FEDECRAIL
Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques
UPDATE No 47

## Un Noël très spécial
## Des incertitudes inconnues à l'approche de 2022

Partout dans le monde, nous avons constaté l'influence du virus COVID 19, sous différentes formes. Il a fait de cette année encore un monde plein de surprises souvent non désirées, mais aussi de nouvelles voies pour maintenir nos organisations, leurs travailleurs et leurs invités dans des modes de fonctionnement étonnamment et très souvent complètement nouveaux.

Ce qui est sûr, c'est que les forces vives du secteur du patrimoine ferroviaire ont fait preuve d'une grande souplesse pour surmonter la plupart des difficultés supplémentaires qui ont croisé notre chemin. Mieux encore, cela a donné un nouvel élan au sentiment de qualité dans les relations avec nos visiteurs. Ils se sont sentis très bien encadrés et se sont sentis en sécurité pour utiliser notre offre publique, qui a été spécialement conçue « COVID – proof » autant que possible.

Personne ne peut prévoir ce que 2022 nous apportera. Mais l'énergie déployée par notre monde ferroviaire patrimonial en 2021 peut nous donner la certitude que nous surmonterons les éventuels nouveaux problèmes imprévus, comme nous le faisons actuellement.

FEDECRAIL a été très influencé par COVID, et de manière positive. Nous avons commencé à utiliser des réunions du conseil d'administration et des réunions avec les membres en ligne et, bien que les contacts sociaux physiques directs nous manquent, cela nous a apporté une structure de coopération beaucoup plus intensive, avec des coûts beaucoup plus bas, et nous avons finalement réduit la cotisation de 50% par rapport à la période pré-COVID.

COVID ne sera sûrement pas le seul sujet qui demandera notre attention. Mais il est certain que la durabilité, le climat, l'utilisation des combustibles fossiles et les valeurs

touristiques culturelles et économiques seront une bonne raison de lutter pour l'intérêt mutuel de l'ensemble du secteur du patrimoine industriel et mobile en activité en tant que partie intégrante de la nouvelle identité européenne. (Voir aussi plus loin dans cette mise à jour.)
Les nouvelles possibilités des temps modernes seront la base du nouveau plan stratégique que nous développerons avec vous, les membres de FEDECRAIL, en 2022 pour la période de 5 ans après l'année prochaine.
Je vous souhaite à tous un joyeux Noël et une année 2022 heureuse et sûre.
Au nom du conseil d'administration et de tous les membres de l'équipe de FEDECRAIL

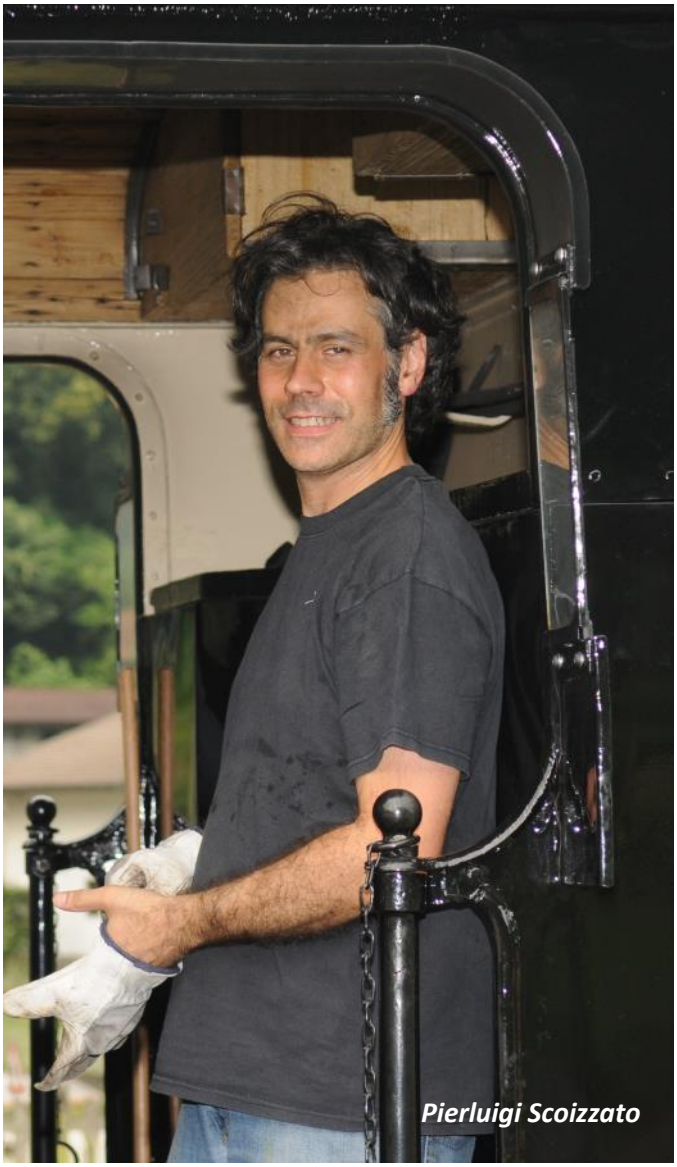
***Jaap Nieweg***
***Président***

# Index


| | | |
|---|---|---|
| **Un Noël très spécial und nouvelle année** | **page** | **1** |
| **Vice-président Pierluigi Scoizzato** | | **3** |
| **Le projet de loi britannique sur l'environnement** | | **4** |
| **Situation de l'approvisionnement en charbon** | | **5** |
| **Europa Nostra Awards Appel** | | **6** |
| **Europa Nostra - Nouvelles** | | **7** |
| **UIC Rail Vision 2030** | | **8** |
| **Symposium mondial de l'UIC** | | **8** |
| **Réunion d'automne de 2021 de l'ÖMT** | | **10** |
| **Musée portugais et la pandémie** | | **12** |

*Autriche*

# FEDECRAIL Board (2) : Vice-président PIERLUIGI SCOIZZATO


*Pierluigi Scoizzato*

Pierluigi Scoizatto est né en 1970 à Padoue, en Italie. Il habitait près de la gare et de la remise à locomotives et, dès son enfance, son père l'emmenait voir les dernières locomotives en service sur les lignes locales, et c'est donc tout naturellement qu'il s'est passionné pour les trains à vapeur. Jusqu'à l'âge de 12 ans, il a passé ses après-midi à regarder les trains arriver à la gare, mais ensuite les locomotives à vapeur n'étaient plus visibles, si bien que sa passion pour les trains s'est refroidie et qu'il s'est intéressé à d'autres choses, d'autant plus qu'il n'avait aucun contact avec d'autres amateurs de trains.

