



EUROPEAN FEDERATION
OF MUSEUM & TOURIST RAILWAYS

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

I. V. Z. W.

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

UPDATE NR 29

Septembre 2016

**L'ACTUALITE DU PATRIMOINE FERROVIARIE DANS TOUTE L
EUROPE
NOUVELES ♦ POINTS DE VUE ♦ ARTICLES ♦ EVENEMENTS ACTUELS ♦
OPINIONS**

RAPPORT DU PRESIDENT

Le congrès Fedecrail de cette année s'est révélé l'un des plus réussis à ce jour, grâce en grande partie aux efforts de nos organisateurs, la diversité du programme de visites en Autriche, Allemagne, France et Suisse, et l'importance des présentations lors des séances de travail, qui couvraient les dépenses secondaires (ou comment augmenter vos revenus par la vente de rafraichissements et de souvenirs) et la menace qui pèse sur l'utilisation du charbon.

Si les accords de Paris ne suffisaient pas, ce dernier thème s'était révélé encore plus urgent suite aux propositions du gouvernement irlandais d'interdire tout usage de charbon à partir de l'automne 2018. La ligne de conduite de Fedecrail a été formulée par le Bureau en collaboration avec WATTRAIN et appuyée par les membres présents à l'AG dans ces termes :

FEDECRAIL - Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

WATTRAIN – Association mondiale des trams et trains touristiques

L'UTILISATION DU CHARBON POUR DES UTILISATIONS PATRIMONIALES

Prise de position actuelle de FEDECRAIL et WATTRAIN

WATTRAIN et FEDECRAIL sont déterminés à faire campagne pour assurer que leurs membres continuent à jouir du droit d'utiliser le charbon en tant que combustible traditionnel des locomotives qu'ils exploitent, sur la base que l'impact de leurs émissions sur l'empreinte carbonique mondiale est minimale.

Malgré ceci, les deux organismes continueront activement à explorer des moyens de réduire davantage ces émissions infinitésimales.

Cette politique a été adoptée lors de réunions du conseil d'administration de WATTRAIN et du bureau de FEDECRAIL à Dornbirn, en Autriche, le 20 avril 2016 et a été par la suite soutenue par les membres de FEDECRAIL lors de l'Assemblée générale le 23 avril 2016. On recherchera aussi le soutien pour cette stance d'autres organisations représentant les intérêts du patrimoine des transports et de l'ingénierie.

Nous sommes en train de développer une stratégie pour mettre en place cette politique mais ce sera aux exploitants individuels de décider si et comment ils souhaitent adopter cette stratégie qui, nous l'espérons, offrira un éventail d'options quant aux moyens de réduire les émissions particulièrement lors de l'allumage.

Le congrès FEDECRAIL de l'an prochain se tiendra à Bruges (Brugge) ou ses environs du 4 au 7 mai 2017, au cours duquel nous espérons avoir des présentations sur le problème du charbon.

Cette année a vu le départ à la retraite de Livius Kooy qui a rempli le rôle de secrétaire avec distinction depuis la création de FEDECRAIL en 1994. En plus de ses capacités linguistiques qui couvrent toutes nos langues de travail, ainsi que notre langue officielle le néerlandais, son apport a été impressionnant. J'aurais certainement dérivé sans lui et personnellement, je lui suis extrêmement reconnaissant. Je suis heureux d'annoncer qu'il a accepté de continuer à travailler pour Fedecrail en tant qu'archiviste et responsable du lien avec NERHT (la fondation du patrimoine ferroviaire de la Nouvelle Europe). Je suis aussi ravi qu'un autre Hollandais, Kees Wijn Nobel, ait pris sa succession au poste de secrétaire. Kees a également accepté de reprendre la présidence du groupe de travail sur le plan stratégique qui inclut Heimo Echensperger, notre trésorier et vice-président, Jaap Nieweg de HRN, Gordon Rushton et, comme secrétaire, Guido Rossi qui était auparavant un membre du bureau de FEDECRAIL.

Finalement, nous continuons à assister à des réunions avec l'Agence européenne du rail (ERA) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC) pour que notre secteur ne soit pas négligé par les législateurs lorsqu'ils traitent des besoins et demandes du secteur ou de l'industrie des transports moderne.

David Morgan
Président

Louis Poix "Chevalier de la Légion d'Honneur"



La cérémonie pour la remise des insignes de Chevalier de la Légion d'Honneur à Louis POIX, Président de l'Unecto, a été célébrée aux Hôpitaux Vieux, village dont Louis Poix est Maire. La cérémonie a eu lieu le 9 juillet, et les insignes ont été remis par M. Claude Jeannerot, Ambassadeur de la France auprès du Bureau International du Travail à Genève, ancien Sénateur, et ancien Président du Conseil Général du Doubs.

Devant une assistance de 300 personnes, plusieurs discours ont insisté sur le travail réalisé par Louis Poix, dans le domaine du bénévolat, et au service des populations. Claude Steinmetz, Vice Président de l'Unecto (et également Président du département ferroviaire de Veolia Transdev, et Président de l'Association Française du Rail) a présenté les actions de « Loulou » en faveur des chemins de fer touristiques et historiques. - Cinq membres du Conseil d'Administration de l'Unecto étaient présents pour cette cérémonie.

Conférence FEDECRAIL "Belgique 2017"

Ceci est une annonce préliminaire de la tenue de la conférence annuelle et de l'assemblée générale 2017 les vendredi 5 et samedi 6 mai après les rencontres des groupes de travail le jeudi 4 mai, et une cérémonie d'ouverture en soirée. Notre base sera la ville historique de Bruges en Belgique. Le tour d'après conférence du samedi 6 au mercredi 10 mai inclura des visites à toute une série de chemins de fer, de tramways et de musées en Belgique, y compris le nouveau musée Train World de la SNCB/ NMBS à Bruxelles. Plus de

détails concernant les thèmes de travail et le programme de visites seront disponibles en début / milieu d'automne.

