



Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques
European Federation of Museum & Tourist Railways
Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

**NOUVELLES BREVES
NEWSLETTER
MITTEILUNGEN**

**No 15
II/02**

Rédacteur - Editor - Reakteur
Bruno Rebbelmund - Westerwaldstraße 7 - D-46145 Oberhausen
Tel.: +49-208-6351569 // Fax: +49-208-667443
E-Mail: Rebbelmund@fedecrail.org

Madame, Monsieur,
Chers Amis de FEDECRAIL

Une nouvelle époque a vu le jour le 1er janvier 2002 dans certains pays du vieux continent où l'EURO est devenu le moyen de paiement en vigueur. Beaucoup de choses s'en trouvent facilitées, également dans le domaine de nos loisirs. Le trésorier se réjouit tout particulièrement. En effet, son livre de caisse ne comprend plus que quelques devises.

Cependant, une barrière importante est demeurée intacte : la diversité des langues. FEDECRAIL est en mesure de publier uniquement trois d'entre elles et ceci représente déjà un long travail de traduction. L'appel de la rédaction publié dans les derniers communiqués reste cependant d'actualité : des collaborateurs des associations nationales sont toujours recherchés afin d'apporter un soutien local au travail de la rédaction.

Si votre style dans l'une des trois langues FEDECRAIL est encore incertain, écrivez dans votre langue maternelle à la rédaction si vous avez des comptes rendus intéressants à nous communiquer. Nous trouverons bien un moyen de traduire votre courrier. Il serait dommage que des informations ne parviennent pas à tous nos membres uniquement en raison d'une barrière linguistique.

En effet, des partenaires se sont liés à FEDECRAIL pour former une alliance solide au profit des lignes de chemins de fer dédiées au tourisme et aux visites de musée. Et les alliances ont toujours des objectifs positifs.

Dans l'attente de vous revoir à Riga

Bruno Rebbelmund

TABLE DES MATIERES	Page
Editorial	2
Conférence FEDECRAIL 2002 à RIGA	3
Membres de FEDECRAIL	4
Rapport du président	5
Compte rendu de la 8 ^{ème} Assemblée générale annuelle	6
1 ^{er} congrès mondial des chemins de fer touristiques et à vapeur	9
Amis de FEDECRAIL	9
L'inventaire des objets relatifs au rail PB	11
Liste des articles FEDECRAIL	13
Liste d'articles de conférences FEDECRAIL	16
Evaluation de risque	18
Vidéo FEDECRAIL	19
adresses et compte bancaire de FEDECRAIL	20
Qu'est FEDECRAIL	21

FEDECRAIL website
address:

www.fedecrail.org

FEDECRAILe-mail

contact@fedecrail.org

Le bulletin FEDECRAIL de Nouvelles brèves est publié tous les trois mois par la Fédération européenne des Musées ferroviaires et Chemins de Fer touristiques qui en détient le copyright. Les éditeurs et le Conseil de FEDECRAIL ne souscrivent pas nécessairement aux points de vue exprimés par les auteurs. Les contributions aux Nouvelles brèves de FEDECRAIL sont bénévoles.

Traduction et la School of Language and European Studies, Aston University, Birmingham/GB

Date de publication 15.04.2002, après traduction

Tout matériel pour publication dans le numéro 16 des nouvelles brèves doit parvenir à l'éditeur pour le 30 juin 2002.

CONFERENCE FEDECRAIL 2002
vendredi 24.5.02 - mardi 28.5.02
Etats baltes
Peter Ovenstone / GB

La conférence de cette année se tient dans les états baltes. La base principale de la conférence sera Riga, capitale de la Lettonie, qui jouit d'une position centrale, d'hôtels adaptés et d'installations d'accueil pour les conférences, d'un accès international, d'un patrimoine historique attrayant et qui offre de plaisantes activités pour le programme des partenaires. Fedecrail a réservé des chambres dans des hôtels de la vieille ville.

Les sessions de travail ont lieu le vendredi 24 et le samedi 25 mai et le programme de visites s'étend du dimanche 26 au mercredi 29 mai. Il inclura aussi des visites à des chemins de fer et des musées d'Estonie et de Lituanie. Compte tenu du peu de services ferroviaires entre les trois États baltes, nous devons avoir recours à des cars pour nos visites dans ces pays.

Thème de la CONFERENCE: "LES OBJECTIFS GÉOGRAPHIQUES LOCAUX"

En plus des objectifs internationaux standards de toutes les conférences FEDECRAIL:

- (1) Faire prendre conscience aux membres de FEDECRAIL de l'activité de préservation ferroviaire dans les trois États baltes, que ce soient les objectifs déjà atteints et – de façon plus significative, les développements futurs proposés dans la préservation des chemins de fer en opération et dans le développement de musées ferroviaires.
- (2) Offrir aux bénévoles de la préservation ferroviaire et aux membres du personnel des musées des trois États baltes, la possibilité (a) de faire connaître leur travail et leurs projets aux collègues d'autres pays européens et (b) d'établir des contacts bénéfiques à long terme. Ex. Sources de conseil, aide pour la publicité, encouragement de visite des États baltes par des enthousiastes du chemin de fer, générer une aide financière limitée de la part de groupes ou d'individus grâce à une plus grande conscience du patrimoine ferroviaire des États baltes.

APERCU DU PROGRAMME

Contenu général du programme proposé – les détails et l'ordre de déroulements des éléments du programme sont susceptibles de modifications:

(1) jeudi 23 mai : Soirée d'accueil

- Arrivée à Riga
- Rencontre du conseil de Fedecrail (fin d'après-midi)
- Dîner

(2) Vendredi 24 mai : Conférence – Séance de travail - jour 1.