En novembre 1988, grâce à un train spécial pour le 90e anniversaire de la fin de la Première Guerre mondiale, Pierluigi a pu monter pour la première fois dans la cabine de conduite d'une locomotive de type 740 à la gare de Padoue. L'odeur du charbon incandescent mélangé à l'huile chaude et le bruit de la pompe Westinghouse ont éveillé sa passion pour la vapeur et, à partir de ce moment, non seulement il a suivi tous les trains spéciaux de la région, mais il s'est aussi lié d'amitié avec les conducteurs de locomotive avec lesquels il a pu passer dans la cabine de conduite et apprendre directement d'eux comment conduire la locomotive et utiliser la chaudière. Après avoir obtenu un diplôme technique en génie civil, il a commencé à étudier à la faculté d'architecture de Venise en 1989.

En 1992, il a organisé une exposition et un train spécial à vapeur pour le 150e anniversaire de la troisième ligne ferroviaire italienne Padoue-Marghera (Venise). Il a fait la connaissance de quelques collaborateurs de FS et a participé à l'organisation d'un autre train spécial en 1994. Chez FS, on se demandait comment coordonner l'organisation des trains spéciaux au niveau national, car tout était géré au niveau local sans structure spécifique.

En 1994, Pierluigi a participé à une série de réunions au niveau national afin de créer avec FS des associations de bénévoles au niveau régional qui pourraient travailler dans les dépôts de locomotives pour l'entretien des véhicules, l'organisation logistique et le soutien des trains spéciaux. C'était la première fois que cela se produisait en Italie, car les associations existantes limitaient leurs activités à l'organisation de voyages en trains spéciaux et de visites d'étude dans les dépôts de locomotives.

C'est ainsi qu'en 1996, il est devenu membre de la première association « opérationnelle » en Italie, Italvapore de Florence, qui avait un accord avec les FS. Cela lui a donné la possibilité d'effectuer de nombreux voyages en locomotive en Toscane et d'acquérir la qualification d' « accudiente » (rôle lié à l'allumage du feu et à la surveillance de la chaudière pendant le stationnement).

De 2002 à 2006, il a été membre de l'association Musi Neri, basée à Vérone, où de nombreuses lo-

comotives à vapeur étaient entretenues pour des voyages spéciaux. Afin de sauver une locomotive à vapeur, la 880.001, de la démolition, il a fondé en 2006 avec onze autres amis la Società Veneta Ferrovie SVF, dont il est devenu le président (jusqu'en 2018), et a ainsi réussi à sauvegarder cette petite locomotive qui est devenue le symbole de l'association. En 2007, il a terminé ses études avec un travail sur l'utilisation touristique d'une ligne ferroviaire ouverte au trafic normal, la restauration d'une installation historique à Primolano (avec dépôt et installation à vapeur) et l'utilisation d'un train historique. En 2009, le projet a été présenté aux autorités locales en vue d'un financement. Les travaux ont débuté en 2013 et se sont achevés en 2017.

Depuis 2006, il est actif au sein de la Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali (Fédération italienne des chemins de fer touristiques et muséaux/FIFTM). En 2009, il a commencé à participer, avec le président Alberto Sgarbi, aux réunions du ministère des Infrastructures et de l'Agence nationale pour la sécurité ferroviaire ANSF afin de définir les premières étapes d'un règlement ferroviaire pour le secteur historique.

En 2007, Pierluigi Scoizatto s'est également intéressé aux activités de FEDECRAIL en participant à la présentation de la Charte de Riga à Bruxelles et en ayant l'occasion de rencontrer personnellement David Morgan et les membres du conseil d'administration. Après le départ à la retraite du professeur Guido Rossi (l'un des pères fondateurs de FEDECRAIL), il a été élu au conseil d'administration en 2015, où il est actuellement responsable de la politique de la jeunesse/des échanges de jeunes Fedecrail, du plan stratégique et de la communication.

Il poursuit son travail bénévole au sein de l'association SVF, où il est membre du conseil d'administration et participe également aux activités du musée de Primolano. En novembre dernier, il a été réélu membre du comité directeur de la FIFTM.

Pierluigi habite toujours à Padoue, et toujours à proximité de la gare. Les trains ont changé, comme tout ce qui les entoure, mais son intérêt pour l'histoire et la culture n'a jamais faibli, pas plus que sa passion pour la vapeur. Il est copropriétaire d'une entreprise active dans le domaine de l'impression et de la communication visuelle. Il est marié à Anna et a deux enfants, Edorado et Rachele.

Edoardo a une passion pour les chemins de fer... allez savoir pourquoi ?

