



EUROPEAN FEDERATION OF MUSEUM & TOURIST RAILWAYS

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques
Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

UPDATE NR 24

09 / 2014

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

If you would like to receive your copy of Update in French or German, please let Josef Sabor know (contact details on the last page).

Si vous souhaitez recevoir une version française de Update, veuillez le notifier à Josef Sabor (coordonnés en dernière page).

Wenn Sie das Update auf Französisch oder Deutsch erhalten wollen, wenden Sie sich bitte an Josef Sabor (Kontakt siehe letzte Seite).

LES 20 ANS DE FEDECRAIL

L'Assemblée Générale Annuelle de la Fédération Européenne des Musées et Chemins de Fer Touristiques, qui s'est tenue à Budapest est spéciale car elle célèbre les 20 ans de l'organisation européenne. Les délégués se sont réunis en avril, et ont participé à un programme de conférences et d'excursions en Hongrie. Nous profitons de cette opportunité pour retracer une rétrospective des deux décades passées, et pour considérer les résultats obtenus.

Depuis plusieurs années, il y avait de la coopération entre les musées et les chemins de fer touristiques d'Europe. Tout a démarré en 1989, au cours d'une conférence organisée par l'ARPS anglaise (Association of Railway Preservation Societies), qui se déroulait à Utrecht pour célébrer les 150 ans des chemins de fer néerlandais. Lors de cette première rencontre européenne, et ensuite à Hameln (D) en 1991, on a suggéré la création d'une association européenne. Les participants ont pensé que dans une Europe en développement, plus de coopération était nécessaire entre les musées et les chemins de fer touristiques.

Après une période de discussions, de recherches et de préparations, réalisées par un comité de pilotage constitué lors de la réunion d'Hameln, FEDECRAIL a été fondé en 1994 à Louvain (B), conformément à la loi belge. Les statuts prévoient la coopération et l'aide mutuelle, l'étude et la résolution des problèmes communs, et la représentation des intérêts au niveau européen.

Le développement fut lent pendant les premières années, mais bientôt l'impact des règles et des

directives de l'Union Européenne a été important. Egalement le nombre de pays adhérents a atteint 27, un chiffre qui ne change plus beaucoup actuellement. Les organisations en Europe de l'Est ont été informées de l'existence de FEDECRAIL grâce à l'association anglaise NERHT (New Europe Railway Heritage Trust).

Au cours des années FEDECRAIL a réussi, principalement grâce aux bons offices de Brian Simpson, Député Européen, à obtenir des changements à 14 projets de directives européennes, sans oublier la toute première campagne qui a permis de retirer la célèbre directive sur les "surfaces chaudes" qui nous aurait obligé à isoler toutes les conduits de vapeur, et à peindre notre équipement en "jaune à haute visibilité".

Brian Simpson a aussi obtenu une dérogation dans les règles européennes, pour les chemins de fer locaux isolés, comme les transports urbains et les chemins de fer touristiques, à condition qu'ils respectent les règlements nationaux. En particulier, il a négocié une dérogation pour éviter la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation pour les musées et les chemins de fer touristiques. Il a également obtenu une dérogation pour les ateliers des chemins de fer musées, et pour les licences de conducteur. Il a aussi obtenu une dérogation pour le niveau des assurances requis pour les trains historiques circulant sur le réseau principal, et pour la vente à distance. FEDECRAIL a également participé au lobby contre l'interdiction de la crésote dans les traverses de chemin de fer, et contre l'interdiction absolue de certains diluants de peinture. De plus, Brian Simpson, qui a été nommé Président du Comité Transport et Tourisme du Parlement Européen, a obtenu une dérogation pour les ventes de programmes de voyage complets.

De plus, Brian Simpson a organisé une réunion entre FEDECRAIL et l'Agence Ferroviaire Européenne (ERA), et a obtenu que Fedecrail ait le statut d'organisme représentatif auprès de cette agence. Ceci signifie que FEDECRAIL doit être officiellement consulté dans la préparation des projets de règles ferroviaires introduites par l'ERA. Cette obtention est partiellement due à la bonne réputation de la Fédération, grâce à sa présence dans le rapport sur le patrimoine industriel et le tourisme rural, réalisé par la Commission Transport et Tourisme du Parlement Européen.

Des Membres du Conseil de FEDECRAIL sont intervenus à au moins huit reprises pour des problèmes nationaux, à la demande de nos Membres, et même parfois hors de l'Union Européenne. En 2002, à Riga, il a été décidé de rédiger une Charte Culturelle, qui se nommera La Charte de Riga. Cette Charte précise comment traiter les matériels historiques quand on les restaure, et quand on les maintient en état de marche, de telle sorte que les valeurs culturelles soient préservées. La Charte de Riga est un outil utile quand nous communiquons avec les institutions culturelles et internationales.

FEDECRAIL a aussi d'autres actions à son crédit, comme la création de groupes de travail, les échanges de jeunes lors d'un camp annuel, la reconnaissance par l'Agence Ferroviaire Européenne, la représentation au Comité du Patrimoine Industriel d'Europa Nostra, et des invitations pour participer à des réunions de l'Europe et autres séminaires, et pour y effectuer des présentations.

Au cours des années, FEDECRAIL a élargi le nombre de pays qui envoient des bénévoles. Le Conseil se compose de membres de sept pays différents. Dans les premières années, il est exact de dire que les Britanniques dominaient dans les membres du Conseil et les Officiers, bien que la Grande Bretagne représente seulement 30% des chemins de fer historiques et des Musées d'Europe. Aujourd'hui, les Officiers viennent de Suède, Grande Bretagne, France, Allemagne,

Luxembourg, Autriche et Lettonie.

FEDECRAIL est une véritable organisation de bénévoles, et elle n'emploie pas de personnel rétribué. Enfin, il y a l'impact des groupes de travail, particulièrement le groupe des Circulations de trains historiques, qui a réussi l'opération avec l'ERA.

Bien que FEDECRAIL pense qu'il a bien participé pour l'aide à ses membres, mais aussi pour tous les chemins de fer historiques et musées à travers l'Europe, il n'y a pas de place pour de la complaisance, car nous aurons à faire face à de nouveaux défis.

Ingrid Schütte

Avril 2014 - Conférence de Fedecrail et visites en Hongrie

Plus de 130 participants et amis sont arrivés dans la capitale de la Hongrie pour la rencontre Fedecrail de cette année. La plupart sont arrivés par avion à l'aéroport Ferihegy de Budapest, tandis que quelques rares aventuriers ont utilisé l'une ou l'autre option ferroviaire ou maritime. Les citoyens européens de plus de 65 ans peuvent voyager gratuitement dans la majorité des transports publics hongrois (avec passeport ou carte d'identité nationale) ; c'était un intérêt supplémentaire pour un certain nombre de participants

Pendant notre séjour, beaucoup d'entre nous ont pris le temps de voyager sur le réseau de transport varié de Budapest – bus, tram, trolleybus, train de banlieue HÉV (Helyérdekű Vasút – 'chemin de fer d'intérêt local') et services ferroviaires locaux de MÁV. La ligne de métro M4 (verte), récemment inaugurée, était une attraction, non seulement à cause des nouveaux trains mais aussi des bâtiments beaucoup plus spacieux que ceux de la ligne originale M1 (jaune). L'on pense, d'après ce que nous avons entendu, à intégrer les 4 lignes HÉV dans le réseau du métro. Nous avons suivi beaucoup des parcours touristiques de la ville – le château, le Parlement, le pont suspendu, les parcs et les musées etc. D'autres visites à la fabrique de porcelaine Herend, la ville de Veszprém et le château Nagytétény Castle étaient proposées aux collègues qui n'assistaient pas à la conférence. Le temps chaud avait fait fleurir les arbres et les fleurs pour colorer les différents scénarios possibles.