Candidatures pour le prix Europa Nostra 2017

Le prix Europa Nostra a été offert chaque année depuis 2002. C'est un des prix les plus prestigieux dans le domaine du patrimoine culturel européen. La date limite pour le dépôt des candidatures est le 1 octobre 2016. Jusqu'à 30 récompenses honoraires sont attribuées pour des projets ou des initiatives, et jusqu'à 7 prix d'une valeur de 10 000 euros chacun. Les chemins de fer touristiques et historiques sont éligibles. (www.europanostra.org)

Conférence et programme d'étude au lac de Constance



Bregenzerwaldbahn

En avril 2016, Fedecrail en collaboration avec le Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT - Association allemande des Chemins de Fer Touristiques et Historiques) a tenu sa conférence annuelle dans trois pays qui bordent le lac de Constance. L'hôte était l'organisation autrichienne des chemins de fer touristiques et historiques (OEMT). Grâce à son programme de travail informatif, l'assemblée générale et le programme d'études qui a suivi, l'événement toujours populaire a attiré quelque 130 participants. Ils étaient d'abord basés à Dornbirn en Autriche et se sont déplacés vers Lausanne à la fin du programme principal de la conférence.



Blonay - Chamby

Après un programme initial de visites au travers de la région pour les accompagnateurs, les excursions ont emmené les participants d'abord au tout proche Bregenzerwaldbahn, puis vers le Rheinregulierung et son train à Lustenau pour une croisière en bateau à aube, le „Hohentwiel“, sur le lac de Constance. En Allemagne, le membre de VDMT „Bahnpark“ à Augsburg et le „Öchsle-Schmalspurbahn“ (le train à voie étroite d'Öchsle) à Warthausen étaient au programme, avant que les participants ne fassent une excursion supplémentaire en Suisse pour visiter –entre autres – le nouveau membre de Fedecrail, SBB historic.

Sept orateurs bien connus ont contribué au programme de travail à la Kulturhaus de Dornbirn avec des sujets d'actualité incluant la planification stratégique pour les chemins de fer historiques et l'optimisation de leurs revenus, la formation nécessaire pour entretenir une locomotive à vapeur ou une mise à jour sur les problèmes croissants liés à l'utilisation du charbon. De plus, Rail Events des USA a fait un rapport de ses activités en Europe et l'Association du Kaltenleutgebener Train (Autriche) a présenté ses succès dans le domaine des chemins de fer touristiques.



Conférence. Photos: John Crane

Ces orateurs étaient Chris Walton (Consultante en commerce lié au patrimoine, Chichester Brand Services), Fabian Köhazy (Président du train Kaltenleutgebener), Hugh Harkett (directeur général du North Norfolk Railway, membre du Conseil de HRA), Chris Le Marshall (Vice-président de Wattrain), Ralph Müller (DB Netz AG), David Madden (directeur général de Wattrain, comité commercial de HR) et Jeff Johnson (gestionnaire du développement de Rail Events). La conférence de l'an prochain est prévue au printemps 2017 à Bruges, en Belgique.

Exemption de taxes souhaité pour le Patrimoine Culturel

Dans une lettre adressée à l'European Historic Houses Association, Fedecrail, en tant que représentant de 650 chemins de fer historiques et de musées dans 27 pays d'Europe, appuie l'action de l'association, comme celle d'Europa Nostra, pour une demande à la Commission Européenne afin d'encourager les états membres à réduire ou supprimer la TVA pour les investissements pour la conservation de du patrimoine culturel. La Fondation European Historic Houses Association a déclaré comme objectif principal d'obtenir des mesures favorables pour l'entretien du Patrimoine Culturel, pour les taxes sur es

héritages, et pour un taux réduit de TVA, et aussi de stopper les transactions illégales sur les biens culturels.

Souscription en France pour l'autorail Renault ABH X 201

Souscription de FACS (Fédération des amis des chemins de fer secondaires) en France pour repartir l'autorail Renault ABH X 201 de Corse, confié à l'association MTVS (Musée des tramways à vapeur et des chemins de fer secondaires français) pour restauration.

Informations sur l'autorail: <http://www.trains-fr.org/actualites/souscription-abh-x201>

Ci-joint le bulletin de souscription: <http://www.trains-fr.org/content/souscription-abh-x201>

Plusieurs membres (et membres de nos membres) ont informé Fedecrail sur le financement participatif destiné à financer leurs projets, en nous demandant de partager l'information, et de la diffuser sur notre site. Nous sommes heureux de le faire, mais nous informons les lecteurs qu'ils doivent vérifier par eux-mêmes la pertinence de ces offres. Ce n'est pas parce que nous avons des doutes sur la véracité de ces appels, mais nous n'avons pas la possibilité de les vérifier, ayant peu de connaissances à leur sujet.

BESTT peut aussi proposer des cours en dehors de la Grande Bretagne

BESTT (Boiler and Engineering Skills Training Trust) étend à l'extérieur de la Grande Bretagne son offre de formations pour des qualifications importantes pour l'entretien des chaudières. Les bonnes pratiques doivent être conservées pour que la traction vapeur puisse avoir un futur. Maintenant BESTT, qui a démarré avec un programme de formation à plein temps, propose également des séminaires courts en Grande Bretagne, et peut les proposer aussi ailleurs s'il y a une demande suffisante. Les cours seront en anglais. L'offre peut être modifiée pour répondre à des demandes particulières. (www.bestt.org.uk)

Europa Nostra rencontre Jean Claude Juncker

Placido Domingo, Président d'Europa Nostra, l'association non gouvernementale du Patrimoine basée à La Haye, a félicité le Président Jean Claude Juncker, pour sa déclaration devant la Commission Européenne indiquant qu'il organisera en 2018 l'année Européenne du Patrimoine. Par la même occasion, lors de la réunion en mai, il a indiqué qu'Europa Nostra (dont Fedecrail est Membre) est prête pour contribuer à réaliser pleinement cette initiative. Dans la présentation écrite, il est clair qu'une telle année du Patrimoine aura un potentiel pour développer le besoin urgent d'énergie et de cohésion entre les autorités locales et les citoyens à travers toute l'Europe. Cette évaluation doit être partagée par les 36 réseaux, y compris Fedecrail, qui sont Membres de l'Alliance Européenne du Patrimoine 3.3.