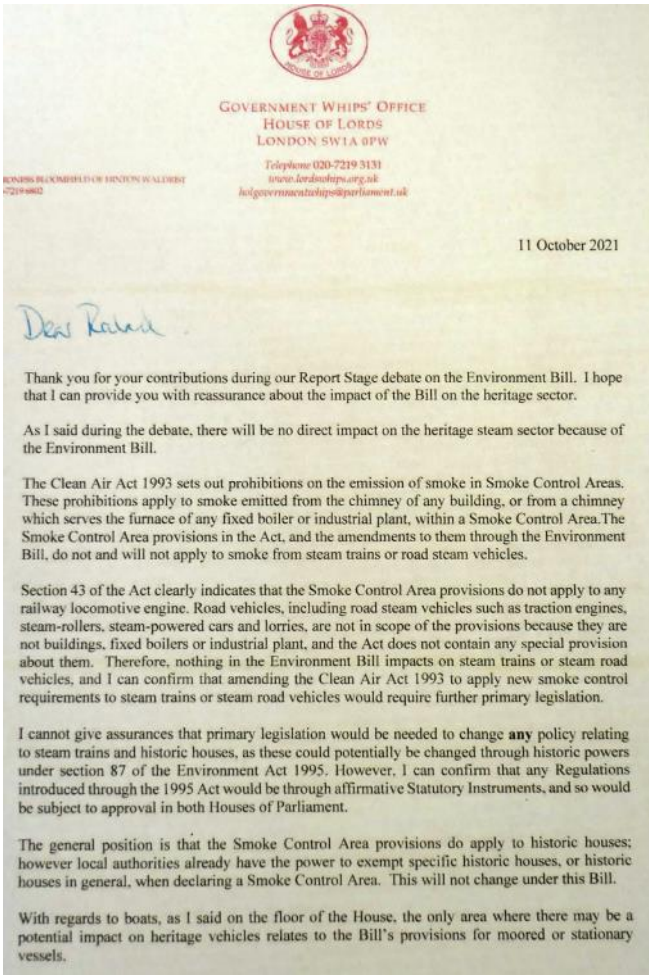
## Le projet de loi britannique sur l'environnement sans influence sur les locomotives à vapeur

**LES FAITS EN BREF :**

***- Le Parlement britannique a approuvé un nouveau projet de loi sur l'environnement***

***- Celui-ci n'aura pas d'influence sur les locomotives à vapeur et les rouleaux compresseurs.***

***- Il convient d'éviter les fortes fumées provenant de la cheminée des locomotives à vapeur.***



GOVERNMENT WHIPS' OFFICE
HOUSE OF LORDS
LONDON SW1A 0PW

Telephone 020-7219 3131
www.lordswhips.org.uk
holgovernmentwhips@parliament.uk

11 October 2021

Dear Rachel

Thank you for your contributions during our Report Stage debate on the Environment Bill. I hope that I can provide you with reassurance about the impact of the Bill on the heritage sector.

As I said during the debate, there will be no direct impact on the heritage steam sector because of the Environment Bill.

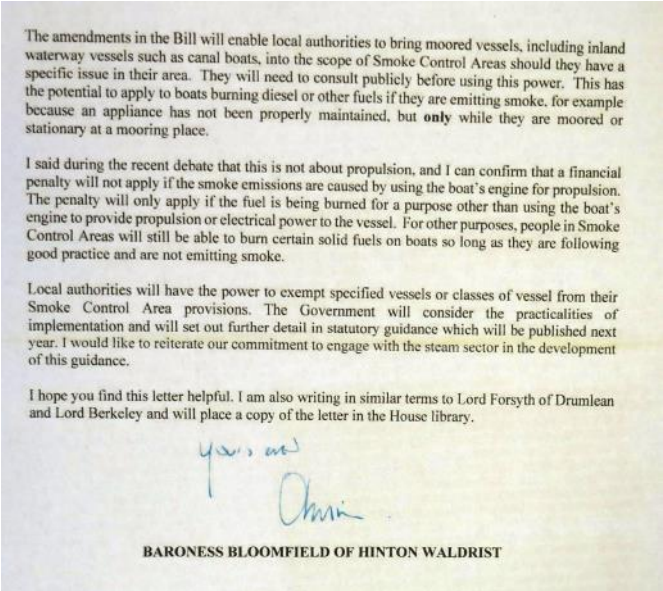
The Clean Air Act 1993 sets out prohibitions on the emission of smoke in Smoke Control Areas. These prohibitions apply to smoke emitted from the chimney of any building, or from a chimney which serves the furnace of any fixed boiler or industrial plant, within a Smoke Control Area.The Smoke Control Area provisions in the Act, and the amendments to them through the Environment Bill, do not and will not apply to smoke from steam trains or road steam vehicles.

Section 43 of the Act clearly indicates that the Smoke Control Area provisions do not apply to any railway locomotive engine. Road vehicles, including road steam vehicles such as traction engines, steam-rollers, steam-powered cars and lorries, are not in scope of the provisions because they are not buildings, fixed boilers or industrial plant, and the Act does not contain any special provision about them. Therefore, nothing in the Environment Bill impacts on steam trains or steam road vehicles, and I can confirm that amending the Clean Air Act 1993 to apply new smoke control requirements to steam trains or steam road vehicles would require further primary legislation.

I cannot give assurances that primary legislation would be needed to change **any** policy relating to steam trains and historic houses, as these could potentially be changed through historic powers under section 87 of the Environment Act 1995. However, I can confirm that any Regulations introduced through the 1995 Act would be through affirmative Statutory Instruments, and so would be subject to approval in both Houses of Parliament.

The general position is that the Smoke Control Area provisions do apply to historic houses; however local authorities already have the power to exempt specific historic houses, or historic houses in general, when declaring a Smoke Control Area. This will not change under this Bill.

With regards to boats, as I said on the floor of the House, the only area where there may be a potential impact on heritage vehicles relates to the Bill's provisions for moored or stationary vessels.



The amendments in the Bill will enable local authorities to bring moored vessels, including inland waterway vessels such as canal boats, into the scope of Smoke Control Areas should they have a specific issue in their area. They will need to consult publicly before using this power. This has the potential to apply to boats burning diesel or other fuels if they are emitting smoke, for example because an appliance has not been properly maintained, but **only** while they are moored or stationary at a mooring place.

I said during the recent debate that this is not about propulsion, and I can confirm that a financial penalty will not apply if the smoke emissions are caused by using the boat's engine for propulsion. The penalty will only apply if the fuel is being burned for a purpose other than using the boat's engine to provide propulsion or electrical power to the vessel. For other purposes, people in Smoke Control Areas will still be able to burn certain solid fuels on boats so long as they are following good practice and are not emitting smoke.

Local authorities will have the power to exempt specified vessels or classes of vessel from their Smoke Control Area provisions. The Government will consider the practicalities of implementation and will set out further detail in statutory guidance which will be published next year. I would like to reiterate our commitment to engage with the steam sector in the development of this guidance.

I hope you find this letter helpful. I am also writing in similar terms to Lord Forsyth of Drumlean and Lord Berkeley and will place a copy of the letter in the House library.