Revisiter un pays relativement tôt après un voyage précédent (2010) peut parfois s'avérer un défi. Cependant, nos hôtes, MÁV Nosztalgia, se sont assurés que les participants à la conférence 2014 (3-9 avril) aient droit à un programme varié d'activités. La conférence et les activités officielles (du jeudi 3 avril au samedi 5 mai) sont couvertes dans le résumé de Steve Wood, alors que les notes qui suivent portent sur les visites d'étude d'après-conférence (du dimanche 6 au mercredi 9).



Le dimanche matin, les participants ont eu l'occasion de visiter la boutique de souvenirs à la gare Nyugati avant de monter à bord d'un train spécial d'excursion de MÁV Nosztalgia composé de trois voitures tirées par une locomotive à vapeur 4-6-no.109.109 (construite en 1917). Après avoir serpenté au travers des banlieues de Budapest, nous nous sommes vite dirigés vers l'est, laissant derrière nous une trainée de fumée, montant vers une région vallonnée parsemée de bois sur une ligne principale qui finit par suivre la division entre les hautes terres du nord et la grande plaine, une région agricole très importante avec des champs étendus à perte de vue. Quelques arrêts ont permis à quelques-uns de nos collègues la grisante expérience de surveiller notre avancée depuis le tablier de la locomotive, vitesse limitée à 100km/h. L'un de nos arrêts était à Gödöllő où les bâtiments de la gare ont été magistralement restaurés à leur gloire d'antan, la ville accueillant jadis la résidence d'été de la dynastie Habsbourg. Notre destination ce matin-là était Gyöngyös, une petite ville au bout d'une ligne secondaire au pied des collines Mátra, une région vinicole importante pour la production principalement de vin blanc. Il ne nous a fallu qu'une brève promenade pour nous rendre au terminus du chemin de fer à voie étroite Mátravasút. Après de brèves présentations, nous sommes montés à bord d'un train à deux voitures et nous avons vite pris la route, une locomotive diesel (Mk48.409) grommelant à la tête du train. Les poêles à bois chauffaient très efficacement les voitures. Nous étant écartés de la ligne vers Mátrafüred, nous avons avancé petit à petit vers le nord avant de nous arrêter à mi-chemin pour permettre à un train à une voiture tractée par une diesel de passer. Entrant dans une région vallonnée, nous avons traversé des forêts et continué lentement à escalader une ligne qui serpente dans les confins d'une vallée avant de nous arrêter pour un excellent déjeuner à Lajosháza. Le restaurant se situe dans une clairière au milieu des bois, et un ruisseau coule sous le chemin de fer. Après avoir salué les animaux domestiques de la famille après le repas, notre voyage s'est poursuivi au travers des bois vers le terminus à

Szalajkaház. La gare est un centre pour des activités de loisir parmi les collines et les bois. Après nous être imprégnés de l'atmosphère, nous avons repris le trajet de 13 km vers Gyöngyös, où nous avons saisi l'occasion de nous rafraîchir au magasin local. Le propriétaire semblait surpris par la taille de notre groupe mais sans aucun doute heureux de nos contributions à l'économie locale ! Après avoir inspecté un dépôt de chemin de fer à voie étroite (avec une locomotive 490.2005 entreposée), et regardé une Mk48.411 manœuvrer la voiture pour la détacher du service vers Mátrafüred service, nous sommes revenus vers la gare de ligne principale et attendu le départ du service ferroviaire.

Sur le chemin du retour, notre locomotive a commencé à avancer avec le tender à l'avant ; ce trajet a été ponctué par quelques minutes à Hatvan. Pendant que la locomotive était retournée, nous avons eu le temps d'explorer l'entrée et la salle de réservation, des reliques typiques d'une ère pendant laquelle les bâtiments reflétaient l'importance des villes et des chemins de fer. Elles étaient décorées de peintures murales dépeignant l'histoire ancienne et d'un petit mémorial aux cheminots morts en septembre 1944. La locomotive enfin tournée en direction de Budapest, nous avons bien progressé, surprenant les passagers dans les gares au long de la voie qui nous ont regardé passé alors que nous nous dirigeons vers la gare de Nyugati. Arrivés à Budapest, nous sommes rapidement descendus au grand amusement des voyageurs locaux qui attendaient leur train diesel ou électrique. Des bus attendaient pour nous ramener aux hôtels. Après nous être rafraîchis, nous avons été emmenés à l'embarcadère de l'Helia d'où partait une croisière nocturne sur le Danube, de nombreux bateaux s'imprégnaient déjà de panoramas inondés de lumière. Nous avons apprécié à bord du Primus un excellent repas, après lequel on nous a invités sur le pont supérieur pour admirer le château, les ponts, le Parlement, ainsi que des lieux de rassemblement politique étant donné que c'était le jour des élections législatives en Hongrie. Les reflets sur l'eau ajoutaient des couleurs à la scène.

Le lundi matin, nous sommes retournés à la gare Nyugati pour prendre un autre des trains spéciaux à trois voitures de Nosztalgia tracté cette fois par une locomotive électrique V43.1001. L'une des voitures était une voiture-restaurant incluse dans le train pour nous alimenter. Ayant démarré de bonne heure, un menu simple était une addition bienvenue à la restauration. En nous faulant hors de la ville le long de voies détournées, nous avons remarqué beaucoup de bases usées créées par des membres moins fortunés de la société, principalement situées sur des terrains abandonnés du chemin de fer, au milieu d'une végétation dense. Notre destination était Sopron, située dans une région connue sous le nom de Transdanubie, à l'extrême ouest du pays. via Győr Nous avons atteint Fertőboz où nous avons débarqué. Deux locomotives à vapeur de ligne principale abandonnées (des classes 424 et 540) sont entreposées à l'extérieur de la gare. Une courte promenade nous a menés au dépôt du Nagycenki Széchenyi Múzeumvasút, un autre des chemins de fer des enfants à voie étroite du pays, qui s'est ouvert en 1972. Malheureusement, l'entretien d'hiver n'était pas terminé et par conséquent l'autorisation d'exploitation pour 2014 n'avait pas été attribuée ! Pas d'excursion en train ! Nous avons pu voir du matériel roulant et un entrepôt où une locomotive diesel était conservée et où l'on faisait l'entretien de la locomotive à vapeur 'András'. Des bus nous ont emmenés au terminus de la ligne, la gare de Kastély (Nagycenk), située dans un paysage rural avec en arrière-plan, une plantation de citronniers. Derrière la gare se trouve une petite collection en plein air

de locomotives pour voie étroite et des voitures venant de tout le pays. Le chemin de fer à voie étroite Nagycenk est exploité dans la province de Széchenyi dont la propriété et le château sont bien connus comme attractions touristiques dans la région. Pour nous les passionnés du rail, nous sommes reconnaissants à la famille Széchenyi non seulement d'avoir construit la petite ligne vers Fertőboz mais aussi d'avoir eu la vision de poser les bases de la collection ferroviaire nationale à Budapest. Pendant que nous nous reposions et mangions notre pique-nique, un petit groupe d'employés de GySEV arrivèrent pour mettre en forme des parties de la voie. Pendant qu'ils menaient cette activité, on nous a annoncé que la visite planifiée pour l'après-midi aux ateliers et au dépôt à Sopron avait été annulée pour des raisons de sécurité. Cette annonce tardive était bien regrettable. GySEV (Győr – Sopron – Ebenfurth Vasút) est l'exploitant ferroviaire local, le reste du pays est couvert par Magyar Államvasútak (MÁV).