Financement participatif à Entroncamento

Le Musée National des Chemins de Fer Portugais à Entroncamento a célébré son premier anniversaire et lance sa première campagne de financement participatif. Celle-ci a pour but de récolter une somme de 5000 euros pour financer les coûts de transport d'une locomotive diesel de manœuvre (qui est importante pour l'histoire des chemins de fer), depuis Guilfoes, dans le nord du Portugal, jusqu'au musée, qui est au centre du pays. Si la campagne réussit (elle dure jusqu'au 24 juin 2016) la locomotive sera présentée après restauration. C'est le premier projet de cette sorte à Entroncamento.

CONFERENCE FEDECRAIL JEUDI 21 avril 2016 – MERCREDI 27 avril 2016

DORNBIRN AUTRICHE RAPPORT DE STEVE WOOD

Cette année, nous étions basés pour la conférence principale à Dornbirn dans l'état autrichien de Vorarlberg. Elle était organisée conjointement par VDMT et ÖEMT, les organisations de tutelle allemande et autrichienne. En tout, 18 pays étaient représentés.

Le groupe d'exploitation du patrimoine (HOG) s'est réuni après la réunion du bureau de Fedecrail le jeudi après-midi. Voyez le rapport séparé du groupe rédigé par Albert Wolter.

La réception d'ouverture s'est tenue dans l'hôtel de conférence principal, l'hôtel Krone. Suite à cela, la soirée était libre pour explorer Dornbirn.

Séances de travail du vendredi

Les séances de travail se tenaient au centre de conférences Kulturhaus de Dornbirn. Les séances se résument comme suit :

Le président David Morgan a accueilli tous les participants, Clive Moore d'Australie et Jeff Johnson de Rail Events (USA), qui a généreusement sponsorisé la conférence.

Il a aussi mentionné que, suite à une maladie, le vice-président et membre du bureau Sten Erson Wester est maintenant sorti de l'hôpital, et il lui a souhaité un prompt et total rétablissement.

Une allocution a été prononcée par Martin Ruepp, le, Stadt Dornbirn Vizebürgermeister, qui a expliqué que Dornbirn était une ville de 50.000 habitants qui, bien que d'abord une ville industrielle, accueillait des touristes et des conférences, le paysage local, la proximité du Lac de Constance, et des attractions locales comme le musée Rolls Royce en faisant un lieu de visite idéal. Il a souhaité que nous apprécions la région dans les quelques journées qui suivraient.

Pour terminer, nos hôtes Gottfried Aldrian d'ÖEMT et Johannes Füngers de VDMT nous ont souhaité la bienvenue. Gottfried a mentionné que la région de Dornbirn était au croisement de trois pays et un domaine d'attractions naturelles. Johannes a parlé de la récente rencontre du président. VDMT compte plus de 100 membres, avec de nombreux types de véhicules différents. Il a aussi souligné l'importance des trains du père Noël pour les chemins de fer touristiques allemands.

Séance 1 – Générer des rentrées durables à partir des dépenses secondaires

Chris Walton, une consultante financière pour le patrimoine de Chichester (UK), a expliqué que ce n'est pas quelque chose de lié à l'activité de base. 17% des visiteurs dépensent de l'argent supplémentaire dans le magasin, alors que 30% des visiteurs utilisent la restauration. Un stock de qualité devrait être mis en vente, changer peu et souvent avec de bonnes marges de profit. Faites peu mais bien et concentrez-vous sur l'activité centrale. Parfois, il vaut mieux ne pas avoir de magasin, simplement, un point de restauration de base. Il s'agit de profit, pas de chiffre d'affaires.

Séance 2 – “Kaltenleutgebenerbahn” – travailler pour créer un chemin de fer touristique couronné de succès

Fabian Köhazy, le directeur général de la ligne âgé de 23 ans, en a donné une description ainsi que de son emplacement qui commence dans les faubourgs de Vienne. La ligne a été ouverte en 1882, les services de passagers ont cessé en 1951 et le fret en 2010.

Le but est de préserver et de restaurer la ligne comme patrimoine culturel.

Entre 2007 et 2009, ÖBB a restauré la voie. Entre 2011 et 2013, 15 trains spéciaux ont emmené 500 passagers.

Les coûts incluent le matériel roulant, le personnel et les frais d'accès, les rentrées incluent le prix des billets / les services / la restauration et les dons.

La ligne a été fermée en 2014 mais en 2015, le conseil local a loué la ligne.

Le but à court terme est de créer un chemin de fer historique ; à plus long terme, on espère faire circuler des trains de navetteurs vers Vienne.

Séance 3 – Planification stratégique et financières – des points essentiels de bon sens.

Hugh Harkett, le directeur général du North Norfolk Railway et un membre du bureau de HRA, a donné des conseils pratiques concernant la planification stratégique et financière, particulièrement dans le domaine des coûts par rapport aux revenus. Des conseils pour l'implémentation pratique ont aussi été donnés.

Séance 4 – Mécénat d'entreprise

Elle a pris la forme d'une présentation vidéo de Chris Le Marshall, le vice-président de WATTRAIN, sur base des expériences d'installation d'une nouvelle initiative de chemin de fer historique dans la région du blé, à l'ouest de l'Australie.

Séance 5 – Interopérabilité des autorails classiques de la DB – comment l'Europe essaie de se mettre à jour!

Ralph Müller est cadre supérieur du Deutsche Bahn. Il est aussi un collègue du groupe d'organismes représentatifs qui se rencontre à Bruxelles, dont HOG fait partie.

Ralph a donné une présentation fouillée sur la manière dont l'interopérabilité fonctionne en rapport avec les organismes européens comme l'agence européenne du rail (ERA). Il s'est concentré particulièrement sur la relation en ce qui concerne les exploitations historiques, spécifiquement l'exemple allemand du "Schienenbusse" historique.

La deuxième partie de la présentation s'est focalisée sur le point de vue technique des « Schienenbussen » qui appartenaient jadis à la DB, couvrant tout, des freins à la qualité du trajet. Cette information allait s'avérer précieuse pendant les voyages d'étude plus tard dans la semaine.