- Conférence de presse
- Cérémonie d'ouverture de la conférence + session 1 (matinée)
- Programme des partenaires : 'Tour d'orientation' dans la vieille ville de Riga (matinée)
- Déjeuner : Reiterna Nams - Grand Salon ou Cave
- Conférence : Session 2 (après-midi)
- Excursion en tram historique (+ un tram moderne pour fournir suffisamment de sièges, changement en route)
- Dîner de conférence + Visite : Musée de l'histoire du chemin de fer lettonien

(3) Samedi 25 mai : Conférence – Sessions de travail - jour 2 + Visites à Jelgava

- Conférence : Session 3 + Assemblée générale de Fedecrail (matinée)
- Programme des partenaires (matinée)
- Déjeuner : Reiterna Nams – Cave ou Grand Salon
- Transfert : Train Riga - Jelgava (train à vapeur ou train normal)
- Musée lettonien d'histoire Rly - Visites au musée de Jelgava + Dépôt
- Dîner : Jelgava

RAPPORT DU PRESIDENT DE FEDECRAIL

David T. Morgan / GB

Maintenant que FEDECRAIL s'est fermement établi et comprend des membres dans 23 pays, nous devons passer à l'étape suivante de notre développement. Il est bon de rappeler que l'un des objectifs primordiaux de rassembler nos différents membres en une seule fédération européenne était le besoin de protéger les chemins de fer à vapeur contre les directives européennes qui menaçaient nos activités. Dans ce domaine, nous avons obtenu de remarquables succès, largement grâce à l'aide et au soutien fournis par le député européen Brian Simpson, qui, à ce jour, est parvenu à obtenir des amendements à cinq directives et à en faire supprimer totalement une autre.

Nous avons aussi réussi à coordonner une approche raisonnable à propos des problèmes de sécurité, domaine dans lequel nous avons été capables d'offrir une aide véritable à des membres particuliers et d'harmoniser les recommandations et les règles, largement grâce au groupe de travail dirigé par Sven Freden de Suède. L'un des bénéfices qui ont découlé de la conférence de Turin a été la liaison établie avec M. A. Lundstrom du directorat à la sécurité de la Commission européenne.

Selon moi, nous avons rencontré moins de succès dans la promotion de nos activités. Bien entendu, les contraintes budgétaires retiennent notre action dans ce domaine qui implique généralement une certaine mesure de financement. Avec la croissance de l'organisation, il devient à mon avis de plus en plus important de décentraliser les activités de FEDECRAIL et l'établissement des groupes de travail ou des commissions, comme nous l'avons fait pour les problèmes de sécurité, est une façon d'accomplir cet objectif. J'espère qu'il y aura des discussions à notre conférence annuelle à Riga les 24 et 25 mai 2002 à propos des développements futurs parce qu'il est important de prendre en compte l'apport de nos membres si nous voulons répondre à leurs aspirations.

Lors de la dernière rencontre du Conseil, nous nous sommes accordés à établir un réseau de correspondants nationaux pour notre lettre de nouvelles brèves. Il est à déplorer que, suite à plusieurs problèmes qu'a rencontrés notre éditeur Bruno Rebbelmund, sa parution a été pour le moins irrégulière au cours des deux dernières années. Pour assurer que ceci ne se reproduise plus, nous avons nommé John Fuller éditeur adjoint et nous espérons que l'équipe de correspondants nationaux facilitera le rassemblement d'informations sur une échelle plus large.

Il est clair que les activités entreprises par FEDECRAIL impliquent le risque d'une hausse des coûts et il est donc important que celles-ci génèrent de vrais bénéfices pour les individus et chemins de fer membres. Parallèlement, nous avons examiné la possibilité de réduire les coûts (par exemple, par l'utilisation du courrier électronique et de l'internet).

En même temps, nous reconnaissons qu'il y a des rôles-clés que FEDECRAIL devrait endosser plus complètement et je considère que les groupes de travail sont fondamentaux dans ce domaine. Le groupe sur la sécurité est le premier et jusqu'ici, les discussions ont été menées sur l'internet. Nous pouvons cependant prévoir que des rencontres occasionnelles s'avèreront nécessaires et il serait avantageux pour tous si les membres du groupe de travail assistaient à notre conférence annuelle de façon à pouvoir rencontrer les participants et discuter toute proposition formulée pendant les sessions de travail. Bien que cela ne soit pas urgent pour le moment, le Conseil a jugé prudent de commencer à commencer à mettre de l'argent de côté à cet effet, ce qui explique la légère hausse proposée dans le budget.

Il est aussi possible que d'autres groupes de travail soient établis suite aux discussions de l'Assemblée générale (par exemple, réfléchir à l'interprétation, incluant la présentation et l'explication des chemins de fer à vapeur, leur histoire et leur culture ainsi que la disponibilité de textes en langues étrangères). Il nous faut aussi être prêts à faire face à toute menace législative future émanant de la Commission européenne.

Les membres se rappelleront peut-être qu'une maison d'édition britannique avait manifesté de l'intérêt pour la publication d'un guide des chemins de fer historiques en Europe. Des changements de personnel ont retardé cette possibilité mais je pense que la nouvelle équipe est maintenant intéressée et je souhaiterais demander à toutes les organisations membres de m'envoyer leur guide ou leur dépliant publicitaire le plus récent.