Les bus nous ont emmenés Sopron où nous avons eu du temps supplémentaire pour nous relaxer et visiter la ville. Les bâtiments de la gare ont été reconstruits récemment et beaucoup de leur caractère a été remplacé par des installations plus modestes et fonctionnelles. Un petit tour à la gare a révélé l'une des locomotives à vapeur qui sont exposées dans certaines gares et qui ont été restaurées cosmétiquement. Il s'agissait de la 324.1518. Pendant notre visite, on nous a annoncé que l'heure de départ de notre train avait été révisée. Il faut se souvenir que nos trains spéciaux suivaient des lignes principales fréquentées et étaient par conséquent programmées entre des services ferroviaires. On a fait des appels d'urgence pour prévenir tout le monde. Bien que tous les téléphones n'avaient pas de signal, on a réussi à réunir tout le monde à bord pour le départ dix minutes plus tôt que prévu. Pendant le voyage de retour, nous avons pris un déjeuner tardif, ou peut-être était-ce un dîner anticipé ? La nourriture était excellent et a contribué à diminuer les déceptions de la journée Bill Askew et Tim Emblem-English ont joué avec leurs gadgets électroniques – Bill avec son GPS et Tim avec son mesureur de vitesse – nous voyagions à 60-70 mph (95-110km/h). De retour à Budapest, nous sommes rentrés à l'hôtel, la soirée s'est passée en traditionnelles 'classes Fedecrail d'amélioration réciproque.

Une autre journée chaude et ensoleillée nous attendait le mardi, mais d'une nature un peu différentes. Nous avons été abrités par deux des voitures de Nosztalgia, attachées cette fois à un service de train ! Le train inter-cités567 de 8h23 a rapidement progressé vers l'est, ne s'arrêtant qu'aux gares principales avant de nous déposer dans la deuxième ville de Hongrie, Debrecen. La ville est le centre de la grande plaine de grande importance économique et qui accueillait jadis la plus grande foire au bétail du pays. Pendant le voyage, nous avons pu une fois de plus savourer les délices d'un petit-déjeuner préparé dans la cuisine de l'une de nos voitures qui étaient inaccessibles au reste du train. Arrivés à Debrecen à 10h52, nous sommes rapidement descendus du train.

Rassemblant nos bagages, nous nous sommes aventurés par le souterrain vers l'avant de la gare où des trams anciens attendaient pour nous emmener faire un tour de la ville. Les premières impressions ne sont pas favorables mais on change d'avis en se rapprochant des quartiers plus anciens de la ville. Jusqu'à il y a peu, la ville n'avait qu'une ligne de tram (6 avaient été fermées dans les années 70) ; une nouvelle ligne s'est ouverte plus tôt cette année pour desservir des développements résidentiels. Le

dépôt de trams est en voie d'extension et de rénovation, deux personnes brossant et nettoyant des portions de voie récemment terminée. Nous avons pu voir non seulement des trams des flottes en opération mais aussi une série de véhicules anciens – certains restaurés, d'autres attendant leur sort. Nous avons été escortés vers les nouvelles zones d'entretien et d'atelier avec un accès du dessous aux véhicules et des passerelles pour arriver aux sections supérieures des trams. Trois trams de la nouvelle flotte avaient déjà été endommagés dans des accidents et attendaient d'être réparés. Le dépôt accueillait aussi quelques bus et trolleybus.



Un des bus nous a véhiculés au travers de la ville vers la gare Hétvezér du chemin de fer à voie étroite Zsuzsi', une ligne dont la ville de Debrecen est propriétaire. Une petite locomotive diesel (Mk48.2002) a tracté notre train à deux voitures sur la pente de 17km allant au terminus de Hármashégyalja. Nous avons pu nous y dégourdir les jambes et profiter du paysage forestier, un changement bienvenu après l'agitation de la ville. Un centre écologique y a été construit, premièrement pour les écoles primaires locales ; certains jours, trois cents enfants débarquent du train. Le chemin de fer accueille plus de 30.000 visiteurs par an. Sur le chemin du retour, nous avons fait quelques arrêts photographiques, et lors du second arrêt, nous avons surpris des cyclistes à un passage à niveau sis dans un endroit photogénique. Le train est rentré au dépôt Fatelep où nous sommes descendus pour inspecter différents types de matériel roulant, y compris une petite locomotive à vapeur 394.2003 qui attendait d'être réparée. Nous avons appris avec intérêt que la ligne avait été construite à l'origine avec un écartement de voie de 950mm, mais avait été transformée en 750mm dans les années 70. Une partie du terrain jadis associé à ce chemin avait été acquis par un supermarché. En temps utiles, nous sommes retournés à la gare principale par transport routier. Ayant un peu de temps à tuer, certains d'entre nous sont partis

chercher à manger pendant que d'autres enregistraient des scènes du transport local, incluant une locomotive vapeur 326.136 mise sur un socle à l'arrière de l'un des quais. Avant l'arrivée du train intercity, on nous avait dit que nos voitures seraient accrochées en queue de train. Il nous a fallu embarquer promptement – les trains n'arrêtent normalement qu'une ou deux minutes – pour permettre au train de partir à l'heure (18h04). Nous nous sommes bien calés dans nos fauteuils et avons profité d'un retour sans encombre, avec des rafraîchissements à disposition pour reconforter les esprits fatigués. Le trajet s'est passé rapidement alors que nous filions au travers de la campagne, et nous sommes arrivés à l'heure (20h34) à la gare Nyugati. Le reste de la soirée s'est passé à se détendre et à voir certains aspects de la vie nocturne de la ville.

53 participants se sont joints le mercredi à l'excursion dans trois voitures tractées par une diesel Nohab M61.001. Les voitures de Nosztalgia ont toutes été restaurées avec soin, certains véhicules comprenant des installations qui dispensent des boissons et de la petite restauration. Une combinaison différente de véhicules était fournie chaque jour. En route vers l'est, nous sommes passés le long d'endroits que nous avons visités lors d'excursions précédentes, et notre train attirait une certaine attention. Le voyage a été ponctué par des sections à ligne unique où des lignes et des gares étaient en voie de reconstruction, parfois passant par des détours et au travers de lignes en construction. La Hongrie est au carrefour de plusieurs lignes trans-européennes, le fret étant particulièrement important. Pendant la conférence, on nous a appris qu'une proportion importante du réseau ferroviaire hongrois est à voie unique et qu'il existe des projets d'augmenter les fonds pour les renouvellements comme pour l'augmentation de capacité. Warren Doubleday a profité d'un trajet prolongé dans la cabine de la Nohab et était surpris de voir les différents types de disposition des voies du point de vue du conducteur. Nous avons aussi remarqué des acres de terrain ferroviaire redondant, certains avaient des voies de garage étendues, ce qui reflètent des changements économiques. Le long du bord septentrional de la Grande Plaine, nous avons suivi de fortes pluies, qui ont déprécié le paysage avant de parvenir à la ville industrielle de Miskolc, la 4^{ème} plus grande ville de Hongrie. La ville a un passé d'industrie lourde mais la majorité s'est effondrée à la suite de changements économiques. La pluie s'était calmée quand nous avons quitté la gare pour monter à bord de trams anciens pour un tour de ville. Pris entre des services réguliers, nous nous arrêtons aux haltes où les usagers qui tentaient de monter à bord de nos trams se faisaient dire d'attendre le suivant ! Finalement, nous sommes arrivés au terminus à Diósgyőr. C'est à côté du dépôt du chemin de fer à voie étroite Lillafüred où sont conservés une collection de locomotives au diesel et des voitures et où une locomotive à vapeur 0-8-0 de la période russe est exposée. Après des présentations, nous avons embarqués à bord de deux voitures des années 60 tractée par une autre des locomotives au diesel Mk48 construites dans les années 60 (Mk48.2010).

