



# EUROPEAN FEDERATION OF MUSEUM & TOURIST RAILWAYS

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

## UPDATE NR 25

12 / 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).*

### **RAPPORT DU PRESIDENT**

Le développement majeur en 2014 a été l'acceptation de Fedecrail en tant que membre du groupe des organismes représentatifs auprès de l'Agence Européenne du Rail (ERA). En conséquence, Steve Wood, président du groupe des exploitants du patrimoine, a déjà participé à la rencontre plénière de l'ERB et j'ai assisté à la célébration des dix premières années de l'ERA dans son quartier général de Valenciennes (près de Lille), et nous avons tous les deux pris part à une réception à Bruxelles lors de laquelle nous avons été présentés au nouveau directeur Josef Doppelbauer. Chacun de ces événements nous a permis d'établir des contacts dans le secteur commercial ; je suis ravi de pouvoir dire que nous avons été accueillis très chaleureusement dans tous les cas.

Lors de la dernière rencontre du Bureau de Fedecrail à Padoue en septembre, les présidents (ou leur représentant) de JHRF (Suède), NJK et MBR (Norvège), ÖMT (Autriche), Blonay-Chambay (Suisse), FIFTM (Italie) et VDMT (Allemagne) se sont joints à nous. Un échange utile d'idées en a résulté. Deux rencontres du même type se tiendront du 23 au 25 janvier (à Munich) et du 5 au 7 juin (à Stockholm) en 2015. Ces rencontres ont pour but de permettre aux présidents des organisations de communiquer au bureau de Fedecrail ce qu'ils en attendent, de nous informer de leurs idées de développement et pour discuter des préoccupations ou problèmes particuliers.

Selon moi, la communication avec nos membres est d'une importance cruciale,

mais le réseautage avec des organisations de même sensibilité est aussi important, si ce n'est que pour promouvoir nos points de vue auprès de tiers et, quand c'est possible, de nous allier. Par exemple, au Royaume-Uni, l'Heritage Railway Association s'est unie au National Traction Engine Trust et au Maritime Heritage Trust pour mettre en place des programmes d'apprentissage en techniques de rivetage et de construction de chaudières sous les auspices du Boiler & Engineering Skills Training Trust (BESTT). Nous avons également pris une part active dans la Heritage Alliance qui fait du lobbying auprès de gouvernement au nom du secteur du patrimoine tout entier.

De même. Fedecrail est membre d'Europa Nostra qui promeut les intérêts culturels, particulièrement ceux qui se rapportent au patrimoine dans toute l'Europe. Au début, Europa Nostra se concentrait sur le patrimoine construit mais aujourd'hui, elle accorde une reconnaissance accrue au patrimoine industriel, transport compris. Il y a trois ans, un comité du patrimoine industriel et de l'ingénierie a été établi et j'en suis un des membres fondateurs. Le comité a réussi à relever le profil du secteur pour ce qui est des récompenses et des sujets de visites dans leurs programmes d'étude.

En juin dernier, le vice-président Jacques Daffis et moi avons parlé à une conférence sur le tourisme industriel organisée par la Commission européenne en Espagne. L'une des organisations qui présentait à la conférence était European Routes of Industrial Heritage (ERIH) dirigé par Hildebrand Boer (NL). ERIH relie les sites de ses membres et ses cartes et son matériel promotionnel montrent les routes qui les relient. Hildebrand m'a invité à parler à leur Assemblée générale qui s'est tenue dans le Derbyshire qui m'a rappelé combien nous partageons de préoccupations.

En Novembre, j'ai assisté au Texas à la convention annuelle de l'Association of Tourist Railroads and Railway Museums qui représente notre secteur en Amérique du nord. Il m'est apparu de plus en plus clair que nous avons beaucoup de choses à apprendre les uns des autres et j'ai invité certains des participants à assister à notre rencontre à Padoue près de Venise en avril 2015. Venez nous y rejoindre, je sais que la conférence vous intéressera.

**David T Morgan MBE TD**  
**Président**

### **Questionnaire auprès des membres de Fedecrail – Les statistiques de 2014**

Des membres de 16 pays ont participé au questionnaire de Fedecrail dont le but était de couvrir des perspectives économiques, culturelles et sociales sur l'importance des chemins de fer représentés par la Fédération européenne. L'Allemagne, Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal

et la Suisse ont participé à l'enquête. Les statistiques ont montré que les répondants accueillent plus de 20 millions de visiteurs par an.