Notre organisme affilié, New Europe Heritage Railway Trust, a continué à offrir de l'aide à ceux qui cherchent à sauvegarder, restaurer et exploiter des lignes dans les pays de l'ancien bloc soviétique; en

Lettonie, la ligne à voie étroite entre Aluksne et Gulbene a été passée à la nouvelle organisation pour qu'elle prenne en charge son exploitation; cette ligne sera visitée après notre conférence à Riga.

Compte rendu de la huitième Assemblée générale annuelle de FEDECRAIL

le samedi 28 avril 2001

Eurostar Club à la gare Porto Nuova, Torino, Italie, début à 14h05.

Livius Kooy, secrétaire FEDECRAIL / PB

01. Ouverture, bienvenue du président, excuse des absents, ordre du jour.

Le président David Morgan a ouvert l'AG annuelle et a souhaité la bienvenue à tous les participants et les invités.

Il a annoncé que Brian Simpson, député européen, avait reçu une réponse de la commissaire européenne, Mme De Palacio, qui a promis que l'Union européenne prendrait toujours garde de préserver les intérêts du patrimoine ferroviaire, sur lignes locales ou autonomes, d'Europe

Des excuses avaient été reçues de RMHL, notre membre finlandais, du musée du chemin de fer estonien à Lavassaare, du train 1900 de l'A.M.T.F. au Luxembourg, de notre membre tchèque ARS et d'Alfred Fleissner et de sa famille du musée du tramway à Mariazell, en Autriche, ainsi que de Bruno Rebbelmund, notre éditeur des Nouvelles brèves qui, comme les membres de l'A.T.M.F. devait assister à l'ouverture de la saison ferroviaire le 1er mai.

02. Compte rendu de la rencontre de Bad Breisig (Allemagne), 1er avril 2000.

Il n'y avait pas de commentaires. Le compte rendu a été approuvé à l'unanimité.

03. Candidatures à l'adhésion reçues à ce jour.

David Morgan a invité Janis Eiduks à commenter la candidature à l'adhésion du système ferroviaire lettonien à voie étroite : SIA BO "Gulbenes-Aluksnes Banitis".

Janis a expliqué que les buts de cette association sans but lucratif récemment formée étaient d'exploiter des trains touristiques sur la ligne à voie étroite (750mm) des chemins de fer nationaux lettoniens. En tant que directeur, il a réclamé une adhésion à 5 points, et a été élu à l'unanimité.

04. Rapport du Conseil pour l'année 2000.

En plus du rapport du président distribué précédemment, David Morgan a rapporté avec plaisir quelques succès récents:

- a) Bien que le chemin de fer lituanien à voie étroite ait cessé son service régulier, Stephen Wiggs du New Europe Heritage Railway Trust et d'autres ont réussi à faire annuler la décision de fermeture du gouvernement. Un partenariat entre le public et le privé doit maintenant être mis en place pour permettre la réouverture de la ligne. FEDECRAIL a reçu les remerciements de notre membre lituanien "Hobis" pour son aide précieuse dans ces temps difficiles.
- b) David avait visité l'Argentine pour la préparation du Congrès mondial des trains touristiques et à vapeur sur lequel on discutera plus en détail plus tard dans la rencontre.

05. Comptes financiers présentés par le trésorier pour l'an 2000.

Le trésorier Rik Degruyter a expliqué comme d'habitude les comptes et a précisé que des coûts supplémentaires avaient été entraînés par la production de la brochure et de la vidéo sur le travail parmi

les jeunes. Cependant, des rentrées avaient été générées par la vente de la vidéo et des pendules. Il n'y a pas eu de questions.

01. Rapport des auditeurs et décharge du Conseil de ses responsabilités financières et pénales

Raymond Duquenne et David Potter ont rapporté dans leur langue respective (français, anglais) que les comptes avaient été établis correctement. De nombreux membres ont laissé à la charge de FEDECRAIL les frais de change, ce qui n'est pas une pratique correcte, c'est à eux de les assumer. Certains paiement avaient été faits trop à l'avance, avant que les bons ne soient disponibles.

Ils ont aussi mentionné que les remboursements de frais doivent être réclamés plus tôt afin de permettre aux auditeurs de faire les vérifications à temps. La législation belge exige un délai de 10 semaines entre l'audit et l'assemblée générale.

David Potter a annoncé qu'après toutes ces années, il souhaitait démissionner de ses fonctions d'auditeur et il a remercié John Snell (GB) qui était prêt à le remplacer. David Morgan a remercié David Potter pour tout son travail.

Les auditeurs ont proposé que le trésorier et le conseil soient déchargés de leurs reponsabilités financières et pénales. John Snell a proposé la motion et Roar Stenersen (N) l'a secondé; le conseil a donc été déchargé. David Morgan a remercié l'assemblée.

07. Election de deux auditeurs.

Raymond Duquenne se représentait et John Snell était prêt à remplacer David Potter. Tous deux ont été élus à l'unanimité.

08. Approbation du budget pour 2001.

Rik Degruyter a expliqué qu'après plusieurs années où la seule augmentation avait été créée par l'augmentatrion du nombre de membres, le Conseil avait proposé de relever le budget pour des raisons d'inflation et pour payer les frais occasionnés par les Nouvelles brèves et les groupes de travail, etc A partir de 2002, le budget sera en euros plutôt qu'en francs belges.

En réponse à une question sur la nature du soutien de HRA. Le trésorier a expliqué qu'il avait permis la retention des cotisations de FEDECRAIL en Grande-Bretagne, afin de pouvoir rembourser les frais des membres du conseil britannique sans devoir payer des frais de change.