Nous éloignant de la ville et ayant dépassé la ligne secondaire à l'abandon qui allait à Mahóca, la ligne principale monte abruptement sur une corniche creusée dans le flanc de la vallée. Des hameaux au pied de la vallée, rendus minuscules par les collines, offraient des points de vue intéressants entre les arbres. A mi-route, nous avons rejoint Lillafüred où nous sommes descendus pour le déjeuner. Le Hunguest Hotel Palota, ouvert en 1930 pour attirer la haute société, est situé sur un plateau à proximité de la gare, dans une position dominante avec des jardins en terrasse qui

surplombent la vallée. L'endroit porte le nom de la fille d'un industriel qui était folle de la beauté et de la sérénité de la région. Après, le repas, nous sommes remontés dans le train et avons repris notre voyage, montant plus haut dans les collines, passant le long de sites industriels utilisés pour charger du bois de construction sur des wagons, une technique aujourd'hui disparue. La ligne de 14km se termine à Garadna qui est située dans une forêt dense de hêtres et un autre lieu d'activités écologiques. Une ferme de truite joue un rôle local important. Nous nous trouvons dans les collines Bukk, une région faiblement peuplée et idéale pour les randonnées et autres activités de plein air.

Après avoir pris le temps de nous imprégner de la tranquillité de l'endroit, nous avons été invités à remonter dans le train pour le retour, ponctué par un autre arrêt à Lillafüred. Cette fois, la petite collection du musée du chemin de fer abritée dans le bâtiment de la gare a été spécialement ouverte pour nous. Après une brève pause, nous avons dépassé le triangle pour tourner les trains qui ne vont qu'à Lillafüred et poursuivaient le voyage retour vers le terminus de la ligne à la gare de Dorottya. Après avoir traversé une route principale, nous avons bientôt embarqué dans un tram régulier qui nous a emmenés en ville avant de nous ramener dans la cour avant de la gare où nous sommes arrivés beaucoup plus tard que prévu. Le bâtiment principal de la gare est une structure énorme et présente une façade imposante vue de la ville. A ce moment, le groupe s'est divisé en deux. Un groupe de 35 participants est remonté à bord de notre train spécial pour partir en Slovaquie pour une excursion supplémentaire de trois jours – ce train est parti avec 30 minutes de retard. Les 18 participants restants ont pris le train de 17h23 vers Budapest (Keleti) pour un voyage confortable en première classe. Avec le beau temps dont nous avons récemment bénéficié, nous avons remarqué que les champs de colza commençaient à fleurir, formant des patchworks éclatants dans de nombreuses parties du paysage. A Budapest, nous avons atteint le devant de la gare de Keleti, une structure qui domine une grande place ; c'est un bâtiment imposant au milieu de l'agitation de la cité. Après un trajet en trolleybus vers nos hôtels, nous avons conclu notre séjour en Hongrie et la 20^{ème} conférence de Fedecrail par un dernier petit verre.

Depuis 1994, Fedecrail nous encourage à participer à la promotion et au développement du tourisme patrimonial, avec un accent particulier sur les exploitations de trains et de trams. Nous avons visité de nombreuses destinations et j'ai eu beaucoup de visites culturelles, découvrant des endroits que nous n'aurions sans doute pas visités autrement. La conférence de 1996 à Birmingham (UK) a donné lieu à notre contact initial avec Aston University, un contact perpétué par Emmanuelle Labeau et son équipe joviale d'interprètes. Nous avons beaucoup de chance de bénéficier d'un soutien aussi loyal.

En conclusion et au nom de mes collègues, j'aimerais remercier András Szendrey d'avoir mis à notre disposition le matériel roulant de MÁV Nosztalgia et d'avoir organisé avec Edit Mézaros les différents voyages et visites pour notre plus grand plaisir. András Szigeti, notre accompagnateur, s'est assuré que nos déplacements se déroulent sans encombre; merci et bonne chance à András dans ses nouveaux projets dans un autre secteur de l'industrie ferroviaire hongroise. Il nous faut remercier Agnes et Viktor d'avoir toujours gardé un œil sur les membres moins mobiles de notre groupe. Finalement, nos remerciements sincères à John et Liz Fuller, Peter Ovenstone et Bob Newcombe pour leur coordination, recherche,

administration, conseils et communication. Sans leur attention aux détails, et la paperasserie associée, notre plaisir serait bien réduit. 'Un bureau sans papiers est aussi probable que des toilettes sans papier'

John Fuller

CONFERENCE FEDECRAIL JEUDI 3 –
MERCREDI 9 avril 2014 – BUDAPEST
HONGRIE

RAPPORT DE STEVE WOOD

Cette année, nous étions basés pour la conférence principale à Budapest, en Hongrie, suite à l'invitation de MAV Nosztalgia à revenir en Hongrie dans le sillage de la conférence très réussie de 2010, pour célébrer le 20^{ème} anniversaire de Fedecrail. En tout, 16 pays différents étaient représentés.

Le groupe du patrimoine ferroviaire (HOG) s'est réuni après la réunion du bureau de Fedecrail le jeudi après-midi (voyez le rapport séparé d'Albert Wolter)

La cérémonie d'ouverture s'est tenue dans le cadre magnifique de la salle d'attente royale à la gare Nyugati. Ensuite, la soirée était libre pour visiter Budapest.

Séances de travail du vendredi

Les séances de travail se tenaient dans la salle de conférence du Danubius Resort Helia Hotel, Karpát Utca 62-64, 1133 Budapest. Les séances se résument comme suit : Andras Szendrey, l'administrateur de MAV Nosztalgia, nous a chaleureusement souhaité la bienvenue. Il a déclaré que c'était un honneur d'accueillir la conférence de 20^{ème} anniversaire de Fedecrail. Pendant les journées suivantes, il ne manquerait pas d'occasion d'observer le tourisme hongrois pendant les nombreuses et intéressantes visites, ainsi que d'essayer un éventail de véhicules de la flotte de MAV Nosztalgia pendant les trajets au travers de la Hongrie et de la Slovaquie. Andras a conclu en souhaitant à tous une bonne conférence.

Séance 1 – Forum des musées européens (EMF)

Le Dr Miklos Cseri, directeur du musée d'ethnographie à ciel ouvert, a expliqué que le chemin de fer du musée fait 2 km avec 6 arrêts et exploite un des prototypes au diesel de la Hongrie.

Ensuite, il s'est concentré sur ce que faisait le musée. Il se consacre à l'excellence depuis plus de 37 ans. Il est inscrit au registre du commerce en GB avec un bureau au QG d'ICOM et travaille sous la direction du Conseil de l'Europe. EMF sert de centre d'information et partage les bonnes pratiques. Des ateliers et une coopération mutuelle prennent place. Une récompense est attribuée au musée de l'année et il y a des récompenses pour soutenir les musées.

La mission est de fournir de la qualité pour le public et d'agir comme une passerelle

entre les musées et le public. Des négociations sont aussi menées avec les gouvernements.

Valeurs – excellence de l'année au travers du musée de l'année. Echange d'idées et de bonnes pratiques dans toute l'Europe.

Le forum occupe une position unique, le projet et l'image de marque sont protégés après 37 ans dans le champ culturel européen.

Les différentes récompenses ont été décrites, mais la plus importante est celle du musée européen de l'année, qui est attribuée autant à de petits qu'à de grands musées.

En 2013, elle est allée au musée Riverside de Glasgow.

Les critères pour le prix du musée du conseil de l'Europe ont été expliqués. Des récompenses spéciales sont attribuées en fonction de nouveaux aspects innovants de performance publique.

Une menace est une diminution des budgets.

Finalement, pour l'avenir, il existe des ateliers pour les représentants et des partenariats avec d'autres organisations. Le forum est ouvert aux collaborations, avec des projets en coopération, des partenariats stratégiques et du réseautage.