La majorité et de loin, 11 millions, se comptait en Grande-Bretagne, suivie de la France avec 3,7 millions, de l'Allemagne avec 2,2 millions et ensuite l'Autriche avec 1,4 millions de visiteurs.

Les chemins de fer opèrent sur plus de 5.200 kilomètres. Le réseau le plus long de trains historiques, 1300km, se trouve en Allemagne. La France en compte presque autant avec 1.200 km, suivie de l'Autriche avec 1.100 km et la Grande-Bretagne avec 890km. En Italie, au Portugal et en Espagne, les voies ne sont pas la propriété des membres.

Le nombre de locomotives à vapeur s'élève à environ 2000. La Grande-Bretagne mène et de loin avec 866 locomotives. L'Allemagne vient ensuite avec 320 locomotives qui équivalent plus ou moins à l'Autriche (157) et la France (150) prises ensemble.

<b>PAYS</b>	<b>ROYAUME UNI</b>	<b>FRANCE</b>	<b>ALLEMAGNE</b>	<b>AUTRICHE</b>	<b>SUEDE</b>	<b>DANEMARK</b>	<b>NORVEGE</b>	<b>BELGIQUE</b>	<b>PAYS BAS</b>
<b>NOMBRE DE MEMBRES</b>	179	95	80	35	36	18	7	9	29
<b>TOTAL VISITEURS</b>	11 000 000	3 700 000	2 200 000	1 400 000	120 000	168 000	70 000	160 000	700 000
<b>TOTAL KM DE LIGNE</b>	890	1 200	1 300	1 100	150	100	90	70	160
<b>LOCOMOTIVES A VAPEUR</b>	866	150	320	157	120	75	11*	16*	91
<b>TOTAL BENEVOLES</b>	19 100	3 000	2 200	850	1 300	740	160	350	1 700
<b>TOTAL SALARIES</b>	2 273	800	420	150	45	4	12	27	85

PAYS	LUXEMBOURG	ITALIE	ESPAGNE AZAFT	ESTONIE	LETTONIE	ESPAGNE AAFCM	SUISSE BRIZ R. B.	PORTUGAL Museu Nacional
NOMBRE DE MEMBRES	1	20	1	1	1	1	1	1
TOTAL VISITEURS	12 000	--	6 000	3 100	20 000 <sup>1</sup>	2 000	240 000	fermé
TOTAL KM DE LIGNE	8	--	--	2	33	--	8	--
LOCOMOTIVES A VAPEUR	9	25*	4	5	1	0 (électrique)	8	44 / 0*
TOTAL BENEVOLES	52	600	250	18	10	25	25	2
TOTAL SALARIES	1	0	0	3	27	0	25 / 57	20

\* Locomotives à vapeur en ordre de marche - steam locomotives in running condition  
1 y compris voyageurs réguliers

### **Le Conseil de FEDECRAIL s'est réuni au Musée Ferroviaire d'Entroncamento**

Le Conseil de FEDECRAIL s'est réuni au Musée Ferroviaire d'Entroncamento (Portugal) le samedi 28 juin 2014. C'était une visite amicale rendue à notre premier Membre portugais, la Fondation pour le Musée National Ferroviaire, qui travaille pour la réalisation d'un musée complètement neuf. Pendant la réunion, le repas a été pris près de l'ancien train royal. Le Conseil a été invité à un dîner servi dans le train Présidentiel, nouvellement restauré. Ce train devait faire un voyage promotionnel dans l'Algarve le lundi



suisant. L'information de cette visite a été diffusée par l'Agence de Presse Nationale, en indiquant l'importance des activités de FEDECRAIL, et les opérations réalisées avec succès.

Le nouveau musée espère ouvrir avant la fin de cette année.

Avant de retourner à leur domicile, le lundi suivant, le Secrétaire Livius Kooy et le Vice Président Jacques Daffis ont été reçus par la Direction du Musée des tramways de Carris à Lisbonne (exploitant des transports publics), pour exposer les buts et les activités de FEDECRAIL. Au même moment, les Officiers John Fuller et Josef Sabor ont rencontré la Direction du Musée des tramways de Porto.