Roar Stenersen voulait savoir quand les vidéos seraient disponibles. Rik Degruyter en avait plusieurs copies avec lui. David Morgan a expliqué que les membres pouvaient utiliser la vidéo pour recruter de jeunes volontaires mais que FEDECRAIL garderait le copyright.

L'approbation de budget a été proposée par Roar Stenersen (N) et secondée par Carles Salmeron (Association ibérique).

09. Réélection des membres du conseil Pascal Schnakenbourg et Rik Degruyter.

Selon le principe de rotation, Pascal Schnakenbourg et Rik Degruyter se retiraient mais étaient tous deux en position de se représenter. Après que David Morgan a expliqué combien il dépendait de leurs bons services, ils ont tous deux été réélus à l'unanimité.

02. Week-end européen des chemins de fer touristiques et musées ferroviaires.

deuxième week-end de juin 2000, proposition du Conseil

Pascal Schnakenbourg a expliqué que cet événement, qui en était à sa deuxième édition, se tiendrait les 9 et 10 juin 2001. Il avait d'abord été proposé aux mêmes dates que le week-end F.A.C.S./UNECTO Weekend pour la presse. L'année dernière, 15 chemins de fer avaient participé en France. Les suggestions de Livius Kooy et Pascal Schnakenbourg, de se concentrer sur "50 ans du bénévolat", avaient été distribuées en France en octobre dernier.

Tony Tomkins a rapporté que la production des drapeaux FEDECRAIL avaient été une bonne idée, mais que tous les chemins ne les arboraient pas sur leurs locomotives pendant le week-end.

En France, aucun député européen n'avait été approché pour le Week-end européen mais la F.A.C.S./UNECTO avait signé une charte en présence de représentants du gouvernement.

11. Mise à jour :

11a) réglementations européennes

Brian Simpson, député européen, a réclamé la protection de la commission européenne pour les opérations du patrimoine ferroviaire.

La réponse positive de la commissaire Mme De Palacio serait publiée en intégral dans les Nouvelles brèves n. 14. L'Union européenne s'assurera dans le futur que nos opérations ne pâtiront pas des réglementations européennes, en fournissant les exemptions appropriées. Entretemps, notre membre britannique / irlandais HRA a élu Brian vice-président.

11b) Congrès mondial à Ushuaia/Argentina pour une Association mondiale:

David Morgan a dit qu'il avait noté que l'A.M.T.F. avait suggéré de se concentrer sur les matières européennes mais il n'était pas d'accord pour plusieurs raisons, la participation d'un orateur principal comme Livio Dante Porta, dont les locomotives à vapeur avaient rencontré un succès étonnant n'était pas la moindre.

En particulier, l'utilisation d'un composant chimique combinée à une adaptation du programme TIA d'André Chapelon a conduit à des réductions majeures dans les coûts d'entretien de chaudière suite à quelques simplifications en Argentine. Des détails complémentaires seraient fournis à Ushuaia, Terre de Feu.

Sergio Zubieta d'Argentine a informé l'assemblée que le monde est le marché pour les locomotives à vapeur et pas un pays particulier. L'Argentine possède du patrimoine ferroviaire issu de nombreux pays d'Europe. Il nous a tous invités à nous rendre à Ushuaia.

- Les invités ne seront pas seulement des chemins de fer touristiques mais aussi des agences de voyage;
- La Banque mondiale sera représentée par un orateur vu qu'elle finance des chemin de fer partout dans le monde, surtout dans les pays du Tiers-Monde.
- Dans d'autres circonstances, il serait très difficile de visiter Ushuaia et l'express patagonien et le train des nuages et d'autres points forts dans une période aussi brève.

Le programme total s'étendrait sur plus d'un week-end: deux semaines étaient envisagées. Le coût total s'élèverait à \$3,000 pour le vol et les excursions mais les frais de Conférence pour les seules visites de Buenos Aires et d' Ushuaia seraient de \$340 (dollars US). On s'attendait à un soutien financier du secrétariat d'état au transport et du conseil provincial.

David Morgan a demandé à toutes les personnes intéressées de fournir leur coordonnées complètes à Richard Tapper, Boundary Road, NEWBURY, Berks, GB. Il a remercié Sergio Zubieta pour sa contribution.

12. Autres matières fixées d'avance avec le président.

David Morgan a rapporté que la production des Nouvelles brèves avait été sérieusement retardée dans l'année passée même si Bruno Rebbelmund était maintenant de nouveau à flot.

Il a dit que le Conseil avait décidé de ne faire payer les amis de FEDECRAIL que pour un an pendant la période 2000-2001, ce qui veut dire que ceux qui ont déjà payé pour 2000 ne devront pas payer pour 2001. Et les autres paieront 40,00 € (EURO 40) en 2001, ce qui inclura l'an 2000.

François Cheveux (F) a exprimé son point de vue que le groupe de travail FEDECRAIL sur la sécurité ferroviaire devrait aussi se préoccuper de l'aspect technique du problème.

David Morgan a répondu qu'Andres Wedzinga (PB) dirigera un groupe de travail FEDECRAIL sur la sécurité ferroviaire. Il communiquera en anglais et dans la mesure du possible par courriel. Il a demandé à ceux qui souhaitent en faire partie de prendre contact avec Livius Kooy.

François a suggéré que plus de groupes de travail soient établis, par exemple pour le tourisme et les aspects techniques

13. Date et lieu de la conférence 2002.

David Morgan a suggéré de tenir la conférence et l'Assemblée générale à Riga, en Lettonie, mais la date n'a pas encore été fixée.