Il y a des professionnels, des bénévoles et des supporters. Il existe une coopération internationale avec Europa Nostra. Le développement informatique doit faire des progrès.

Séance 2 – Infrastructure de MAV

La directrice générale de MAV infrastructure, Piroska Volentre Sarvari, a fait une présentation sur l'état actuel en ce qui concerne l'infrastructure de MAV.

En tout, MAV comprend 38.000 personnes. Un travail élémentaire peut s'effectuer dans le domaine de la préservation, cependant, des réorganisations sont probables à l'avenir. MAV est propriété d'état avec 7.500 km de voies. L'infrastructure emploie 17.000 personnes. La structure de MAV START a été expliquée. Le groupe START compte 14,500 employés et 3227 voitures et 900 locomotives. Des réglementations de bourses et de financement ont été prolongées jusqu'en 2023.

Les participants incluent le régulateur, l'infrastructure de MAV alloue la capacité ferroviaire, et MAV START fournit les services pour les passagers (services publics), l'entretien de la traction et la réparation.

Il y a 37 sociétés de chemin de fer privées, qui sont séparément responsables de l'infrastructure en termes de gestion.

La condition actuelle de l'infrastructure ferroviaire et l'actif ont été expliqués. En fait, il faut y prêter beaucoup d'attention. Le rajeunissement a commencé avec un investissement capital, des plans pour éliminer les bouchons et les restrictions de vitesse. Un développement de l'électrification et une amélioration des gares est proposées. Une coopération avec des tiers est envisagée. Les développements de CTC, GSM-R, et de dix corridors internationaux sont en cours.

MAV Nostalgy coordonne la restauration des véhicules. MAV investit dans la restauration des chemins de fer. La société a été formée en 1993 et organise aussi des tours. Elle est aussi particulièrement fière du musée national du chemin de fer hongrois. C'est le point central de la collection nationale et on envisage des agrandissements dans l'avenir proche. Il y a le célèbre chemin de fer des enfants de 11

km de long, terminé en 1948 que MAV exploite et qui est devenu prestigieux. Aujourd'hui, on insiste beaucoup sur la sécurité.

Il y a 20 chemins de fer à voie étroite, incluant celui du lac Balaton que MAV START exploite aussi. Il est très populaire auprès des touristes comme des passionnés du chemin de fer.

Une intéressante session de questions et réponses s'en est ensuivie.

Séance 3 – Association hongroise du rail

Hungrail s'intéresse aux chemins de fer à voie étroite. Le président, Dr Laslo Mosoczi a fait ses débuts au chemin de fer des enfants. Hungrail a été établi en 2006. C'est ouvert à la compétition dans tous les secteurs. Les membres appartiennent à l'Association des chemins de fer à voie étroite. Il existe de la coopération avec d'autres organismes.

La structure de l'organisation consiste en un président – un organisme de travail et des groupes de travail. Il y a plusieurs actes ferroviaires européens qui vont jusqu'à la 4^{ème} enveloppe ferroviaire. Le nouvel acte pour les chemins de fer devrait faire la différence entre les petits et les grands chemins de fer. La voie étroite devrait avoir des règles différentes.

La sécurité et la compétence sont les priorités principales, tout en minimisant la bureaucratie.

Les coûts de ces opérations devraient être pris en compte, ainsi que la rationalisation des coûts d'exploitation.

❖ Séance 4 – Agence européenne du Rail: Nouveau rôle actif pour Fedecrail

Steve Wood, le président du groupe d'exploitation du patrimoine (HOG) a donné une présentation sur les étapes pour obtenir le statut de représentant auprès de l'agence européenne du rail (ERA). En cas de succès, Fedecrail serait consulté à propos de toutes les législations susceptibles d'affecter les chemins de fer historiques.

Des premières présentations ont été faites à HOG et l'ERA. Il a été décidé d'approcher ERA à la conférence de 2013 à Albi (F).

Les résultats de la rencontre avec l'ERA qui s'est tenue le 15 mai à Valenciennes (F) ont été rapportés. Il faut souligner que l'ERA a invité Fedecrail à poser sa candidature en tant que représentant.

Le processus de candidature a été décrit.

On nous a annoncés au comité de sécurité et d'interopérabilité qui s'est tenu à Bruxelles les 29 et 30 janvier 2014 que Fedecrail avait été accepté et que la décision prenait immédiatement effet.

Ce que le statut signifie pour Fedecrail est que l'ERA DOIT consulter Fedecrail.

Les groupes de travail auxquels nous pourrions assister ont été étudiés.

Les étapes suivantes ont été ébauchées, incluant le recrutement de membres de Fedecrail comme participants aux groupes de travail.

Finalement, on a rendu hommage au député européen Brian Simpson sans l'aide duquel rien ne se serait passé.

(
(quiconque aimerait une copie de la totalité de la présentation peut envoyer un courriel à wood@fedecrail.org)

❖ Séance 5 – Bourses de financement de l'Union européenne: 2014-2020

John Jones, le conseiller Fedecrail aux financements européens a présenté les bourses disponibles, et les méthodes à adopter pour les obtenir.

Il y a quatre sections:

- 1) Horizon 2020 – un cadre financé à 100%
- 2) Vie
- 3) Coopération territoriale européenne (ETC)
- 4) DGENT (entreprise)

Les mots-clés à utiliser devraient inclure transport intelligent, écologique et intégré ; des sociétés accueillantes, innovantes et qui réfléchissent ; patrimoine culturel ; innovation modèle pour les PME ; faible teneur en carbone ; groupements par zones ; partenariats.

Les candidates devraient connaître leurs collectivités. Voyez-vous tel que les autres vous voient. Comprenez ce pour quoi le financement peut être utilisé. Réviser les budgets. Traversez les frontières et les groupements par zone devraient être pris en compte.

❖ Séance 6 – Mise à jour sur la FG Nouveau tourisme de la Commission européenne

Le vice-président Jacques Daffis, et Jean-Michel Gasc ont donné des détails sur les occasions offertes au tourisme par l'UE. Pour le moment, ils font du lobbying pour le tourisme tout en représentant les chemins de fer touristiques. On espère obtenir du financement pour le développement. Naturellement, il existe un attachement émotionnel aux chemins de fer.

Les résultats de ces actions seront présentés à la conférence de l'an prochain.

Une rencontre s'est tenue à Bruxelles, durant laquelle les voies au financement ont été discutées. Des échanges ont eu lieu avec le directeur, qui est belge, pendant lesquels le tourisme, l'économie et les bénévoles, ainsi que l'image (excursion d'une journée, restauration etc) ont été passés en revue. Il a été noté que Fedecrail s'occupe des chemins de fer touristiques.

On espère qu'un train de la paix commémorant la première guerre mondiale pourra être financé puisque cela unit des pays. Un film est aussi proposé. L'étape suivante consistera à préparer un budget.

Jacques a souligné le besoin d'avoir plus de données lorsqu'on fait du lobbying auprès de l'UE. L'information est essentielle et on a noté que tous les membres n'avaient pas répondu au questionnaire. Les chemins de fer touristiques reçoivent plus de visiteurs qu'Euro Disney donc des données doivent être fournies pour montrer ce qu'est

Fedecrail.

Finalement, une base de données de photos a été montrée.

❖ Séance 7 – FedecYouth – Camp de jeunes et développement du groupe FedecYouth

Les participants échanges de jeunes Andrew Brown et Peter Kaloczkai ont donné un aperçu de leurs expériences.

Pendant le camp, plusieurs sites ont été visités pour témoigner de comment les chemins de fer étrangers fonctionnent. Cela permet l'échange entre cultures et donne l'occasion de visiter différents endroits.