Yours ever

Chris

BARONESS BLOOMFIELD OF HINTON WALDRIST

*Ministerial Assurance Letter*

**LE TEXTE EN DÉTAIL :**

Au cours du débat sur la nouvelle loi britannique sur l'environnement à la Chambre des Lords, Lord Faulkner of Worcester (président de la British Heritage Railway Association), a obtenu l'assurance du ministre de l'environnement que cette nouvelle loi n'aurait pas d'influence sur l'utilisation de combustibles fossiles (p. ex. le charbon) dans les locomotives à vapeur et les rouleaux à vapeur traditionnels. Il en va de même pour la navigation de plaisance traditionnelle si le combustible est utilisé pour la propulsion du bateau. Dans la mesure du possible, il faut éviter de fumer beaucoup.

La plupart de ces exemptions sont basées sur la loi sur la qualité de l'air de 1993. Un guide de mise en œuvre statutaire sera élaboré par le gouvernement l'année prochaine. Dans le cadre de ce processus, un engagement avec le secteur de la vapeur patrimoniale a été promis.

***Jaap Nieweg***

*Kohlenhof Den Haag 1913*

# Situation actuelle de l'approvisionnement en charbon pour locomotives

**LES FAITS EN BREF :**

***L'approvisionnement en charbon pour locomotives s'avère de plus en plus difficile. Les études menées par FEDECRAIL et VDMT sur la situation actuelle de l'approvisionnement en charbon pour locomotives ont permis d'identifier jusqu'à présent trois charbons pour locomotives généralement appropriés : le charbon polonais de la mine de Wesoła en Silésie, le charbon britannique de la mine de Ffos-y-fran au Pays de Galles et le charbon russe de la mine de Ssibirski 9 en Sibérie. Seul le charbon de Ffos-y-fran est actuellement facilement disponible, mais la mine devrait probablement fermer fin 2022. Le charbon russe est en grande partie acheté par la Chine, le charbon polonais est utilisé dans le pays.***

**LE TEXTE EN DÉTAIL :**

Les recherches menées jusqu'à présent par FEDECRAIL et VDMT ont permis d'identifier trois charbons pour locomotives généralement adaptés :

1. Charbon polonais provenant de la mine de Wesoła en Silésie (divers importateurs) ;
2. Charbon britannique provenant de la mine de Ffos-y-fran au Pays de Galles (Hargreaves ; bureau de vente pour l'Europe continentale à Duisburg, Allemagne) ;
3. Charbon russe de la mine Ssibirskij 9 en Sibérie (importateur : terval à Liège, Belgique).

Parmi ceux-ci, seul le charbon de Ffos-y-fran est facilement disponible à l'heure actuelle. La pénurie actuelle sur le marché européen du charbon est due à l'essor et au pouvoir d'achat de la Chine. La Chine, le plus grand émetteur de $CO_2$ au monde, produit mille gigawatts d'électricité au charbon sur son territoire, ce qui représente plus de la moitié du total mondial et plus de quatre fois celui des deuxième et troisième plus grands utilisateurs (Inde et États-Unis). La Chine continue d'ajouter des centrales électriques au charbon à l'intérieur de ses frontières, mettant en service 41 gigawatts d'électricité au charbon rien qu'en 2020. Toutes ces nouvelles centrales au charbon ont un

besoin urgent de charbon pour fournir l'électricité nécessaire à la croissance économique rapide de la Chine.

Les Chinois ont acheté la totalité de la production de la mine Ssibirskij 9 jusqu'en mai 2022 (information de Terval) ! En raison du coût élevé de ses propres mines souterraines, la Pologne s'était tournée, dans une certaine mesure, vers le charbon russe importé à ciel ouvert. Aujourd'hui, les Chinois paient le double du prix initial pour le charbon russe - le charbon russe part donc vers l'est. La Pologne s'empresse d'ouvrir de nouveaux filons dans ses mines existantes pour s'assurer que ses citoyens (la majorité d'entre eux dépendent du chauffage urbain des centrales de cogénération au charbon) ne resteront pas dans le froid et l'obscurité pendant l'hiver prochain. Le peu de charbon restant pour l'exportation est vendu aux enchères - et les chemins de fer historiques ne sont pas du tout en mesure de faire la meilleure offre !

Nous sommes donc pratiquement coupés du charbon russe et polonais. Hatfield Energy, au Royaume-Uni, tentera d'importer davantage de charbon de Russie l'année prochaine, mais affirme que le prix ne sera "probablement pas aussi compétitif qu'auparavant" (quel bel euphémisme pour "inabordable"). L'entreprise belge Terval tentera également de s'assurer du charbon russe pour 2022. Compte tenu de ces faits, la fermeture de la mine de Ffos-y-fran au Pays de Galles à la fin de l'année 2022 (une bataille politique est en cours pour prolonger le permis d'exploitation jusqu'à la fin de l'année 2024) pourrait signifier la fin de l'exploitation économiquement viable des locomotives à vapeur au charbon en Europe, d'autant plus si l'on tient compte de l'augmentation constante des émissions de CO2. Pour l'instant, Ffos-y-fran est la seule option en Allemagne !

Les dernières spécifications du charbon VDMT, qui tiennent compte de l'histoire géologique différente du charbon russe et de toutes les réglementations environnementales actuelles, sont jointes.

Contrairement à la situation du charbon, il existe jusqu'à présent des réserves relativement importantes de combustibles liquides pour les locomotives à vapeur fonctionnant au pétrole, à des prix encore raisonnables, notamment des combustibles à empreinte carbone nulle.

Pour plus de détails, contactez directement l'auteur : info@sephys.