## **16 participants au 8ème échange de jeunes de Fedecrail**

Seize jeune gens venus de chemins de fer historiques et touristiques de sept pays ont participé au 8ème échange international de jeunes 2014 à l'invitation de Fedecrail et de l'Association néerlandaise des chemins de fer touristiques et historiques HRN (Historisch Railvervoer Nederland). Quatre venaient d'Autriche, trois d'Allemagne et la France, la Grande-Bretagne, la Suède et la Suisse comptaient chacune deux représentants. Un jeune Finlandais s'est aussi joint au groupe pour la première fois.



Cette fois-ci, contrairement aux autres années, il n'y avait pas de filles parmi les participants qui, pour certains, s'étaient déjà rencontrés à des camps précédents. Le programme a débuté au SHM (Museumstoomtram Hoorn-Medemblik) avant de se poursuivre au STAR (Stichting Stadskanal Rail) et de se conclure au ZLSM (Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij)

Une fois encore, les hôtes avaient organisé un programme varié qui consistait d'une part de différents travaux dans les chemins de fer et d'autres parts, de visites, d'excursions et d'activités sociales.

On ne s'est donc pas contenté de travailler sur les voies, le matériel roulant ou les alentours de la ligne. En plus, de nouvelles expériences ont été acquises et



échangées. Parmi d'autres évènements, des visites au Zuiderzeemuseum et musée municipal de Veendam ont pris place en plus de trajets en bateau et du tourisme urbain pour apprendre à connaître le pays d'accueil.

Pour arrondir l'échange, le membre du conseil d'administration Sten Erson-Wester remettait un document. Celui-ci attestait non seulement d'avoir participé, mais aussi d'être réussi aux activités des chemins de fer historiques.

### **Première rencontre des présidents d'association à Padoue**

Le bureau de Fedecrail a tiré parti de son 20ème anniversaire pour rencontrer pour la première fois les présidents des associations membres à Padoue en septembre 2014. Le président David Morgan a accueilli six invités à Padoue: Jean-François Andrist du chemin de fer historique Blonay-Chamby (Suisse), Ole Richenberg du Club des chemins de fer norvégiens (Norsk Jernbane Klubb NJK) et du bureau des musées du chemin de fer (Norvège), Alberto Sgarbi de la F.I.F.T.M. (Italie), Gottfried Aldrian de l'ÖMT (Autriche), Jonas Svartlok de JHRF (Suède) et Johannes Füngers de la VDMT (Allemagne). Chacun d'entre eux a présenté son organisation et décrit les problèmes les plus pressants dans son pays.



Steve Woods, en tant que président du groupe de travail HOG, a informé l'assemblée du nouveau statut de Fedecrail comme „organisme représentant@ auprès de l'Agence Européenne du Rail (ERA) et fait un rapport sur la première participation de Fedecrail au groupe de travail donnant des conseils sur les matières techniques de l'ERA, dans lequel des sujets comme le quatrième paquet ferroviaire, TSI et Shift2Rail ont été discutés. Fedecrail voudrait amener le groupe de travail à réfléchir sur des problèmes tels que l'ERTMS.

David Morgan a parlé plus en détail d'activités de Fedecrail tels que le lobbying à différents niveaux du Parlement européen et des parlements nationaux. Il a souligné aussi l'importance des échanges interculturels. Les invités s'accordaient tous sur le fait que la fédération était sur la bonne voie en Europe, particulièrement par son statut de conseil à l'ERA.

Les présidents d'associations qui n'ont pas pu assister à la rencontre ont été invités à la prochaine réunion du Bureau qui se tiendra à Munich en janvier 2015.

## **FEDECRAIL ont assisté à la rencontre plénière du GRB**

Le président de HOG, Steve Wood, et le conseiller aux financements européens John Jones ont assisté à la rencontre plénière du GRB (Group of Representative Bodies – groupe d’organismes représentants de l’ERA) qui s’est tenue à Bruxelles le 17 septembre 2014. Ils ont été très bien reçus et traités en partenaires égaux. Steve Wood a fait une présentation générale de FEDECRAIL. C’était une rencontre des organismes représentants et une pré-rencontre de la totalité d’ERA. La rencontre a fait des recommandations au programme de travail de l’ERA. Plusieurs sujets ont été discutés incluant : la 4<sup>ème</sup> enveloppe du chemin de fer (une nouvelle occasion pour FEDECRAIL d’exercer son influence, des aspects de TSI (qui pourrait affecter FEDECRAIL), la rétroaction de différents comités et de Shift2Rail. La rencontre a vraiment valu la peine. FEDECRAIL est convié à un événement qui se tiendra à Bruxelles le 20 novembre pour accueillir le nouveau directeur de l’ERA. La prochaine rencontre se déroulera le 11 décembre et trois autres sont prévues en 2015: le 9 juin, le 23 septembre et le 17 décembre.