Séance 6 – L'avenir du charbon

David Madden, directeur général de WATTRAIN, a présenté les derniers développements concernant le charbon depuis la conférence de WATTRAIN à Tokyo. La situation en République d'Irlande est un domaine de préoccupation majeur étant donné qu'il est prévu de suspendre la combustion du charbon en 2018. Une réunion a eu lieu avec l'Association mondiale du charbon à Londres. On espère qu'une exemption pourra être obtenue pour les locomotives à vapeur historiques, qui utilisent des quantités négligeables de charbons si on les compare aux centrales énergétiques.

Séance 7 – L'expansion en Europe – et autres développements Rail Events Inc.

Jeff Johnson a présenté de nouveaux collègues qui feront la promotion d'événements en Europe, incluant Jenny Nunn du bureau de HRA. Jenny a organisé un événement Polar Express très réussi au tramway de Seaton en GB à Noël.

Jeff a développé d'autres thèmes susceptibles d'être introduits en Europe comme Chuggington et même le magicien d'Oz.

Finalement, une vidéo de promotion du chemin de fer Durango et Silverton a été projetée.

Séance 8 – BESTT, la fondation pour la préservation des compétences en ingénierie et en chaudières

Une nouvelle vidéo intéressante a été montrée qui contient de nombreuses contributions des apprentis eux-mêmes à propos de leurs expériences du projet, et les bénéfices reçus par les individus. On a mentionné que tous les participants au projet avaient ensuite trouvé un emploi à temps plein.

David Morgan a ensuite donné les détails de la prochaine phase du projet.

Dîner de conférence

Le dîner de conférence de cette année s'est tenu au restaurant panoramique Karren, au sommet de la montagne locale que l'on peut rejoindre par un téléphérique. L'endroit offre une vue spectaculaire sur le lac de Constance, Dornbirn et les montagnes environnantes.

Suite à l'apéritif pris sur la terrasse, on a apprécié le repas servi dans le restaurant avant de redescendre par le téléphérique.

Une fois de plus, le dîner de cette année bénéficiait du soutien de Rail Events Inc, pour lequel Fedecrail est très reconnaissant.

AG- Samedi matin 23 avril

Le président David Morgan a accueilli chacun à l'AG. Il a annoncé que Louis Poix, le président de l'UNECTO (F) et Jaap Nieweg de HRN (NL) ont été décorés dans leurs pays respectifs.

Jaap a aussi remercié l'assemblée pour les bons souhaits qui lui avaient été envoyés après son opération l'année précédente.

Compte rendu de l'AG qui s'est tenue le samedi 18 avril 2015 au Centro Civico d'arte e cultura Alinate/San Gaetano Padova (I)

Il a été approuvé et signé.

Candidatures à l'adhésion

Candidature à l'adhésion de SBB Historic (CH)

SBB Historic a été fondé en 2001 pour préserver, documenter et archiver du matériel. Il y a des archives nombreuses et une grande bibliothèque qui comprend 30.000 livres et tous les horaires de chemin de fer depuis 1864.

Le matériel roulant consiste en 9 locomotives à vapeur et 29 locomotives électriques.

24 personnes sont employées.

Lors du programme de visite, les locaux de Windish seront visités plus tard dans le programme.

Le Bureau les a admis à titre temporaire, sujet à ratification par l'AG.

L'assemblée a approuvé la candidature.

Rapport du bureau pour l'année 2015:

Il a été distribué et approuvé à l'unanimité.

Comptes

Heimo Echensperger a présenté les comptes et a rapporté qu'il n'y avait aucun sujet de préoccupation. Il a aussi expliqué le petit déficit.

Rapport des vérificateurs des comptes:

Les vérificateurs des comptes ont confirmé leur satisfaction concernant les comptes. Ils ont été approuvés et le Bureau a été déchargé de ses responsabilités financières et criminelles à l'unanimité.

Election de deux vérificateurs des comptes:

Jean-Paul Lescat (F) a été élu pour une année supplémentaire. Paul Roodbol s'est retiré. On l'a remercié pour son travail. HRA a proposé d'élire Guido Rossi (I) comme second vérificateurs des comptes. Voté à l'unanimité.

Approbation du budget pour 2016 et du niveau de souscription financière

Heimo Echensperger a présenté et expliqué le budget pour l'année. Il a été approuvé à l'unanimité.

Election de membres du Bureau:

Il a été noté que Sten Erson Wester était souffrant et on lui a envoyé des souhaits de rétablissement.

Jaques Daffis (F), et Josef Van der Perre (B) ont été réélus pour une période de trois ans.

Livius Kooy a pris sa retraite après 22 ans au secrétariat. David a rendu hommage au travail de Livius et a dit qu'il n'aurait pas pu se passer de lui. En remerciement pour son travail, le Bureau lui a offert un passeport Inter Rail d'un mois.

Vu la démission de Livius, un nouveau secrétaire Kees Wijn Nobel (NL) a été approuvé par le Bureau pour le remplacer. Il a été élu à l'unanimité par l'assemblée.

Rapport des groupes de travail:

a) Groupe d'exploitation du patrimoine

Steve Wood a annoncé qu'Albert Wolter, le secrétaire de HOG, avait décidé de se retirer à dater de l'AG. Albert était le secrétaire depuis la création du groupe. Steve a remercié Albert pour tout son travail au cours des années et pour son soutien personnel au président. David Morgan a offert à Albert une assiette Fedecrail en remerciement pour tous ses efforts.

Un nouveau secrétaire a été élu à l'essai pour un an. Il s'agit de Jonas Svartlok (S) qui était jusqu'il y a peu le président de JHRF. Steve a accueilli Jonas et a dit qu'il avait hâte de collaborer étroitement avec lui.