Tous les membres ont été invités à informer Livious Kooy de leur préférence pour mars ou mai.

David Madden (G.B.) a suggéré une visite en Finlande. David Morgan a répondu que s'il n'y avait peut-être pas matière à une visite séparée, on devrait considérer s'il n'y aurait pas assez de temps pour combiner cette visite avec celle des États baltes.

Congrès mondial des trains touristiques et à vapeur Ushuaia / Argentine

Le congrès mondial prévu pour le lancement de l'association internationale du train touristique et à vapeur a été reportée suite à l'instabilité économique et politique en Argentine. Les Nouvelles brèves de Fedecrail publieront les plans modifiés en temps utile.

Les amis FEDECRAIL

FEDECRAIL, la fédération européenne des musées ferroviaires et des chemins de fer touristiques, représente les intérêts de ses membres au niveau européen. FEDECRAIL compte des membres et des amis dans 24 pays. FEDECRAIL est une organisation dont tout le personnel est bénévole. Ces dernières années, des particuliers ont eu la possibilité de devenir amis de FEDECRAIL. Cela leur donne droit à assister aux Assemblées générales annuelles et aux conférences pour une souscription annuelle de 25,00 €.

Les amis FEDECRAIL reçoivent au même titre que les membres de l'information sur les conférences et les Nouvelles brèves de FEDECRAIL qui paraissent quatre fois par an. De plus, ils peuvent profiter des conférences annuelles, rencontrer des collègues de nombreux pays et écouter des experts qui peuvent les informer sur de nombreux aspects de l'exploitation de chemins de fer, tramways et musées ferroviaires.

Dans le passé récent, les sujets de conférence ont inclus le marketing, le tourisme, le travail avec les jeunes, la sécurité ferroviaire, des problèmes écologiques, la préservation de pièces de musée en état de marche et le paysage ferroviaire. Des orateurs issus du monde des sciences, de la gestion, des musées nationaux, des chemins de fer préservés bien entendu, du Parlement européen et du département des chemins de fer de la Commission européenne se sont adressés à nous.

Le texte de 40 de leurs présentations est disponible contre une modeste rétribution auprès Kjell Palén, Baagevaegen 154, 85652 Sundsvall, Suède, tél./télécopie +46-60-100535, courriel: palen@fedecrail.org

Chaque année, FEDECRAIL visite un pays d'accueil différent, ce qui ajoute à l'intérêt des rencontres annuelles et des conférences. Après les séances de travail, quelques jours sont consacrés à la visite de chemins de fer préservés, de musées, d'atelier, de réseaux ferroviaires, etc selon ce qui a été organisé par nos hôtes sur place. Les dîners de conférence donnent des occasions informelles supplémentaires pour la discussion et ils peuvent s'avérer utiles.

L'organisateur des conférences est Peter Ovenstone, 33 Palmerston Place, Edimbourg EH12 5AU, GB
Tel. +44-131-225.1486; Fax +44-131-220.5886.

L'association des Amis permet à FEDECRAIL de disséminer les informations plus largement et réduit les coûts en étendant le fardeau des paiements, des coûts de traduction et des autres frais d'organisation.

Grâce à la contribution et au dur labeur de bénévoles, les frais de conférence restent les plus bas possible. FEDECRAIL offre aussi une sélection d'hôtels de 2 à 4 étoiles pour répondre aux attentes de chaque participant.

Notre site web se trouve à l'adresse suivante: www.fedecrail.org

Et le secrétaire peut être contacté via contact@fedecrail.org

Ou par courriel

Livius J. Kooy/Fedecrail, De Akker 25, 7481 NL Haaksbergen, Pays-Bas;

Tél./télécopie +31-53-57.273.57 (appelez avant d'envoyer une télécopie)

Pour vous affilier, envoyez vos nom, adresse et détails de carte de crédit (nom du porteur, type de carte, numéro et date d'expiration) avec l'autorisation de retrait pour la souscription de 40,00 €. FEDECRAIL recommande de remplir le formulaire qui suit et de l'envoyer par télécopie ou par courrier au secrétaire.

**AMIA de FEDECRAIL”
FORMULAIRE D’AFFILIATION**

Nom

.....

Adresse

.....

Code postal, pays

.....

Tél.

.....

Télécopie, courriel

.....

J'autorise un paiement de 25 € à FEDECRAIL à partir de la carte de crédit suivante

(Visa/Mastercard/Eurocard) :

Nom du porteur

type de carte:

Numéro de carte :date d'expiration:

Signature :

.....

Veillez envoyer par courrier ou télécopie à:

Livius Kooy (secrétaire FEDECRAIL), De Akker 25, NL-7481 GA Haaksbergen, Pays-Bas

Tel./fax : +31-53-57.273.57 (veuillez appeler avant d'envoyer une télécopie)

Courriel : kooy@fedecrail.org

Pour des raisons de sécurité, nous ne recommandons pas l'utilisation du courriel pour la transmission des détails d'une carte de crédit.

Si vous souhaitez payer par d'autres moyens que par carte de crédit, veuillez contacter le secrétaire ou le trésorier:

Rik Degruyter, De Streep 19, B-8340 Damme, Belgique.

Tél./télécopie +32-50-35.8989

degruyter@fedecrail.org

L'inventaire des objets relatifs au rail et la formation **d'une « collection nationale » aux Pays-Bas**

Kees Willemakers / PB

Il y a cinq ans, un groupe de travail a commencé à compiler un inventaire de tous les véhicules ferroviaires anciens ; il s'accordait un délai de quatre ans pour le réaliser. Le groupe de travail se composait de six personnes, toutes issues du mouvement néerlandais de préservation du chemin de fer et des trams. L'association touristique néerlandaise (ANWB) était aussi impliquée. Le but de l'inventaire était de fournir le moyen d'évaluer la valeur historique de tout véhicule ou objet particulier.