On est en train de développer FedecYouth par les médias sociaux. Un groupe de travail composé de Bruno Rebbelmund, Liz Fuller, Sten Erson-Wester, et de participants aux échanges précédents a été constitué. Le but est de développer la visibilité internationale de Fedecrail.

Il a été décrété que dorénavant le camp de jeunes serait connu sous le nom d'échange de jeunes.

L'échange de cette année se déroulera aux Pays-Bas.

❖ Dîner de conférence



Après les séances de travail, les participants ont été amenés au parc de MAN Nosztalgia pour visiter les installations (de plus amples détails avaient été fournis

dans le rapport de 2010).

Les événements principaux se sont tenus dans la rotonde. Suite à la conférence de 2010, nous nous demandions comment nos hôtes allaient égaler un des soirées les plus extraordinaires que j'aie pour ma part connu. Ils y ont réussi. Nous avons eu droit à une soirée de chants et de danse qui allait de l'opéra à l'amusement. Apparemment, les artistes étaient d'anciens étudiants en musique du chemin de fer.

Tout cela accompagné d'un somptueux buffet, et même d'un bar gratuit !

Nous n'étions pas encore au bout de nos surprises. Après les discours, une diesel sur une voie étroite posée pour l'occasion, qui avait été cachée a été mise en route et elle tirait un wagon chargé d'un gâteau spécial d'anniversaire pour les 20 ans de Fedecrail, couronnée d'une bougie étincelante. Inutile de dire que les participants ont dévoré le contenu

Nous ne pouvons que remercier du fond du Cœur Andras, Edit et toute l'équipe de MAV Nosztalgia pour une soirée fantastique et mémorable.

Séances de travail du samedi et AG

Rapport sur le patrimoine industriel et le tourisme rural du Parlement européen et comité au transport et au tourisme du PE

Les députés européens Brian Simpson et Zeta Gurmai se sont adressés à nous.

Brian a parlé d'abord et a expliqué comme le rapport sur le patrimoine industriel et le tourisme rural avait vu le jour. Il a remercié Fedecrail pour l'invitation à parler. Il prend sa retraite en tant que député européen aux prochaines élections mais il a déclaré que siéger au Parlement pendant 25 ans avait été un privilège

Fedecrail est aujourd'hui une organisation établie comme le prouve le fait que l'UIC veut que nous nous joignons à elle, et pas le contraire, et le fait que Fedecrail a obtenu le statut d'organisme représentant auprès de l'ERA,

L'image et l'importance du patrimoine industriel doivent être soulignées. Il fournit des emplois et son stimulus aux communautés locales est significatif. Il est aussi important que quelqu'un reprenne les rênes au PE

Brian a expliqué qu'il allait succéder à David Morgan comme président de l'HRA et que Fedecrail représentera HRA.

Finalement, Brian a dit qu'il faut de la diversité pour attirer un public large avec un meilleur équilibre des sexes et des races. La jeunesse est importante et, dans ce domaine, les membres devraient copier les activités de HRA.

Souvenez-vous que la Révolution industrielle a tout changé.

Ensuite, Zita a pris la parole et a félicité Fedecrail pour les succès obtenus jusqu'ici. Elle vient d'une famille de cheminots et elle a remarqué que nous avons besoin de jeunes. Les réussites du passé doivent être gardées en mémoire.

L'Europe est une destination touristique majeure et la poursuite de la paix est importante. Un rapport a été produit à l'intérieur de la Commission européenne qui soutient mieux la co-opération, l'information, le transport etc. Un service de qualité doit être fourni. Il faut trouver des moyens d'attirer les touristes en dehors de la haute saison qui prennent en compte les conditions météorologiques. Il est nécessaire d'identifier et envisager le développement avec une stratégie à long terme. Finalement, l'emploi des médias sociaux est primordial.

Suite aux présentations, Peter Ovenstone a noté qu'il ne faut pas oublier le tourisme rural.

AG

Le président David Morgan a accueilli chacun à l'AG. Les excuses de Jozef Van de Perre, (B) Guido Rossi (I), et and Stefano Benazzo (I) avaient été reçues.

David a accueilli la députée européenne Zita Gurmai et a espéré qu'elle serait ré-élue lors des prochaines élections européennes.

Compte rendu de l'AG tenue le samedi 13 avril 2013 aux Moulins Albigeois Albi (F)

Il a été approuvé et signé.

Candidatures à l'adhésion

On a reçu la candidature de l'Asociacion de Amigos del Ferrocarril de Madrid (E) Fondée en 1947 à Madrid, elle compte 400 membres et est basée dans le musée du chemin de fer à Madrid. Il y a des bénévoles. Des excursions sur lignes principales se passent entre 20 et 40 fois par an, avec 2,177 passagers, et 10,000 KM sont parcourus. L'an dernier, deux véhicules ont été restaurés, incluant une loco 269.264. Un train des années 80 est aussi en cours de restauration. Le train touristique du Rio Eresma roule entre Madrid et Ségovie
Elle a été élue à l'unanimité avec 5 points.

Rapport du Bureau pour l'année 2013:

Il a été considéré lu et accepté à l'unanimité.

Comptes financiers:

Heimo Echensperger a présenté les comptes et rapporté un surplus venant de la conférence d'Albi. En tout, il y a un profit de 13.345 euros. Certaines adhésions qui étaient en retard ont été annulées. On n'envisage aucun problème concernant les comptes dans les douze mois à venir.

Rapport des vérificateurs des comptes:

Les vérificateurs des comptes étaient dans l'impossibilité d'être présents mais leur rapport a été lu à voix haute, et ils étaient satisfaits des comptes.

Ceux-ci ont été approuvés et le Bureau a été déchargé de ses responsabilités financières et criminelles. Proposé par Jaap Nieweg (NL), secondé par Jonas Swartlok (S)

Les vérificateurs ont déclaré que le trésorier leur avait donné plein accès aux

virements etc.

Election de deux vérificateurs des comptes:

Jean-Paul Lescat (F) et Paul Roodbol (NL) ont été proposés pour réélection. Proposé par Rik de Gruyter (B), secondé par Roar Stenerson (N). Réélection adoptée à l'unanimité.

Approbation du budget pour 2014 et niveau de cotisation:

Heimo Echensperger a présenté et expliqué le budget pour l'année. Ian Leigh a posé une question à propos des réserves et a noté qu'il faudrait augmenter les cotisations dans les années à venir. Proposé par JHRF (S) et OMT (A) que la proposition de budget soit adoptée. Passé à l'unanimité

Election de membres du bureau:

Heimo Echensperger (D), proposé Blonay-Chamby (CH), secondé par VDMT (D) et Livius Kooy (NL) proposé par Blonay Chamby (CH), secondé par Jaap Nieweg (NL) ont été réélus pour une période de trois ans.

Notre statut européen d'organisation représentative auprès d'ERA

Un rapport avait été fait la veille, mais David Morgan a dit qu'il était content que deux pays seront représentés dans les groupes de travail. Il a aussi exprimé sa satisfaction d'être invité à se joindre au groupe de travail de l'UIC.

Projets de financement européen

John Jones a clarifié la situation suite à sa présentation à la conférence.

Rapport des groupes de travail:

a) Groupe d'exploitations historiques

- Steve Wood a dit que le sujet principal était le statut de représentant auprès de l'ERA et il a réitéré ses remerciements à Brian Simpson.
- Anders Johansson a fait une mise à jour sur l'installation d'ERTMS en Suède sur la flotte jaune.
- Comment et un questionnaire simple soit être préparé
- On pense que les données techniques devraient être partagées entre les membres et que HOG peut les entreposer dans la partie réservée du site qu'Heimo a créé. Nous pouvons également utiliser cela pour aider Jacques dans sa collecte de données.
- Une année bien remplie qui s'annonce, les membres seront tenus informés.

b) Groupe de travail sur l'environnement

Rien à rapporter.

c) Groupe de travail Jeunesse

Un rapport a été présenté sur le programme d'échange en Autriche.

d) Collecte de données

Jacques Daffis a demandé à nouveau que les organisations membres fournissent les données appropriées.