***Reinhard W. Serchinger***

**Spécifications du Charbon de Locomotive à Vapeur**

SePhys Dr. rer. nat. Reinhard W. Serchinger pour FEDECRAIL en novembre 2021

| | |
|---|---|
| Type de houille | gras à courte flamme (demi-gras acceptable) |
| Grosseur des morceaux (pour le chauffage effectué à la main) | 80 – 120/150 mm ou 50 – 80 mm |
| Pouvoir calorifique inférieure (charbon brut) | ≥ 28 MJ/kg |
| Pouvoir calorifique inférieure (en poids sur sec) | ≥ 29,3 MJ/kg |
| Cendre (charbon brut) | ≤ 6 % |
| Soufre (en poids sur sec) | ≤ 1 % |
| Soufre combustible (en poids sur Pci sur sec) | ≤ 0,20 g/MJ |
| Eau (charbon brut) | ≤ 5 % |
| Matières volatiles (MV) (en poids sur pur et sec) | 19 – 28 % (14 – 35 % permissible) |
| Chlore (en poids sur sec) | ≤ 0,18 % |
| Point de fusion de la cendre (atmosphère réductrice; demi-sphère) | > 1300° C |
| Autre paramètres: | |
| Fer (les associations $Fe_2SiO_4$ et FeO qui sont formées en cas de manque d'air abaissent le point de fusion de la cendre) (en poids sur sec) | < 3500 mg/kg |
| Azote (charbon brut) | < 1,89 % |
| Mercure (point d'ébullition = 357° C) (en poids sur sec) | ≤ 0,18 mg/kg |
| Proportion de menu charbon (0 – 20 mm) | ≤ 5 % |

## Europa Nostra Awards 2022: Appel à candidature

**LES FAITS EN BREF :**

***Les nouveaux « Europa Nostra Awards 2022 » sont arrivés. Le prix européen du patrimoine culturel, soutenu par le programme « Europe créative » de la Commission européenne et géré par Europa Nostra, a été restructuré et doté de nouvelles catégories et de nouveaux critères. La catégorie la plus pertinente pour le secteur des chemins de fer historiques devrait être la « conservation & réutilisation adaptative ». Parmi les récompenses figurent cinq « Grands Prix », dotés chacun de 10 000*** euros. La date limite de

*Award Winner Station Central Antwerpen*

***dépôt des candidatures est fixée au mardi 1er février 2022.***

**LE TEXTE EN DÉTAIL :**

Le programme des prix du patrimoine européen, soutenu par le programme « Europe créative » de la Commission européenne et géré par Europa Nostra, a été restructuré avec de nouvelles catégories et de nouveaux critères. Les inscriptions sont ouvertes pour 2022. Certains bâtiments et structures ferroviaires ont été récompensés au cours des années précédentes, mais il s'agissait généralement de grands « projets institutionnels » sur des réseaux nationaux (par exemple, la gare centrale d'Anvers, le Stephenson High Level Bridge, Newcastle-on-Tyne, l'ancien atelier de locomotives à Tilburg). Cependant, de manière plus générale, les lauréats comprennent également de nombreux petits bâtiments et projets réalisés par des groupes communautaires et bénévoles, ainsi que des « projets géants » réalisés par des organismes nationaux. Fedecrail garde l'espoir qu'au moins une nomination du secteur du patrimoine ferroviaire figurera finalement parmi les projets gagnants !La catégorie la plus pertinente pour notre secteur est probablement celle de la conservation et de la réutilisation adaptative. Les autres catégories comprennent la formation et les compétences, la recherche et les "champions du patrimoine" (personnes et organisations). Parmi les récompenses, il y aura cinq « Grands Prix » du patrimoine qui recevront chacun une récompense financière de 10 000 euros. Le programme dispose de son propre site web. Pour obtenir tous les détails et le formulaire de candidature, veuillez consulter le site : www.europeanheritageawards.eu/apply. L'appel de l'EN est le suivant : "Soumettez votre candidature et partagez vos succès à travers l'Europe !"  La date limite de dépôt des candidatures est **mardi 1er février 2022**.

***Peter Ovenstone***
***Sekretariat EN Industrial & Engineering Heritage Committee***

## Europa Nostra - Nouvelles

**LES FAITS EN BREF :**

***- EN continue à soutenir le projet Working Industrial & Mobile Heritage.***

***- Le projet de recherche Sources of Coal du Comité se poursuivra***.

***- EN est désormais co-président pour la région Europe du Climate Heritage Network.***

**TEXT EN DÉTAIL :**

Lors de sa récente réunion, le Comité du patrimoine industriel et de l'ingénierie d'Europa Nostra (EN) a réaffirmé son soutien au projet de campagne Working Industrial & Mobile Heritage et continuera à s'impliquer activement. En outre, le travail se poursuit avec le projet de recherche « Sources of Coal » du Comité. Peter Ovenstone a représenté Fedecrail à l'Assemblée générale du Réseau européen de l'énergie le lundi 29 novembre, au cours de laquelle il a été annoncé que le Réseau européen de l'énergie a été nommé co-président pour la région Europe du Climate Heritage Network (un organisme que nous devrons peut-être convaincre de la valeur continue du patrimoine industriel et mobile et, bien sûr, de nos modestes besoins en carburant). L'avancement de la mission d'enquête du programme « 7 Most Endangered » sur les menaces pesant sur l'Achenseebahn (ainsi que sur les six autres sites figurant sur la liste de cette année) a été fortement entravé par la pandémie de COVID.

***Peter Ovenstone***
***Secretariat, EN Industrial & Engineering Heritage Committee***

## UIC TopRail: Réalisation de la Vision Rail 2030

**LES FAITS EN BREF :**

***L'UIC publie un document stratégique intitulé « Vision of Rail 2030 », qui définit la voie à suivre pour concevoir un meilleur avenir pour le rail. Le lien est https://uic.org/IMG/pdf/uic-design-a-better-future-vision-of-rail-2030.pdf***