Nous avons commencé par comparer les politiques et les stratégies de quatre programmes majeurs de préservation aux Pays-Bas. Cependant, les différences étaient tellement importantes qu'il était impossible de tirer des conclusions utiles de leur comparaison.

Nous avons décidé d'établir un certain nombre de critères élémentaires ; une déclaration établissant que le rang d'un objet dans le registre ne devrait pas être basé sur sa condition ; il ne devrait pas non plus dépendre de l'état de marche d'un objet ou d'un véhicule. En d'autres mots, le point dominant est la valeur historique intrinsèque de l'objet, quelle que soit l'état actuelle. Pour évaluer la valeur historique, nous avons décidé d'utiliser un formulaire adapté de la classification développée par la fondation Mondriaan. Ceci nous a finalement mené à développer trois catégories.

La première, la catégorie A, repose sur la rareté de l'objet en question. Pour obtenir un score élevé dans cette catégorie, un objet devrait illustrer une étape cruciale dans l'histoire et le développement technique du trafic ferroviaire néerlandais ; alternativement, il devrait être l'unique ou le quasi unique représentant d'une classe qui a longtemps été symbolique du trafic ferroviaire néerlandais.

Pour être pris en compte dans la seconde catégorie, la catégorie B, un véhicule devrait appartenir à un groupe de véhicules qui a une valeur historique dans son ensemble. Lorsqu'un objet a été impliqué dans un événement majeur de l'histoire du transport ferroviaire néerlandais, ou quand il possède une valeur ajoutée à cause de l'endroit où il est conservé, ou si l'objet n'a pas été modifié depuis sa construction, il peut être placé dans la catégorie B.

La troisième catégorie, la catégorie C, contient les objets qui doivent être tenus en état et présenter une collection dans son ensemble mais qui n'ont pas en eux-mêmes de valeur historique.

A court terme, comme nous voulions commencer par inventorier tous les véhicules ferroviaires, il était important de convaincre les propriétaires de matériel roulant de la valeur et des bénéfices de l'enregistrement. Avec l'enregistrement, les instances gouvernementales aux niveaux provincial ou national ainsi que les autres fonds de restauration disposeront d'un moyen de juger, sur une base neutre, les requêtes de subventions pour la restauration de matériel roulant historique. Deuxièmement, les objets inventoriés pourraient bénéficier par exemple de réductions de taxes ou être exclus de mesures de sécurité ou de nature écologique. Ces avantages doivent encore être établis. La communication avec les propriétaires d'ancien matériel roulant a été d'une importance vitale. Un certain nombre de discussions ont été organisées à plusieurs endroits aux Pays-Bas ; elles ont débouché sur certaines additions pertinentes au projet et ont suscité un soutien plus large pour celui-ci. Nous avons été très satisfaits de constater que presque tous les propriétaires de matériel roulant historique aux Pays-Bas accueillent le projet d'inventaire comme un moyen très appréciable d'augmenter le prestige de la préservation des chemins de fer et des trams aux Pays-Bas.

Nous avons commencé par une liste détaillée de tous les locomotives, voitures et wagons du pays. Une liste de près de 1200 objets a été compilée. On a demandé aux propriétaires de vérifier, et si nécessaire de compléter, ces listes.

Entre-temps, un comité d'évaluation a été mis sur pied. Les membres venaient à la fois du monde de la préservation des trains et des trams mais aussi de ceux du patrimoine industriel et de l'histoire de l'ingénierie. C'était un grand plaisir de voir participer chacune des personnes sollicitées. Pour assurer l'impartialité, on a exclu du comité dès le début les propriétaires.

Dans l'intervalle, plusieurs discussions des plus intéressantes se sont déroulées au sein du groupe de travail. Quelques exemples suivent.

02. La valeur d'un objet devrait-elle dépendre en quoi que ce soit de sa condition ? Notre réponse a été non. Tout objet peut avoir une valeur historique, quelle que soit sa condition. Qu'il soit utilisé en tant que pigeonier comme tel tram à vapeur, en tant que résidence secondaire comme telle ancienne camionnette de garde des chemins de fer nationaux, il possède toujours une certaine valeur intrinsèque.
03. Si un objet est évalué comme appartenant à la catégorie A, cela signifierait-il que son propriétaire devrait être forcé à le restaurer dans son état d'origine ? Est-ce le but de l'enregistrement ? Nous étions préoccupés que de telles suggestions rendent les propriétaires moins désireux de présenter leur bien pour enregistrement. Nous avons toutefois formulé une série de recommandations sur la façon de maintenir et de restaurer le matériel roulant ancien. L'une de ces recommandations était qu'un propriétaire devrait établir un plan de gestion de sa collection. D'autres encore que le propriétaire devrait fournir des renseignements sur tous les objets de sa collection et que la restauration d'un objet devrait être basée sur une recherche détaillée.
04. Qu'en serait-il des copies ? Devraient-elles figurer dans une collection nationale ? Nous avons convenu que des copies peuvent parfois combler des vides dans une collection existante. « De Arend » au musée national du chemin de fer à Utrecht en est peut-être l'exemple le plus frappant. Elle a été construite en 1939, près d'un siècle après la construction de l'original en Angleterre. Elle est devenue très renommée et elle permet au musée du chemin de fer de montrer le développement des locomotives à vapeur d'une façon telle qu'elle en est presque devenue elle-même une pièce de musée. Un autre exemple est la copie du tram 76 d'Arnhem, terminée voici trois ans. L'original avait été construit pour des rails à écartement métrique mis la copie a reçu des bogies à écartement standard de façon à pouvoir rouler dans le musée à ciel ouvert d'Arnhem. Un autre exemple : le Haaksbergen-Boekelo a fait rouler pendant plus de 25 ans une locomotive 0-6-0 nr. 4 sur la ligne