Echange de jeunes:

Il se tiendra aux Pays-Bas en août cette année. Jaap Niewed et Peter Duess ont esquissé le programme qui sera basé à HoornMedemblick et ZLSM à Simpelveld, et qui suivra un format semblable à celui des années précédentes.

Europa Nostra:

Fedecrail continue à jouer un rôle actif

WATTRAIN

La prochaine conférence se tiendra au Japon

Autres points:

MRO a suggéré qu'il devrait y avoir une commission aux élections pour faire des nominations au Bureau. Ceci doit être étudié plus en détail par le bureau.

Prochaine rencontre:

Padova/Padua, Italie (I) – 35 KM de Venise

Dates confirmées du jeudi 16 avril au samedi 18 avril 2015, plus programme de visites.

Après la clôture officielle des séances de travail, on est retourné au chemin de fer des enfants de Budapest. C'était un plaisir particulier de revoir cet étonnant chemin de fer.

De plus amples détails se trouvent dans le rapport de 2010, mais nous avons parcouru la ligne entière après être arrivés au terminus par train à crémaillère électrique. Après une visite du dépôt, nous avons savouré un bon buffet au mess du chemin de fer.

Une fois de plus, nos remerciements sincères aux organisateurs John et Liz Fuller, et Peter Ovenstone pour le déroulement sans anicroche de la conférence. Merci aussi à toute l'équipe de MAV Nostalgalia pour tous les services et l'amusement organisé.

Steve Wood

CONFERENCE FEDECRAIL Hongrie 2014

TOUR SUPPLEMENTAIRE EN SLOVAQUIE MERCREDI 9 AVRIL – SAMEDI 12 AVRIL

Rapport supplémentaire de Steve Wood

Mercredi 9 avril

Après la visite de Miskolc, nous sommes revenus à la gare avant de nous séparer en deux groupes. Les participants qui ne venaient pas en Slovaquie sont rentrés à Budapest par train régulier. Ceux qui continuaient vers la Slovaquie ont repris le train spécial.

Notre train, comme Nigel l'a mentionné, consistait en un diesel Nohab M61.001, l'une des vingt construites pour MAV dans les années soixante à partir du design suédois classique. Il y avait trois voitures, une voiture de jour composite, une voiture restaurant et une voiture couchettes / mess pour le personnel. Cela allait être notre « maison » pour les trois jours suivants.

Après le départ de Miskolc est arrivée une surprise. Nous nous dirigeons vers Košice (où nous avons visité le dépôt de locomotives en 2010) mais au lieu d'emprunter la voie principale qui était fermée pour des travaux d'ingénierie, nous avons pris une route intéressante via Bánréve pour passer la frontière de la Slovaquie, puis nous avons continué vers Košice où nous avons passé la nuit.

Jeudi 10 avril

Notre train est parti de Košice pour Chvatimech en empruntant une route très pittoresque avec sa propre spirale où on s'est arrêté pour des photos. Certains participants ont choisi de marcher vers le niveau inférieur pendant que les autres restaient dans le train. Personnellement, j'ai été plaisamment surpris par la beauté de la Slovaquie.

A l'arrivée, nous avons embarqué à bord d'un autorail historique qui nous a emmenés sur une ligne étroite de 760mm vers Čierny Balog. Après le déjeuner à la gare et une visite du dépôt, nous sommes retournés par train à vapeur spécial vers la ligne principale où notre train spécial est arrivé pour nous emmener à Banská Bystrica, notre destination pour la nuit. C'est toujours agréable de voir un mélange de trams et de trolleybus même dans des villes relativement petites dans l'ancien bloc de l'est, et cet endroit ne faisait pas exception.

Vendredi 11 avril

Le premier arrêt de la journée était Vrútky, où une partie de la collection nationale est entreposée. C'est une succursale du musée nationale de Bratislava. Ce ne s'est pas fait sans aventures. Notre train avait été dirigé vers la cour du fret donc l'accès se faisait en traversant la ligne principale sur laquelle passaient de lourds trains de fret. Pas pour les mauviettes ! Nous devons être amusants à voir, trente enthousiastes des chemins de fer avançant péniblement sur la voie. Imaginez cela en Grande-Bretagne, avec bien peu de choses en guise de vêtements de protection !

Le dépôt abritait plusieurs locomotives à vapeur et des électriques de l'ère soviétique, mais le clou du spectacle était une locomotive récemment rénovée qui venait de reprendre le trafic.

De retour dans le train, heureusement depuis la gare cette fois, et un après un

déjeuner léger dans la voiture restaurant, nous sommes arrivés à la gare où un car allait nous emmener au village musée de Liptov qui abrite le chemin de fer forestier historique Povazska.

Le musée accueille des exemples de tous les types de matériel roulant des chemins de fer forestiers incluant des locomotives à vapeur et diesel et des voitures. On espère étendre le chemin de fer jusqu'au village suivant quand le temps sera venu. Le musée en plein air est intéressant et vaut une visite en soi.

Le retour vers la gare Liptovský Hrádok sur la ligne principale s'est fait en car ; nous aurions dû nous trouver là d'abord, mais un blocage d'ingénierie plus tôt dans la journée nous en avait empêchés. Les briseurs de voies grinçaient des dents ! Quoi qu'il en soit, notre train était venu à vide après le blocage, et nous l'avons rejoint pour un saut à Poprad Tatra, notre base pour la dernière nuit. Poprad Tatra est situé dans les hautes montagnes de Tatra. Certains participants ont assisté à un tour guidé de la ville patrimoine de l'humanité Spisska Sobota.

Samedi 12 avril

Une journée pour exploiter les chemins de fer des montagnes Tatra.

Le premier point fort de la journée était une visite guidée du dépôt de Poprad. Nous y avons vu le tram historique en restauration, les anciens trams de Tatra dont certains sont encore en service départemental, et des exemples de voitures modernes.

Ensuite une autre surprise, on nous a ramenés à la gare dans le train vide qui serait notre train vers Štrbské Pleso. En effet une voie rare !

Nous avons ensuite voyagé dans le service régulier à voie étroite bien rempli vers Štrbské Pleso. A notre arrivée à cette station de montagne, il y a eu du temps en suffisance pour explorer le lac et les alentours et visiter des restaurants pour le déjeuner.

Quelle gare intéressante que celle de Štrbské Pleso. Un train à crémaillère métrique vient de la direction opposée à la nôtre pour notre descente de la montagne vers Štrba pour rejoindre la ligne principale. Nos collègues suisses ont été très impressionnés de voir que tout le matériel roulant était de fabrication suisse. En fait, on se serait cru sur un chemin de fer à crémaillère suisse dans les années 60/70. Nostalgie nostalgie !

Le retour à Poprad Tatra s'est fait par un train express régulier qui venait de Bratislava. Un corridor sur le côté avec des sièges confortables et des fenêtres alignées avec les sièges. Voilà un bon concept !

A Poprad Tatra nous sommes remontés une dernière fois dans notre train spécial pour le retour à Budapest.

A Miskolc, Andras et Edit nous ont rejoints pour un dîner spécial d'adieu dans la voiture restaurant.

Nous nous sommes finalement arrêtés à la gare Nyugati de Budapest, un peu en retard comme nous avons pris la même diversion qu'à l'aller, mais en tout cas à la fin d'un tour très agréable et instructif.