Steve a ensuite donné un résumé des activités de l'année :

- Ian Leigh aidera pour les rencontres à Bruxelles, particulièrement en rapport avec la 4^{ème} enveloppe des chemins de fer
- Andres Wedzinga a participé au groupe de travail de l'Eta sur la directive concernant les conducteurs de train, et a produit un excellent rapport, présenté le jeudi à la réunion de HOG
- Progrès concernant le système simplifié ERTMS de Thomas Joindot (F) et Edwin Bottelier (NL). Anders Dorge (DK) a aussi pu donner les dernières nouvelles en provenance du Danemark, avec – on l'espère – une source de financement possible.
- Thomas Joindot avait donné une présentation à HOG à propos des nouvelles réglementations concernant les trains historiques sur les lignes principales en France. Il s'agissait d'un excellent travail de l'UNECTO qui a débouché sur le fait que la SNCF a accordé à l'UNECTO la plupart de ses propositions.
- Nous avons continué à assister aux réunions plénières de la GRB à Bruxelles.
- Steve a assisté à la conférence ERTMS à Lille durant laquelle Thomas Joindot a donné une très bonne présentation vidéo (si quelqu'un souhaite la voir, qu'il contacte le président ou le secrétaire du groupe). Chaleureusement recommandée !
- Ian Leigh a aussi participé à la conférence ERTMS à Londres
- Ian Leigh et Heimo Echensperger ont assisté à cérémonie de remise de récompenses du chemin de fer européen à Bruxelles.
- Nous assisterons à la prochaine rencontre de GRB avec Joseph Doppelbauer à Bruxelles le 9 juin.

b) Groupe de travail sur les jeunes

Marco Meusburger a donné les dernières nouvelles en ce qui concerne les jeunes. Il a expliqué le principe d'établissement d'un groupe des jeunes de Fedecrail, ses buts, ce qu'il est proposé de faire, et les membres de l'équipe.

Le camp de jeunes de cette année se tiendra en Allemagne du 29 juillet au 7 août.

c) Groupe d'exploitation des tramways

C'est un nouveau groupe. Thomas Lange a expliqué que l'on contactera toutes les organisations concernées pour planifier une rencontre dans un avenir proche.

d) Groupe Stratégique

Ce groupe s'était réuni le jeudi précédent et avait discuté entre autres choses, le plan de développement.

e) Groupe sur l'environnement

Ce groupe s'est reformé suite aux inquiétudes à propos du charbon.

Financement potentiel de l'UE

John Jones a rapporté que le chemin de fer Sibiu avait réussi à obtenir du financement ERDF.

2018 est l'année du financement du patrimoine.

On espère obtenir du financement pour le camp de jeunes de 2017.

Europa Nostra:

Fedecrail continue à s'impliquer dans les affaires d'Europa Nostra. Peter Ovenstone est maintenant secrétaire d'un de leurs comités.

WATTRAIN:

David Madden a souligné à nouveau l'importance du problème actuel concernant le charbon,

Autres matières

Aucune

Prochaine rencontre

Brugge (B)

Nous avons hâte de nous retrouver en avril 2017 – dates et programme de visites à confirmer.

Samedi après-midi / soir – 23 avril

Après une courte pause, nous nous sommes rassemblés pour un trajet en car vers Bezau. C'est la gare terminus de l'ancien Bregenzerwaldbahn, long de 35 km. Nous avons eu droit à une visite guidée de l'entrepôt des machines accompagnée de vin et de fromage.

Nous avons ensuite pris un train spécial à vapeur pour un aller-retour vers le bout de la ligne à Schwarzenberg, où nous avons pu voir le petit musée. Une partie de la ligne a été inondée mais le pont a été restauré par la suite. C'est une ligne charmante au travers d'un paysage enchanteur. On ne peut que regretter que la ligne complète ne soit pas encore ouverte.

De retour à Bezau, nous avons rejoint un autre téléphérique pour monter au restaurant panoramique de Bezau où nous avons dîné. Le programme annonçait que nous admirerions le coucher du soleil sur les montagnes, mais la réalité nous a amenés un blizzard étonnant pour la saison. Quant à moi, je préfère la deuxième option. Après le dîner, nous avons repris le téléphérique, puis le car pour Dornbirn.

**Steve Wood,
Représentant UK FEDECRAIL,
Ravenglass**

C'est un peu comme le Pays de Galles

A cause de circonstances indépendantes de notre volonté, le projet d'organiser notre conférence annuelle de Fedecrail autour de Friedrichshafen (sud de l'Allemagne) a dû être révisé. On a donc choisi à la place Dornbirn, une ancienne petite ville spécialisée dans l'industrie textile de la région autrichienne du Vorarlberg. La ville se situe dans la vallée du Rhin alpin, au pied des montagnes Karren. Le printemps dans l'air commençait à faire éclore les bourgeons qui se combinait aux parterres de fleurs printanières pour former des paysages colorés.

Un voyage en train depuis les aéroports principaux s'avérait nécessaire pour arriver à Dornbirn ; de bonnes connexions s'associaient à la ponctualité tant suisse qu'allemande ! On nous avait conseillé d'arriver un jour avant le début du programme pour avoir l'occasion de découvrir les environs comme nous étions proches du lac de Constance, le troisième plus grand en Europe. Nous avons aussi eu l'occasion de visiter la ville, la dixième plus grande d'Autriche, et de savourer quelques-unes des spécialités locales. En plus, ce n'était qu'à une heure de train de Friedrichshafen, site du musée Zeppelin

qui couvre l'aviation, Ferdinand von Zeppelin, le développement des dirigeables et la catastrophe d'Hindenberg de 1937. Le voyage nous a aussi permis de voir certaines des couleurs et la géographie de la région, et de visiter la petite ville de Lindau avec son beau port et sa vue sur le lac. Le lac est géré conjointement par l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse même s'il n'y a pas d'accord officiel sur les frontières.

Le bureau de Fedecrail et les groupes de travail, la conférence et l'assemblée générale se sont déroulés du 21 au 23 avril, suivis de visites jusqu'au 29 avril. En plus du bureau, nous avons la chance de compter de nombreux experts et membres dévoués. Je m'en voudrais donc de ne pas applaudir deux fidèles partisans de Fedecrail, piliers du patrimoine et dans l'engagement dans la communauté au sens large dans leurs pays respectifs. Félicitations à Louis Poix (France), que l'on connaît sous le surnom affectueux de Loulou, qui a été nommé 'Chevallier dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur' tout comme à Jaap Nieweg (Pays-Bas) qui a reçu l' 'Orde van Oranje-Nassau'.

