exploitants, quel que soit leur écartement, se sont regroupés depuis quelques années pour échanger leurs expériences et parler d'une seule voix auprès de l'administration régionale. Des dos-

Photo: Ingrid Schütte

siers pour ces techniques ont été élaborés.
Un groupe de travail au sein du « Comité Régional Phyto » existe, mais peine pour l'instant à trouver le procédé miracle. Le CRP est une association sans but lucratif de la Région Wallonne au service de tous ceux (donc non seulement les lignes de chemin de fer touristiques) qui éprouvent de grandes difficultés à se mettre en conformité avec la législation « zéro glyphosate ». En attendant, la demande d'une dérogation ponctuelle pour les chemins de fer touristiques a été refusée par la ministre de l'Environnement de la Région Wallonne.
Tôt ou tard, cette problématique préoccupera tous les chemins de fer touristiques en Europe. La réglementation européenne est sans doute appliquée de manière différente dans les pays membres. Des dérogations existent, comme (par ex.) actuellement en Région Flamande au nord de la Belgique. Si des exploitants ont trouvé une technique et/ou un procédé donnant satisfaction, ils sont priés de communiquer ces informations à la fédération belge Febelrail, tout comme le cadre légal dans lequel elles doivent s'inscrire. Une synthèse sera faite et communiquée à tous, nous permettant ainsi de mieux répondre aux exigences de la réglementation.
Merci de nous envoyer vos réponses ou réactions via Fedecrail : contact@fedecrail.org

Alphonse Demeuse / Marc Grieten (Febelrail)

Appel aux photos des membres

Dans le cadre du nouveau site Web de FEDECRAIL, nous aimerions lancer un appel urgent aux membres pour qu'ils envoient des photos de bonne qualité, en haute résolution, de leurs chemins de fer/tramways à jenny@tram.co.uk pour les inclure dans le nouveau site et les utiliser sur les médias sociaux. Veuillez également inclure une légende indiquant le nom complet du chemin de fer, la ville et le pays les plus proches. Merci d'avance!

! ! !

UPDATE No 49 sera disponible fin avril 2022

Date limite de dépôt des textes et des photos : 8 avril

Contact e-mail: schuette@fedecrail.org