**LE TEXTE EN DÉTAIL :**

Dans mon article de la mise à jour 46 (UIC TopRail - What is the "New Normal" for Museum an Tourist Railways and Tramways ?), j'ai décrit les études multimodales qui visent à déterminer la "nouvelle norme" pour les modes de transport après la pandémie. Une fenêtre d'opportunité spécifique au rail a été identifiée et un document stratégique « Vision of Rail 2030 » a été publié le mois dernier par l'UIC, définissant la voie à suivre pour concevoir un meilleur avenir pour le rail. Il est fortement recommandé aux membres de FEDECRAIL de se procurer ce document dans le cadre de leur planification et du développement de leur stratégie pour la prochaine décennie.
Le lien est uic-design-a-better-future-vision-of-rail-2030.pdf et ce document clé a été publié à temps pour être largement distribué à la COP26 (Conférence des Parties) à Glasgow. Ce document clé a été publié à temps pour être largement distribué lors de la COP26 (Conférence des Parties).
Bien qu'il s'agisse d'un document mondial pour l'industrie ferroviaire, vous trouverez de nombreuses parties qui concernent également les voies que nos musées et nos chemins de fer touristiques devront suivre pour réussir dans les années à venir.
Il décrit un paysage de la mobilité en 2030 où :
- Les voitures et les camions sont moins utilisés parce que davantage de passagers et de marchandises se sont déplacés vers le rail.
- Les trains à grande vitesse ont doublé et concurrencent l'avion sur les trajets de courte et moyenne distance.
- Les liaisons aériennes à courte distance ont été supprimées et les compagnies aériennes travaillent en étroite collaboration avec les liaisons ferroviaires.

***John Fuller FCILT***
***UIC-Vertreter***

## Symposium mondial de l'UIC L'avenir des Chemins de fer : Le transfert modal

**LES FAITS EN BREF :**

***L'UIC TopRail a lancé l'année du jubilé de sa création en 1922 par un World Symposium auquel ont participé 50 orateurs et délégués du monde entier. En résumé, les chemins de fer du monde entier regardent dans la même direction pour réaliser leur stratégie à l'horizon 2030. Les principaux***

***résultats sont les suivants***
***- le rail sera la base de la mobilité dans la décarbonisation et le Green Deal.***
***- Nous avons 10 ans pour changer et faire du rail le premier choix.***
***- Le train doit devenir le choix du client.***
***Et de la COP26 : les jeunes veulent plus de transports publics.***

**LE TEXTE IM DETAIL:**

Après le document stratégique "Vision of Rail 2030" et la réunion COP26 à Glasgow, l'année anniversaire de la fondation de l'UIC (1922) a été lancée par un symposium international les 30 novembre et 1er décembre 2021. Toutes les régions de l'UIC du monde entier y ont participé, avec une cinquantaine d'intervenants de haut niveau, dont Josef Doppelbauer, directeur exécutif de l'Agence ferroviaire européenne. L'objectif était de fournir une feuille de route pour transformer les chemins de fer en une colonne vertébrale durable de la mobilité dans les années à venir et de montrer aux décideurs politiques quels projets de transformation efficaces auraient un impact majeur sur le transfert modal vers le rail pour atteindre les objectifs de développement durable des Nations Unies et les objectifs du Green Deal en Europe.

Lien vers les présentations (vidéo complète à venir) à l'adresse :

https://uic.org/events/uic-symposium-2021

Les présentations d'ouverture d'ONU-Habitat, du chef de cabinet du commissaire européen chargé des transports et de la SNCF visaient à définir le type de monde dans lequel nous vivons et ce que nous faisons pour l'améliorer. La Commission européenne présentera son paquet vert pour le transport ferroviaire dans le courant du mois. La SNCF a souligné que les émissions dues au transport continuent d'augmenter et que la voix du rail doit être plus forte pour faire remarquer que le rail n'est responsable que d'environ 1,3 % de ces émissions.

L'accent a ensuite été mis sur la transition vers une mobilité propre, en insistant sur les possibilités qu'offrira l'intelligence artificielle, qui se développe rapidement, dans les cinq prochaines années. Les nouvelles technologies sont portées par la pandémie et les logiciels deviennent plus importants que le matériel. Important : la cybersécurité, le fonctionnement transfrontalier sans faille et l'accès à des produits de bout en bout.

Le directeur de la stratégie de l'UITP a souligné que les voyages d'agrément se rétablissent beaucoup plus rapidement que les voyages pendulaires et que les différences entre les groupes d'âge sont plus importantes. Trois objectifs importants de « facilité » : achat facile de billets, accès facile à l'information et paiement facile.

Le directeur général de la mobilité et des transports de la Commission européenne a expliqué que le partenariat ferroviaire européen est en place depuis fin novembre 2021. Des leçons ont été tirées de l'exploitation du « Connecting Europe Express », qui montrent clairement qu'une approche numérique commune, une conception commune des horaires et une refonte de la capacité sont essentielles, raison pour laquelle les lignes directrices RTE-T seront révisées. De même, en 2022, la législation relative aux conducteurs de train, qui vise à supprimer les restrictions nationales, et les STI relatives au numérique et au rail vert seront révisées. Ensuite, des dispositions relatives aux nouvelles technologies telles que l'attelage automatique seront élaborées, et les billets électroniques multimodaux seront visés d'ici 2030. 2022 sera l'Année européenne de la jeunesse.

La direction de la DB a souligné la nécessité de se concentrer sur les attentes des clients. D'ici 2030, a-t-elle dit, les chemins de fer devront être durables et intelligents. L'intelligence artificielle (IA) serait nécessaire pour soutenir plus de trains et des trains plus ponctuels.

L'eurodéputée Verts/ALE de la commission TRAN a insisté sur le fait que les chemins de fer doivent aller de l'avant : Avec 0,4% des gaz à effet de serre, on transporte 8,0% des passagers. Un message clé, a-t-elle dit, est « Pensez comme un réseau au lieu d'un patchwork ! ».

Le vice-premier ministre belge a notamment évoqué une étude selon laquelle les jeunes n'ont plus pour objectif premier d'obtenir leur permis de conduire, le marché pour le nouveau paradigme

est donc là. Le directeur exécutif de la CER a souligné que l'écobilan du rail doit toujours être amélioré (rail 28 g CO2/km ; route 102 g CO2/km ; air 244 g CO2/km). La feuille de route de la CER prévoit l'émission de billets 6 à 12 mois à l'avance d'ici 2025, ainsi qu'un système d'échange tarifaire actualisé avec billetterie numérique et informations en temps réel. L'UE doit légiférer pour que tous les chemins de fer puissent travailler ensemble et le réseau RTE-T doit être complété sans une vitesse minimale de 160 km/h pour les trains de passagers. L'ERTMS, le positionnement par satellite (Galileo) et la gestion numérique des capacités sont des objectifs.