Nos remerciements doivent aller ici à András Szigeti, et toute l'équipe du train qui se sont si bien occupés de nous.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Bruxelles / La Haye, 26 mai 2014 – L'organisation européenne de défense du patrimoine Europa Nostra a été sélectionnée comme partenaire organisateur du prix européen annuel pour le patrimoine culturel pour une nouvelle période de 4 ans entre 2015 et 2018. La sélection a été réalisée suite à un appel ouvert à propositions lancé au début de l'année sur la base du nouveau programme européen Europe créative. Le but du pros est de mettre en évidence des succès exemplaires liés à la préservation du patrimoine, la gestion, la recherche, l'éducation et la communication. De cette façon, le prix rapprochera les citoyens européens du patrimoine culturel et contribuera à une plus forte reconnaissance publique du patrimoine culturel en tant que ressource stratégique pour la société et l'économie de l'Europe.

Le partenariat entre Europa Nostra et la Commission Européenne pour la gestion du prix a commencé en 2002 et a été renouvelée en 2007, avec le soutien du programme culturel européen précédent. L'appel à candidatures pour l'édition 2015 du prix du patrimoine culturel européen sera lancé à la mi-juin 2014. L'échéance de soumission dans les quatre catégories différentes est fixée au 15 octobre.

« Nous – la commission européenne et moi personnellement – sommes heureux de continuer à gérer le prix européen pour le patrimoine culturel avec Europa Nostra. Grâce à votre organisation, le prix est devenu au cours des ans prestigieux, visible et convoité ; un exemple réellement solide de valeur ajoutée européenne et un symbole du dévouement de l'UE son patrimoine culturel. Avec Europa Nostra, nous avons l'assurance de le rendre toujours plus attirant et efficace, pour le bénéfice de la diversité du patrimoine européen, sa préservation pour les générations futures et aussi ses bénéfices économiques pour le continent », a déclaré **Karel Bartak**, chef de l'unité « Programme Europe créative – culture » de la Commission européenne.

« Europa Nostra est très fière de poursuivre son fructueux partenariat avec la Commission européenne. Beaucoup de choses ont été accomplies au cours des 12 dernières années – nous avons mis sous les feux de la rampe – à la fois au niveau national et au niveau européen – près de 400 remarquables réussites dans le domaine du patrimoine et avons donc célébrer l'excellence et promu les échanges transfrontaliers de bonnes pratiques dans le domaine du patrimoine. Il reste cependant encore beaucoup de choses à faire. Dans les années à venir, nous travaillerons avec encore plus d'enthousiasme, de créativité et d'engagement pour continuer à augmenter la réputation et la portée de notre programme de récompenses en Europe et au-delà de ses frontières », a affirmé **Denis de Kergorlay**, président exécutif d'Europa Nostra.

Lors de la cérémonie de remise des récompenses 2014 qui s'est tenue le 5 mai à Vienne, **Androulla Vassiliou**, commissaire européenne à l'éducation, la culture, le multilinguisme et la jeunesse a souligné : « Travailler dans le domaine du patrimoine culturel, et en particulier avec Europa Nostra, a été l'une de mes expériences les plus satisfaisantes en tant que Commissaire. Je saisis l'occasion de remercier chaleureusement le président de l'association, le Maestro **Plácido Domingo**, et sa secrétaire générale, **Sneška Quaedvlieg-Mihailović**, et au travers d'eux, Europa Nostra et ses membres dévoués pour leur merveilleuse coopération. Je vous remercie de m'avoir inspirée et je vous souhaite beaucoup de succès à venir. »

Arrière-plan

A propos du prix

Le [Prix du Patrimoine Culturel / Concours Europa Nostra](#) a été lancé en 2002 par la Commission européenne et a été organisé depuis par Europa Nostra. Le prix promeut l'excellence, inspire par la puissance de l'exemple et stimule l'échange de bonne pratique dans le domaine du patrimoine européen. Il a aussi pour but de communiquer au grand public la beauté et la valeur économique et sociale de notre patrimoine culturel.

Le prix honore chaque année jusqu'à 30 réussites exceptionnelles dans le domaine du patrimoine venant de tous les coins d'Europe. Jusqu'à sept sont sélectionnées comme lauréats du Grand Prix et un reçoit la récompense du choix du public par un sondage en ligne. Tous les gagnants reçoivent un certificat ainsi qu'une plaque ou un trophée. Les lauréats du Grand prix reçoivent aussi chacun €10.000.

Des récompenses sont attribuées dans quatre catégories : préservation ; éducation, formation et prise de conscience ; recherche et digitalisation et service dévoué par des individus ou des organisations.

The awards are given in four categories: Conservation; Education, Training and Awareness-Raising; Research and Digitization; and Dedicated Service by Individuals or Organisations. [Des jurys spécialisés composés d'experts indépendants](#) évaluent les projets nominés et sélectionnent les vainqueurs dans les quatre catégories.

Les récompenses sont présentées aux vainqueurs lors d'un événement public majeur, organisé chaque année dans une ville européenne différente. La cérémonie de remise des récompenses 2014 s'est tenue à Vienne, le 5 mai à l'emblématique Burgtheater. Athènes a accueilli la cérémonie en 2013, Lisbonne en 2012 et Amsterdam en 2011.

Le prix a été soutenu par [le programme Culture de l'Union Européenne](#), qui a investi près de €40 millions pour aider à financer des projets liés au patrimoine entre 2007 et 2013. D'autres programmes européens ont aussi fourni du soutien à la culture et au patrimoine, en particulier le Fon de développement régional européen qui a, pendant la même période, alloués six milliards d'euros pour la préservation du patrimoine culturel, le développement de l'infrastructure culturelle et le soutien aux services culturels comme la formation professionnelle, l'éducation en ce qui concerne les arts et le patrimoine.

Les programmes européens pour la recherche et le développement technologique ont fourni 150 millions supplémentaires pour des projets liés au patrimoine dans les 15 dernières années.

Le nouveau programme [Europe créative](#), qui a un budget de près 1,5 milliards d'euros

pour les sept années à venir (9% de plus que le niveau précédent) va continuer à soutenir le prix et les projets de coopération internationale dans le domaine du patrimoine.

En plus de sa valeur intrinsèque, le patrimoine culturel apporte une contribution significative à la création d'emplois et à la croissance. On estime que les dépenses pour la préservation du patrimoine culturel par des organismes privés ou publics représentent 5 milliards d'euros par an. Les [chiffres](#) publiés par l'organisation pour la coopération et le développement économique OCDE montrent que 40% du tourisme mondial comprend une dimension culturelle.

A propos d'Europa Nostra

Europa Nostra – la voix du patrimoine culturel en Europe – est un mouvement de citoyens en pleine croissance pour sauvegarder le patrimoine culturel et naturel de l'Europe. Avec son vaste réseau dans toute l'Europe de membres (organisations et particuliers), d'associés et de partenaires, Europa Nostra est un lobby très influent pour le patrimoine culturel. Elle fait aussi campagne pour sauvegarder les monuments, les sites et les paysages européens en danger. En 2013, Europa Nostra a célébré son 50^{ème} anniversaire.

CONTACTS

Pour Europa Nostra

Joana Pinheiro +31 6 34 36 59 85

Giuseppe Simone +31 70 302 40 59

Twitter: [@europanostra](#)

Pour la Commission européenne

Dennis Abbott +32 2 295 92 58

Twitter: [@DennisAbbott](#)

Dina Avraam +32 2 295 96 67

Pour en savoir plus

www.europanostra.org

www.flickr.com/photos/europanostra

www.youtube.com/user/EuropaNostraChannel

Commission européenne: [Culture](#)

[Androulla Vassiliou's website](#)

Twitter: [@VassiliouEU](#)

Josef Sabor
UPDATE Editor

E-mail: sabor@fedecrail.org

UPDATE
04092014