préservée entre ces deux communes. La locomotive est donc devenue très familière sur cette ligne. Malheureusement, elle n'a pas une histoire sur le réseau ferroviaire hollandais. En fait, elle a été importée d'Allemagne en 1968 lorsque la ligne a ouvert. Nous pensions qu'il ne fallait pas construire un « musée de musées » et nous avons donc décidé de ne pas prendre en compte du matériel roulant étranger, même s'il avait été utilisé pendant une longue période sur une ligne préservée hollandaise. Il est toutefois important de constater qu'exclure le matériel roulant étranger du registre ne signifie pas qu'il soit sans valeur ; au contraire, du point de vue européen, il pourrait être de grande importance.

05. De plusieurs catégories de locomotives et de trams, il restait plus d'un exemplaire. Devraient-ils tous recevoir le même statut ? Devrait-on appliquer le principe du premier arrivé premier servi ? La catégorie de locomotives préservée la moins représentée reçoit-elle le statut le plus élevé, faudrait-il réserver ce statut pour celle qui a été le mieux restaurée ? Cette dernière question a été décidée pour nous étant donné qu'un nombre limité de locomotives à vapeur ont été préservées depuis l'arrêt de l'utilisation des locomotives à vapeur par les chemins de fer néerlandais en 1958.

LIST DES ARTICLES DE CONFERENCE FEDECRAIL DISPONIBLES

(FRAILPapList2)
Kjell Palén / Suède
2002-03-05 1(4)

Designation: FRAILPap	Price Euro	Pages	Authors(s)/Speaker(s)	Paper/Title
-				
94CS	7,50	71	17 speeches (Complete Set)	The FEDECRAIL Inaugural Conference (1994)
94InE	2,00	3		Introduction: About FEDECRAIL
9400E	2,00	4		The FEDECRAIL Inaug. Conf. – Theme: 'The European Initiative' + 'Welcome'
9401E	2,00	1	Morgan, David T	(Intro to Sess:) Our Common Culture: Promoting both our National and European Heritage.
9402E	2,00	3	Arrivetz, Jean	The preservation of the Railway Heritage in France
9403E	2,00	6	Bishop, Michael	Environmental Enhancements on and about a railway
9404E	2,00	6	De Boer, Hildebrand	Traces of Track
9405E	2,00	1	Clancy, Edel, mrs	Community of European Railways/CER [+video; not included !]
9406D	2,00	3	Conrad; Kluge; Möbius	Inventarisierungsprojekt mit dem Verkehrsmuseum Dresden
9407E	2,00	2	Dunstone, Denis	Cultivating the Private Sector [Sponsors; Transport Trust]
9408E	2,00	4	English, Michael	Contribution of Culture Unit, DG X, European Commission – A Summary
9409E	2,00	2	Krenek, Jaroslav	KHKD Prague and Rly Preserv. Clubs in the Czech Repub. [+video; not included!]
9410E	2:00	2	Kucera, Tomáš	Railway Collection of the National Technical Museum in Prague
9411E	2,00	2	Madden, David	Risk Assessment
9412E	2,00	2	Morgan, David	Funding by European Union
9413E	2,00	4	Palén, Kjell	View from a 'Non-EU Member' Country; Similarities and Diff. of Situation in Sweden.
9414E	2,00	5	Prak, Max	Museum Railways in the Netherlands, the Growth towards Independent Companies
9415D (E)	2,00	5	Ratjen, Rudolf	VDV and UITP, our work with the European Authorities in Brussels [Headings in English; Text: in German/auf Deutsch]
9416E	2,50	8	Rees, Hugh	The Common Transport Policy of the European Union