Le Secrétaire général des Nations unies, le Forum international des transports, a énuméré les objectifs de développement durable qui encouragent activement le transport ferroviaire. Son modèle pour 2030 : des systèmes de transport intermodaux intégrés, dans lesquels les transports publics et le rail jouent un rôle plus important.
Le président de SNCF International a souligné la nécessité de mesures proactives et d'une stratégie globale, ainsi que de mesures visant à réduire notre empreinte écologique. Le directeur exécutif de l'ERA a déclaré que son objectif pour 2030 était un réseau européen sans rupture, avec l'intégration du rail dans les services de transport européens. Dans le cadre du 4e paquet ferroviaire, il y aura un certificat de sécurité unique avec une compétence à l'échelle de l'UE, les règles nationales seront intégrées et appliquées au niveau international dans un espace ferroviaire européen unique. Des mesures devraient être prises pour compléter les liaisons manquantes pour les ports et les aéroports. D'ici 2030, il devrait y avoir Eurocontrol pour le transport ferroviaire. Le directeur général de l'UIC a appelé à l'intégration internationale, pour laquelle la 5G est le facteur décisif.
La suite du symposium était centrée sur le Moyen-Orient, l'Afrique, la région Asie-Pacifique et l'Amérique. Dans son résumé du symposium, la direction générale a apprécié la création de la Vision Rail 2030 de l'UIC, qui montre que les chemins de fer du monde entier regardent dans la même direction pour réaliser leur stratégie d'ici 2030.
Les principaux résultats :
-le rail sera la base de la mobilité dans le cadre de la décarbonisation et du Green Deal.
-Nous avons 10 ans pour changer et faire du rail le premier choix.
-Le train doit devenir le choix du client.
- COP26 : Les jeunes veulent plus de transports publics.
Conclusion Message for the world:
“Rail is the Smart Green Sustainable Opportunity for Seamless Accessible Mobility shared by all for our Planet”.

***John Fuller FCILT***
***UIC-Vertreter***

## Réunion d‘automne 2021 de l‘ÖMT à Gmünd

**LES FAITS EN BREF :**

***Cette année, la conférence d'automne de l'association ÖMT (Österreichischer Museums- und Touristikbahnen), qui s'est tenue du 19 au 21 novembre 2021 à Gmünd en Basse-Autriche, a été accueillie par les chemins de fer de Basse-Autriche en collaboration avec l'association WSV-Waldviertel Schmalspurbahnverein. Les 34 représentants des organisations membres et des partenaires de coopération ont pu assister à un riche programme de conférences sur les thèmes actuels des chemins de fer musées et à un programme attrayant d'excursions sur les rails.***

**LE TEXTE EN DÉTAIL :**

Trente-quatre représentants des organisations membres et des partenaires de coopération ont répondu à l'invitation de l'ÖMT-Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen (Association des chemins de fer muséaux et touristiques autrichiens) à sa réunion d'automne de cette année à Gmünd, organisée par les chemins de fer de Basse-Autriche en collaboration avec l'association WSV-Waldviertler Schmalspurbahnverein (Association des chemins de fer à voie étroite de Basse-Autriche), dans le Waldviertel, la partie la plus septentrionale de la Basse-Autriche. Une grande partie des délégués a déjà participé à la première partie du programme de l'excursion, introduite par l'accueil de la directrice des chemins de fer de Basse-Autriche Barbara Komarek et

*Waldviertelbahn*

du chef de service Herbert Frantes dans le hall d'accueil de la gare nouvellement construite de la Waldviertelbahn. Après une brève présentation de la Waldviertelbahn qui, avec les lignes nord et sud, comprend un réseau ferroviaire d'un total de 68 kilomètres à l'écartement de 760 mm, la visite s'est déroulée dans les installations de la gare et dans les ateliers. Elle a permis non seulement d'avoir un aperçu de l'entretien des locomotives et des wagons, mais aussi d'aborder en détail les mesures d'amélioration de l'infrastructure. Celles-ci étaient urgentes après la reprise par les ÖBB en 2010, afin d'assurer la pérennité de l'entreprise, et représenteront encore un champ d'activité dans les années à venir, surtout dans le secteur de la superstructure. Outre la présentation des organisations hôtes, le programme des conférences était consacré, entre autres, aux thèmes suivants : Le prix autrichien de la culture ferroviaire, le patrimoine culturel sur les chemins de fer autrichiens, les assurances dans le domaine ferroviaire, l'avenir de la formation et de l'examen des conducteurs de véhicules moteurs pour les « véhicules ferroviaires historiques », les images de dommages sur les chaudières à vapeur, les mesures des émissions sur les locomotives à vapeur ainsi que les systèmes de réservation en ligne pour les chemins de fer muséaux et touristiques.Le programme-cadre traditionnel des congrès d'automne de l'ÖMT a permis de détendre l'atmosphère : trajet avec une rame caractéristique à deux essieux, tractée par la locomotive diesel V 12 - à l'origine déjà locomotive attitrée à Gmünd depuis 1962 sous le nom de 2095.12 - par la ligne nord, tout d'abord vers Alt-Nagelberg. La rencontre avec la 2091.09 du WSV a été mise à profit pour faire des arrêts photos en gare et à la bifurcation de la ligne, avec la reconstitution du double départ autrefois légendaire des trains vers Litschau et Heidenreichstein. Ensuite, continuation vers Litschau pour la visite de la gare et des wagons-musées. La gare, mal située selon les critères actuels, trouve son origine dans le projet de prolongement de la ligne vers le chemin de fer à voie étroite Neuhaus - Neubistritz, qui a cependant été victime du démantèlement de l'Autriche après la fin de la Première Guerre mondiale et du nouveau tracé de la frontière. Après le retour à Alt-Nagelberg, la 2091.09 s'est rendue à Heidenreichstein pour visiter les véhicules et les installations du WSV. Retour à Alt-Nagelberg, et ce jusqu'à Aalfang en tant que GmP (train de marchandises avec transport de personnes ) avec un wagon de marchandises à voie normale. Après un trajet rapide avec la rame à deux essieux à nouveau tractée par le V12, Gmünd était à nouveau atteint pour la suite du programme. Le lendemain, l'automotrice diesel VT 8 a été utilisée pour une séance photo au Gleisdreieck. Ensuite, les participants se sont rendus à Weitra à bord du VT 11 en empruntant une partie de la ligne sud.
Après le retour à Gmünd, la réunion d'automne 2021 de l'ÖMT s'est officiellement terminée par les remerciements du président de l'association, Harald Baminger, aux chemins de fer de Basse-Autriche et à l'association des chemins de fer à voie étroite du Waldviertel pour leur hospitalité et pour le programme-cadre riche et sans accroc, grâce aux nombreux bénévoles qui ont œuvré en coulisses.