Les collègues qui ne participaient pas aux rencontres principales se sont divertis à visiter des jardins sur l'île de Mainau ainsi que le fascinant musée Rolls Royce (Note – le reste de ce résumé porte sur les voyages et les visites du 24 au 29 avril, les détails de la conférence apparaissent dans le rapport de Steve Wood).

Des trombes de pluie nous ont accueillis le dimanche (24 avril) à notre arrivée dans la ville toute proche de Lustenau pour visiter le musée Reinschauen. Le chemin de fer international de régulation du Rhin avait été construit pour faciliter l'entretien des rives du Rhin à son approche du lac de Constance pour accomplir non seulement des tâches essentielles d'entretien mais aussi pour transporter de gros blocs de granit, extraits des collines avoisinantes, pour former la fondation des protections contre les crues. La ligne à voie étroite (750 mm) s'étire sur 25 km mais notre trajet a été relativement court et nous a amenés à l'embarcadère de Rheindamm. La locomotive à vapeur du chemin de fer n'avait pas passé les tests la veille (notre train a été tracté par la locomotive 'Heidi' alimentée par batterie) ; cependant, nous n'avons pas été totalement privés de vapeur ce jour-là. Le soleil a fait son apparition alors que nous jouissions du spectacle des lignes élégantes du bateau à aubes 'Hohentwiel', alimenté à la vapeur. Ce bateau offre une excursion relaxante sur le lac de Constance, l'occasion de goûter l'hospitalité locale et d'être hypnotisé par les tours incessants des aubes et des pistons du bateau, et de se détendre dans le luxe et le confort d'un beau vaisseau. Construit en 1913 pour les chemins fer royaux du Württemberg, il est resté en service jusqu'en 1962 et il fait des croisières sur le lac depuis 1990.

Un départ matinal était prévu le lundi (25 avril). Toutefois, une intervention météorologique sous forme de neige a fait réviser les meilleurs plans. Notre train spécial était censé partir de la gare de Dornbirn, mais comme les trains réguliers étaient retardés, des plans de dernière minute ont signifié un trajet en train local jusqu'à la gare suivante (Wolfurt), où nous avons embarqué dans la cour des marchandises. La majorité de la compagnie n'avait plus fait ça depuis l'école ! Comme la neige tombait toujours, on nous a finalement alloué un itinéraire révisé, une heure plus tard que prévu. Le bon fonctionnement de notre train lui permettait encore des poussées aux alentours des 90 km/h ; il nous avait été fourni par DB Zugbus RAB et se composait de 3 autorails à 4 roues de construction allemande (représentant les classes 796 996 et 998 des 'Scheinebusse'). Ces véhicules sont semblables à ceux qui roulaient dans les années soixante en Grande-Bretagne et dans d'autres pays aux quatre coins du monde. Nous sommes arrivés au parc ferroviaire d'Augsburg sous le soleil, après avoir parcouru des paysages passant des collines et forêts aux terres arables – c'est un peu comme le Pays de Galles, mais avec moins

de moutons ! Le musée occupe une partie des anciens vastes dépôts de chemins de fer royaux de Bavière, dont la plus grande partie n'est plus utilisée à des fins ferroviaires. Des locomotives de toute l'Europe – à vapeur, diesel et électrique – sont exposées dans La rotonde, qui est classée, et dans des ateliers. L'un des trains bleus de luxe alimentés au diesel des années 60 y est entreposé lorsqu'il n'est pas utilisé pour des tours et, à l'occasion de notre visite, est utilisé comme ensemble d'accueil. Notre retour s'est effectué au travers d'une météo mélangée, avant une agréable soirée passée sous le format traditionnel d'un repas suivi d'un dernier verre.

Le mardi (26 avril), nous sommes descendus à la gare de Dornbirn pour ré-embarquer dans les autorails. Comme toujours lors de ces voyages, nos trains spéciaux sur la voie principale doivent être programmés entre les trains réguliers et nous avons eu plusieurs arrêts d'attente, une occasion de nous dégourdir les jambes et de voir les environs. Après un trajet de deux heures au travers de terres arables variées au gré de la montée dans les collines, nous sommes arrivés à Warthausen, où les bâtiments de la gare originale ont été transformés en musée du bouton. Face au musée se trouve le chemin de fer touristique d'Öchsle où la gare et l'entrepôt à locomotive appartiennent à un plan en cours qui inclura la récréation d'installations de transfert entre le fret sur voie standard et sur voie étroite. Le chemin de fer, une voie étroite (760 mm) qui s'étend sur 19 km a desservi la région de 1899 à 1964 et a connu une résurrection en tant qu'exploitation historique en 1985. Fonctionnant principalement entre mai et octobre, la ligne attire plus de 35.000 visiteurs par an. Notre trajet a été effectué avec une locomotive à vapeur 2-10-2T 99-788 (b.1957). A l'arrivée à Ochsenhause, on nous a accueillis avec enthousiasme et invités à déjeuner pendant la manœuvre au milieu d'un vent froid mordant et d'une tempête de neige. Notre train était prêt pour le trajet retour. Nous avons eu l'occasion de voir les ateliers et de poser pour une photographie de groupe avant de remonter dans le train pour Warthausen. Les autorails ont offert un retour relaxant vers Dornbirn et cette excellente journée s'est conclue par un dîner de groupe très agréable.