## **Percée dans la politique européenne du patrimoine**

L’Alliance pour le patrimoine (composée d’Europa Nostra et d’autres organisations) a réussi une percée dans la politique européenne du patrimoine: moins de deux mois après l’adoption d’une portée considérable des conclusions du Conseil de l’Europe sur le patrimoine culturel en tant que ressource stratégique pour une Europe durable, la Commission européenne a ouvert la voie à une approche intégrée du patrimoine culturel en Europe. Ce document politique important a pour but d’aider les états membres et les parties concernées à tirer au maximum profit du soutien au patrimoine disponible dans le cadre européen et appelle aussi à une collaboration plus étroite dans le partage d’idées et de bonnes pratiques au niveau européen, ce qui peut alimenter des politiques nationales sur le patrimoine et sa gestion. Il souligne les occasions pour les états membres et les parties concernées de collaborer plus étroitement au-delà des frontières pour faire face aux nombreux défis que rencontre le secteur du patrimoine, et aussi pour assurer que le patrimoine culturel contribue plus fortement à une Europe durable. Fedecrail est représenté dans l’Alliance par son secrétaire Livius Kooy. Notre contribution à ces développements politiques à haut niveau réside d’abord dans le fait que nous y représentons 650 organisations. La valeur de Fedecrail apparaît clairement dans le grand nombre d’organisations que nous représentons. Un pays isolé ne peut pas influencer les politiques européennes mais Europa Nostra, et Fedecrail dans son domaine, le peuvent certainement.

## FEDECRAIL à la conférence internationale sur "Banitis" à Gulbene



« Banitis », le dernier chemin de fer à voie étroite en Lettonie, a organisé en été 2014 une conférence sur le thème du tourisme et des chemins de fer historiques à laquelle ont assisté, entre autres, des membres de NERHT (New Europe Rail Heritage Trust) et de Fedecrail. Après une visite au musée de chemin de fer letton à Riga, les participants ont pris le lendemain un train spécial pour Gulbene afin de faire chauffer la

locomotive pour voie étroite « Ferdinand » et de parcourir la ligne du Banitis. A la conférence le secrétaire de FEDECRAIL Livius Kooy figurait parmi les orateurs, tout comme Lord Faulkner (HRA), Gordon Rushton (NERHT), Vismantis Uzalinskas (Lituanie), Juris Iesalniks (Administration nationale du chemin de fer), Toms Altbergs (Banitis), et Janis Eiduks qui, en tant que directeur des chemins de fer au ministère des transports lettons, joue depuis de nombreuses années le rôle de conseiller FEDECRAIL, et qui deviendra bientôt un membre de la représentation permanente de la Lettonie auprès de l'UE. La conférence s'est conclue par la participation à une cérémonie commémorant les déportations de 1944 sous le régime stalinien, ainsi que par une visite touristique d'Aluksne au terminus de la ligne du Banitis.

### **Le fait qu'AB Stockholm Spårvägar (SS) ait remporté un contrat pour opérer des services de tram réguliers à Stockholm et Lidingö est un événement assez unique mondialement.**

Cela concerne l'avenir du transport public sur la ligne 7 vers Djurgården, la reprise de service sur la ligne 21, Lidingöbanan, et l'interconnexion de deux systèmes en un avec trois-quatre lignes entre la ville de Stockholm, Djurgården, Ropsten et Lidingö (Gåshaga). L'accord s'étend au moins au travers de 2022, jusqu'à l'année 2026 incluse.