***Harald Baminger,***
***Président ÖMT***

## Musée national portugais des chemins de fer et la pandémie : nouvelles stratégies

**LES FAITS EN BREF :**

***« Nous ne sommes pas encore tout à fait arrivés à destination, mais nous pensons être sur la bonne voie en mettant l'accent sur la numérisation. » C'est ainsi que le Museu Nacional Ferroviário, le musée national des chemins de fer au Portugal, résume les derniers mois au cours desquels il a essayé de traverser la pandémie le mieux possible. Le musée a saisi le lockdown et ses conséquences comme une opportunité d'adopter de nouvelles stratégies pour attirer les visiteurs.***

**LE TEXTE EN DÉTAIL :**

Inauguré en mai 2015, le Musée national portugais des chemins de fer Museu Nacional Ferroviário , situé à sous-région Médio Tejo, raconte l'histoire de plus de 160 ans de chemins de fer au Portugal, répartis dans quatre bâtiments et à l'extérieur. La collection va des petits objets comme le First Train Ticket aux trésors comme le Royal Train et le Presidential Train, en passant par des locomotives à vapeur de plusieurs tonnes.

Lorsque la pandémie a atteint le Portugal en janvier 2019, nous avons longtemps ignoré les défis qu'elle entraînerait. Elle a créé un niveau d'incertitude sans précédent et a entraîné une baisse de plus de 60 % du nombre de visiteurs de notre musée national des chemins de fer.

Le Portugal a connu deux lockdowns généraux, obligeant notre musée à fermer pendant trois mois à chaque fois. Après que le gouvernement a autorisé à nouveau l'utilisation des installations culturelles, le musée a rouvert ses portes avec un plan d'urgence.

Pendant les périodes de lockdown, toute l'équipe du musée a été maintenue. Ceux qui devaient rester personnellement au musée se consacraient au nettoyage, à la conservation et à la restauration de la collection. Les autres ont conservé leurs fonctions, mais par télétravail. Des investissements ont également été réalisés pour améliorer l'accessibilité du musée.

C'est à ce moment-là que nous avons réalisé que le musée devait investir davantage dans le contenu numérique pour maintenir la relation avec son public - le paradigme avait changé ! Nous avons investi dans le contenu numérique, depuis les textes jusqu'au tournage et au montage de vidéos. Pour ce faire, des formations en ligne ont été dispensées et un nouvel équipement informatique a été acheté. Toute l'équipe a été impliquée afin de

*Séance de théâtre*

*Exposition photo*

créer une conscience de la mission commune à tous. Nous avons développé des visites virtuelles.

Le musée ne dispose pas encore d'une visite virtuelle professionnelle et nous n'avions pas d'équipement mobile, nous avons donc créé une visite avec des vidéos et des photos. Les visites ont été mises à disposition via des plateformes en ligne telles que Zoom et Teams.

Nous avons publié les visites virtuelles via nos médias sociaux et notre site web. Parallèlement, nous avons envoyé des listes de diffusion, notamment aux écoles, aux maisons de soins, aux établissements pour personnes âgées et aux établissements médicaux, aux prisons pour mineurs.

Nous étions conscients que nous n'avions pas de produit professionnel, et c'est donc avec une grande surprise et une grande joie que nous avons reçu des centaines de rendez-vous. Nous avons fait des visites virtuelles pour des personnes individuelles, des familles et jusqu'à des groupes de 20 et 30 personnes. Nous avons touché beaucoup de gens, beaucoup n'avaient jamais entendu parler du musée, d'autres connaissaient le musée et d'autres encore - et c'est ce qui est intéressant dans cette initiative - n'avaient jamais visité le musée et ne le feraient probablement jamais, par exemple en raison d'une longue maladie ou de très gros problèmes de mobilité.

Cette réalité adaptée nous a apporté un nouveau public. Pour certains, nos visites ont contribué à alléger et à illuminer leurs journées, avec la certitude qu'ils nous rendront visite à l'avenir. Pour d'autres, cela a été la seule occasion de nous connaître.

Depuis sa réouverture après le second lockdown, le musée offre à nouveau tous ses services et s'engage même désormais dans des programmes culturels tels que des pièces de théâtre, des événements littéraires, des conférences et même un festival de musique (Railfest).

Le grand défi consistait à trouver un équilibre entre les exigences sanitaires et une bonne expérience pour le public. Pour gagner la confiance de nos visiteurs, le musée dispose du label "Propre et sûr" (décerné par l'Office portugais du tourisme et le ministère de la Culture) et du label de sécurité européen covid-19.

Une forte adaptation à ces temps nouveaux a nécessité une réponse rapide, accessible et globale, qui nous a permis de continuer à promouvoir et à faire connaître notre collection et notre musée, même à distance.

Outre nos efforts pour améliorer l'expérience des visiteurs du musée, nous avons décidé d'investir dans la numérisation : Nous développons une visite virtuelle avec un guide, avons mis en place un nouveau site web en plusieurs langues et gérons notre contenu en ligne.

En août et septembre, nous avons dépassé le nombre de visiteurs d'août 2018 (avant la pandémie) et nous sommes fermement convaincus que cela est dû à la stratégie que nous avons adoptée pendant la pandémie. Nous n'avons pas encore atteint notre objectif, mais nous pensons être sur la bonne voie en mettant l'accent sur la numérisation.

***Museu Nacional Ferroviário***