Un départ matinal le mercredi (27 avril) incluait un transfert en bus vers Margreten au coin est de la Suisse. Nous y avons été accueillis par l'un des trains historiques électriques à trois voitures de la SBB (BDe4/4 nos.1643 / 1715 + voiture supplémentaire) et nous avons continué vers l'ouest pour atteindre Brigg. Après une manœuvre, nous sommes arrivés à Windisch en dehors du bâtiment des archives historiques de la SBB (la fondation historique de la SBB a été fondée en 2001). Nous avons pu voir une sélection de matériel des débuts de la planification des chemins de fer depuis les années 1830 jusqu'à aujourd'hui (incluant des objets de leur archive SLM) – la collecte n'arrête jamais ! Une partie de la collection est en cours de digitalisation et de mise en ligne mais le temps et l'argent sont les freins habituels. Après ce bref interlude, une autre manœuvre nous a emmenés au Bahnpark, une rotonde avec une belle collection de locomotives située entre les voies principales. Le temps ne nous permettait pas de nous attarder mais nous avons vu une partie des collections historiques de la SBB sous la direction de Martin Cordes (directeur des archives) et Barbara Habermacher (directrice adjointe aux collections et aux archives) que nous avons remerciés pour leur hospitalité.

Notre train spécial a conclu le tour principal par un bref parcours vers Olten, où nous nous sommes séparés. Après avoir remercié nos hôtes, plusieurs participants ont fait leurs adieux et ont pris le chemin du retour. Le groupe restant, composé de quelque 55 joyeuses âmes, avait choisi de participer à un voyage supplémentaire et embarqua dans un train régulier (avec réservations) qui nous a emmenés à Lausanne. C'est là que nous ont rencontrés Jean-Francois et Annie Andrist qui nous ont escortés dans un bus spécial à l'hôtel Ibis, notre base pour trois nuits. Lausanne est une belle ville dominée par une

cathédrale gothique qui donne sur le lac de Genève. La ville est aussi le QG du Comité olympique international, des drapeaux claquaient au vent en rappel des jeux de cet été au Brésil. Pendant notre séjour, nous nous sommes aventurés dans les rues de la vie pour voir, entendre et sentir les vues et les sons pendant un festival local. Nous avons aussi eu le temps de nous rendre en métro à Ouchy, tout à côté, pour nous détendre près du lac au crépuscule pendant qu'un musicien solitaire déplorait la fin d'une belle journée avec son répertoire de mélodies à la cornemuse.

Jeudi (28 avril) nous vit attraper un train local depuis Lausanne. Traversant des paysages merveilleux, avec les montagnes en toile de fond, notre train a grimpé vers Vallorbe, à la frontière entre la Suisse et la France. A l'arrivée, nous avons été accueillis par un détachement de garde-frontières qui semblaient perplexes devant l'arrivée d'un groupe d'amateurs des chemins de fer, mais la présence de Louis Poix a sans doute dissipé toute crainte d'activité suspecte ! Après avoir vu le dépôt de la ligne principale de Coni'fer, incluant 2 locomotives à vapeur et un autorail, nous nous sommes aventurés par la route en France, le quatrième pays de l'itinéraire de cette année, pour rejoindre la petite ville de Les Hôpitaux Neufs. Nichée dans la vallée et ombragée par les montagnes jurassiennes, c'est la base du chemin de fer touristique à écartement métrique Coni'fer, qui tire son nom des nombreux arbres qui poussaient sur les anciennes voies quand le groupe a commencé à rénover le chemin de fer. Notre train, tracté par une ancienne Bo-Bo diesel no.466503 de la SNCF, a parcouru la voie jusqu'à la limite d'exploitation actuelle à Fontaine Ronde où un excellent déjeuner a été servi dans le wagon-restaurant. A peu près la moitié des 20 km de la ligne a été posée, une ligne qui faisait jadis partie d'un itinéraire original vers Pontarlier. Aucun train n'a fonctionné pendant la deuxième guerre mondiale, les services de passagers ont été interrompus en 1945 et les trains de marchandises en 1967. Réouverte en 1993, la ligne attire aujourd'hui plus de 30.000 visiteurs par an, ce qui constitue une excellente addition à l'économie locale.

Le vendredi (29 avril), nous avons voyagé par train régulier sur les rives du Lac de Genève vers Vevey. Il y avait là la possibilité de prendre le chemin de fer à crémaillère qui monte à Les Pléiades, mais nous nous dirigeons vers le musée ferroviaire de Blonay-Chamby qui peut faire fonctionner des trains spéciaux occasionnels au-delà du terminus de Blonay pour descendre vers Vevey. Notre train à vapeur de 3 voitures BFD-3 (b.1913), a feulé bruyamment en grimpant la pente abrupte, le lac de Genève et les montagnes formant une magnifique toile de fond. Avant d'arriver à Chamby, nous avons eu une pause pour les photos au viaduc de Cornaux, au milieu des collines escarpées avec le tintement des cloches de vache en bruit de fond. Idyllique ! L'arrivée au musée à une altitude de 730 mm a été le complément de quelques heures divertissantes. Pendant que les filles profitaient du soleil et du bon accueil, les garçons se sont amusés par une visite guidée excellente de la collection (qui est sans doute la plus complète en son genre en Suisse, puisqu'elle a débuté à la fin des années 60 quand les lignes fermaient et les équipements étaient remplacés). Le chemin de fer, géré par des bénévoles, le premier musée ferroviaire de Suisse, exploite des services tant à la vapeur qu'à l'électricité. Des trajets spéciaux ont été prévus pour nous, y compris un trajet spécial avec le tram-loco no.4 (b.1900) descendant le viaduc pour un arrêt photo, et des trajets à bord des petits chariots d'ingénieur au diesel pour remonter jusqu'à la gare de Chamby. Les photographes ont été divertis par différents mouvements du matériel roulant. Après le déjeuner, notre visite s'est terminée avec un ancien train électrique à deux voitures de 1914, précédée par la MOB no.11, qui nous a redescendus à Montreux. Nous avons ensuite le choix pour le retour à Lausanne. La moitié du groupe a choisi de rentrer en train comme prévu, pendant que les autres se sont précipités vers la jetée pour rentrer à Ouchy par le bateau à aubes ' LA Suisse', une expérience supplémentaire non

prévue aux frais de chacun. Quel que soit le moyen de transport, cela a mis fin à une journée exaltante au sein d'un magnifique paysage, avec une hospitalité merveilleuse et par-dessus tout le chaud soleil qui a plus que compensé pour le temps froid que nous avons subi plus tôt dans la semaine.