Le caractère unique au niveau mondial de l'événement serait la conclusion d'un contrat entre les pouvoirs publics et une société (SS) dont une organisation sans but lucratif (Swedish Tramway Society, Stockholm department (SSS-S)) est propriétaire depuis 1987. Comme on l'a mentionné, cela ne s'est probablement produit nulle part ailleurs dans le monde. Cela montre qu'il est possible pour de petits outsiders de remporter des accords d'accès aux voies dans des contrats impliquant des acteurs internationaux majeurs. Ces derniers peuvent souvent se reposer sur des états étrangers ou un capital risque international.

Dans la procédure actuelle d'enchères, intitulée E21, la gestion du trafic au Conseil du comté de Stockholm, cinq enchérisseurs s'étaient à l'origine qualifiés et avaient été acceptés. En plus du SS, on comptait les exploitations suédoises d'Arriva, de Keolis, de Nobina et de Veolia Transport. Arriva, Nobina et Veolia Transport se sont désistés après examen des conditions de l'offre. Seuls Keolis et SS ont fait des offres. Celle du SS était environ 5% plus basse que celle de Keolis.



Sur base annuelle, cela correspond à environ 150 millions de couronnes suédoises (15 millions d'euros). Certaines options augmenteront la valeur, par ex. quand le service commencera entre Djurgården et Ropsten.

Les contrats seront aussi liés à un second contrat pour l' « expérience du tram historique » qui règlementera les conditions pour le service avec des trams historiques. C'est maintenant règlementé jusqu'à la fin 2019, ce qui signifie une collaboration accrue avec le musée du tram et un soutien à la construction de la marque SL du transport public de Stockholm.

Nous avons demandé au président de SSS-S, Ingvar Göransson: - « Quelle fut votre première pensée quand il est devenu clair que vous aviez remporté ce grand accord d'accès aux voies ? ».

- « J'ai été évidemment très heureux. Si SS n'avait pas remporté le contrat pour le service régulier SSS-S devait dépendre d'une coopération avec un autre exploitant, peut-être hostile. Il était évident que les exploitations de la ligne du musée risquaient d'être affectées négativement. Avec notre propre SS, nous avons un entrepreneur établi qui considère la ligne du musée comme une partie naturelle des affaires. »

- « Comment assurez-vous les exploitations de la ligne de Djurgården avec ceci? Risque-t-on de voir l'engagement bénévole se restreindre ?!

- « Même avec notre propre SS en tant qu'exploitant, des risques concernant l'engagement bénévole demeurent en fonction de différents facteurs :

Certains des bénévoles sont devenus des employés de SS dans le service régulier. Ce n'est pas notre but que les personnes qui travaillent sur la ligne historique soient employées par le SS. Il est important que la ligne du musée soit principalement un hobby pour des bénévoles, donc il existe une très grande demande de recrutement et de formation de bénévoles pour ce service.

Nous disposons aujourd'hui de moins d'espace de dépôt pour les trams du musée qu'avant de prendre en charge le service régulier pour la ligne 7, le tram de la ville de Stockholm. C'est parce que nous devons faire de la place pour la flotte moderne. C'est un fardeau pour l'engagement du musée de ne pas avoir nos propres locaux et un lieu de rencontre : un niveau élevé de satisfaction professionnelle est important pour retenir les bénévoles.

Par exemple, nous avons un espace très limité pour le groupe hyper-important des jeunes. A plus long terme, nous espérons que, dès que le nouveau dépôt de Lidingö (à la gare AGA) sera terminé et que la flotte moderne y aura été transférée, il sera permis de regagner l'espace et la longueur de voies que nous possédions auparavant pour la ligne du musée. En attendant, il nous faut tirer le meilleur parti possible de la situation.

### CAF A35 vers Djurgården

Le SS a accepté de placer un CAF Urbos AXL (SL type A35) au dépôt de Djurgården pour évaluation sur la ligne 7 en automne 2014. C'est une tâche importante d'évaluer la performance de ce tram en rue et la perception qu'en ont les passagers.

Avec un A35 à Djurgården, le SS peut lancer une formation de conducteur également pour les besoins de la ligne 21 de Lidingö line 21. La cabine de pilotage et la conception générale sont semblables à celles de l'A36 plus long, qui circulera

sur Lidingö à partir de 2015.

Rapport de Thomas Lange, éditeur de MfSS (Messages de la compagnie des trams suédois)

Josef Sabor  
UPDATE Editor

E-mail: [sabor@fedecrail.org](mailto:sabor@fedecrail.org)

UPDATE  
31122014