Au nom de mes collègues, j'exprime nos remerciements reconnaissants à Gottfried Aldrian (ÖEMT), Johannes Füngers (VDMT), Louis Poix (Conifer) et Jean-Francois Andrist (Blonay-Chamby), et leurs équipes respectives d'avoir coordonné une magnifique variation de visites et d'endroits. Nos interprètes, Emmanuelle Labeau, Susanne Stöver et Dimitar Georgiev, sont remerciés pour leur excellent service une fois de plus. Finalement, nous devons remercier John et Liz Fuller ainsi que Peter Ovenstone pour leur diligence dans la préparation et la coordination du programme, sans oublier Bob Newcombe pour son encouragement aux trainards à ne pas abandonner ! Nous avons hâte de nous retrouver l'an prochain où nos collègues belges nous accueilleront.

Nigel Hunt

Un nouveau Secrétaire pour FEDECRAIL



Council members and officers 2016

A sa demande, et après 22 ans, Livius Kooy a laissé son poste de Secrétaire, en n'étant pas candidat pour sa réélection. Kees Wijnnobel, des Pays Bas a été élu comme successeur de Livius Kooy lors de l'Assemblée Générale en avril 2016 à Dornbirn en Autriche. David Morgan Président de Fedecrail a dit

au revoir à Livius Kooy, avec des remerciements chaleureux pour son activité continue pour les associations européennes, pendant plus de deux décades. Son engagement sans fin a débuté en 1989, à la première conférence internationale des chemins de fer musées et touristiques, qui a eu lieu aux Pays Bas, et qui s'est poursuivie à Hameln (Allemagne) et qui a conduit à la formation de la fédération européenne des chemins de fer musées et touristiques (Fedecrail).

Livius Kooy aidera son successeur dans son nouveau travail aussi souvent que nécessaire au cours de l'année prochaine. En plus de ce changement, Jacques Daffis (France) et Jozef Van der Perre (Belgique) ont été réélus pour trois ans.

Offres de cours et formations pratiques

Deux offres exceptionnelles de cours et de pratique sont actuellement disponibles, des cours sur l'entretien des chaudières en Grande Bretagne, et des cours complets pour les experts ferroviaires en Autriche.

“Boiler and Engineering Skills Training Trust” (BESTT) est une initiative en Grande Bretagne qui permet d'obtenir des connaissances approfondies au cours d'une formation professionnelle, ce qui assure un future durable pour le secteur. BESTT a été formé par un consortium de chemins de fer historiques, de routières à vapeur, et de bateaux à vapeur. A ce jour BESTT a assuré une formation d'une année à temps complet. Il y a aussi un module plus court, qui comprend aussi le rivetage. Pour des informations complémentaires sur les coûts, les horaires, et les emplacements des formations, contacter enquiries@bestt.org.uk

L'Université de Sciences Appliquées de St. Pölten en Autriche offre un cours complet d'éducation technique ferroviaire, qui comprend une partie d'étude académique, et une partie pratique sur le terrain. Le programme des cours de Bachelor et de Master fournit une compréhension intégrée des sujets ferroviaires, et des systèmes complexes. Les modules d'étude offriront une base professionnelle approfondie. Pour des informations, consulter le site www.fhstp.ac.at

Trouver des bénévoles et stagiaires - Study & Work International

Les membres de Fedecrail me connaissent normalement comme traductrice de la conférence. Aujourd'hui je voudrais vous informer en mon nom personnel. Financé par le Ministère d'Etat de la Bavière pour l'enseignement, les sciences et les arts ainsi que l'Association de l'Industrie Bavaroise vbw, je gère le projet Study & Work International. le but du projet est de faciliter la recherche d'expérience de travail à l'étranger pour les étudiants bavarois des universités publiques et ecclésiastiques. Pour cela nous préparons un site emplois/stages sur lequel les entreprises, institutions et instituts peuvent publier des offres d'emplois/stage à l'extérieur de l'Allemagne de un à douze mois. Ce service est offert gratuitement.

Nous cherchons des opportunités qui permettent les étudiants d'utiliser leurs connaissances théoriques (études bachelor et master) et de faire des expériences pratiques. Il peut s'agir d'un stage obligatoire (quatre mois ou plus), expérience de travail supplémentaire (jusqu'à un an) ou des étudiants qui veulent écrire leur dissertation de Bachelor ou Master en coopération avec votre établissement. Les étudiants disposent déjà des bases pour que vous puissiez leur confier des tâches responsables. Les étudiants viennent de 19 Hautes écoles spécialisées, 10 Universités, et tous les sujets et niveaux.

Vous pourriez gagner un étudiant-ingénieur pour vous soutenir avec la restauration d'une locomotive à vapeur, des étudiants en administration des affaires pour écrire une dissertation sur l'optimisation de vos affaires économiques, des étudiants en sciences des langues pour traduire votre site internet et créer du matériel de marketing bilingue, confier des tâches de service pédagogique de musée à un étudiant en histoire de l'art... Il n'y a pas de limites à vos idées. A l'intérieur de l'Europe, les étudiants sont soutenus par les bourses Erasmus. Néanmoins, une contribution pour leur frais de nourriture et de logement serait appréciée. Vos questions et petites annonces de stage sont bienvenues contactez-moi:

Susanne Stoever (susanne.stoever@hochschule-dual.de)

Tel. +49 89 5404 137-16

<http://www.study-work-international.de/en/>

Encore un petit conseil: Eventuellement la section sur les programmes bénévoles sur mon site internet pourraient également être intéressante pour vous malgré qu'elle est destinée aux étudiants. L'une ou l'autre des institutions membres pourraient être intéressées de s'inscrire comme hôte des programmes européennes de bénévolat financé par l'Etat Allemand et l'Union Européenne comme par exemple le service européen des bénévoles (<http://www.study-work-international.de/en/work-experience/work-experience-abroad/faqs-ausland/>).

Je me réjouis de recevoir vos questions et petites annonces.

Susanne Stoever

--

Ingrid Schütte

Josef Sabor

11092016