9417E	2,00	5	Scott, Andrew	Some Thoughts on the World of Railway Preservation
9501E	2,00,	5	Hoftijzer, R, (DG V)	Health and Safety at Work in the European Union
9502E	2,00	3	Fredén, Sven	The preservation of the railway landscape and the role of the museum railway
9503E	2,00	4	Arrivetz, Jean	The preservation of Railway Landscapes
9601E	3,50	26	Aitkin, Howard	EC Funds: Partnership, Planning and Preserverance – East Lancashire Railway
9601F	3,50	27		Le chemin de fer protège du Lancashire de l'est: Une étude de cas dans l'obtention de financement structurel Européen [+ 10 pages ” English Appendix ”]
9602E	2,00	6	Hogg, Steven	EC Funds: EC Funding for Rural Areas – Objective 5B –The NYMR Experience
9602F	2,00	7		<i>No French title</i>
9603E	3,50	21	Dufetrelle, Frédéric	Marketing: The French Experience + Comparisons from Other Countries (+ annex)
9603F	3,00	17	- ” - - ” -	Le marketing des chemins de fer touristiques [+ Annexe 1 – 3]
9603D	3,00	19	- ” - - ” -	Marketing der Touristikbahnen [Englisch/Französisch Annexe 1-3]
9604E	2,00	6	Lee, Mike	Marketing: Role of Professional Agencies in Helping to Market Preserved Railways Only 12 OH ”pictures” = text synopsis]
9605E	2,00	4	Madden, David	Marketing: (AIRPS Marketing Officer)
9605F	2,00	4	- ” - - ” -	Association des chemins de fer indépendants et des sociétés de préservation; (Président du comité marketing)
9606E	2,00	5	Nieweg, Jaap/Kooy, Livius	Marketing: Marketing Netherlands Museum Railways
9606F	2,00	5		Rapport de questionnaire SOS
9607E	2,00	1	Morgan, David	Insurance: Identifying the Risks (Introduction to Theme)
9607F	2,00	1	- ” - - ” -	Assurance: Evaluer les risques
9608E	2,00	3	Knope, Victor	Insurance: European Approach towards Insurance
9701E	3,50	24	Guldberg, Christian	Signalling the future of rail transport [Text: 9 pages + 15 OH B/W ”pictures”]
9702E	2,00	4	Wedzinga, A	Level crossing safety demands good solutions
9703E	2,00	5	Balensi, Jean-Paul	Comparison of the Regulation of Level Crossings for Museum and Tourist Railways in Various EU Countries
9704D	2,50	8	Engel, Thomas	Die Schwächen des schwedischen Kulturgesetzes; Das schwedische Schutzgesetz oder das Streben nach Vollkommenheit.
9704E	2,00	5	- ” - - ” -	The Deficiencies of the Swedish Cultural Act; The Swedish Conservation Act or the Struggle for Wholeness.
9704F	2,50	10	- ” - - ” -	Les faiblesses de l'acte culturel suédois; L'acte de conservation suédois ou la lutte pour la totalité.
9705E	2,00	3?	Moskalev, Leonid	Central Museum of the October Railway; Museum of Railway Equipment
97x1TT	2,00	2	(Tomkins, Tony)	(Practical Aspects of Environmental Management for Museum Railways)
98CS	10,00	75?	7 speeches (Complete Set)	Day of Modern Steam Traction + FEDECRAIL Conference, Barcelona, Spain, 1998
9801E	3,00	14	Porta, Livio D	XXIst Century Steam
9802Spa	3,00	13	Olmo, José Pérez	Tracción a vapor moderna y sostenible – el escenario cubano. [Spanish !!!]
9803E	2,00	7	Waller, Roger M	Modern Steam in Revenue Service

9804E	2,00	5	Serchinger, Reinhard W	Modern Steam Traction and the Protection of the Environment
9805E	2,50	11	Porta, Livio D	Fundamental Principles of Steam Locomotive Modernisation and their Application to Museum and Tourist Railway Locomotives
9806E	2,00	5	Waller, Roger M	Steam Locomotive Components for Museum and Tourist Railways
9807E	3,00	15?	Quellmalz, Jürgen	Further Development of the Classic Steam Locomotive 301'2 etc;
9901D	2,00	7	Simpson, Brian, MEP	Redebeitrag zur FEDECRAIL Konferenz 1999
9901E	2,50	11?	- " - - " -	Speech to FEDECRAIL Conference, Prague
9901F	2,00	5	- " - - " -	Présentation à la conférence FEDECRAIL, Prague
9902D	2,50	12	Drees, Hans-Udo	Das Dampfloswerk Meiningen; Eine Darstellung seiner Aktivitäten in der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft
9902E	2,50	11	- " - - " -	The Meiningen Locomotive Works, Meiningen, Germany; A Presentation of it's Past, Present and Future Activities
9902F	2,50	8	- " - - " -	Les usines de locomotives de Meiningen, Allemagne; Une présentation de leurs activités passées, présentes et futures
9903D	2,00	2	Dorozhkov, Sergei	Pereslavl Schmalspurbahn und Museum
9903E	2,00	3	- " - - " -	Pereslavl Narrow Gauge Railway and Museum
9903F	2,00	3	- " - - " -	Histoire des chemins de fer russe à voie étroite/ Projet du musée et du chemin de fer à voie étroite de Pereslavl.
9904E	2,00	4	Kucera, Tomáš	Should we operate the museum exhibits or not ?
9905D	2,00	4	Rachota, Jindrich	Betrieb/Instandhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge in der Tschechischen Republik
0000		-	FEDECRAIL Video	Working with Young People.[Several languages !]
0001D	2,00	7	Rabenau, Gerhard	Jugendarbeit im Eisenbahnmuseum, Projektwoche und Vater-Sohn-Wochenende
0001E			- " - - " -	Project Weeks for School Classes at Museum Railways
0002D	2,50	9	Smith, Ian	Junge Freiwillige bei den historischen Eisenbahnen
0002E	2,00	6	- " - - " -	Young Volunteers on Heritage Railways
0002F	2,50	9	- " - - " -	Les jeunes volontaires dans les chemins de fer touristiques
0004D	2,50	10	Langela, Robert	Die Belgische Vennbahn und ihr Einfluß auf den Tourismus
0004E	2,50	8	- " - - " -	The Belgian Vennbahn and its Influence on Tourism
0004F	2,50	9	- " - - " -	Le chemin de fer des Venns en Belgique et son influence sur le tourisme
0101E	2,50	11	Wedzinga, Andres A	Bridging a Century – 21 st Century Safety for 19 th Century Rail
0101F	3,00	18?	- " - - " -	A un siècle d'écart: la sécurité du 21 ^e siècle pour le rail du 19 ^e
0102E	2,00	5	Degruyter, Rik	Tourist Railways in Belgium: Tales of the Unexpected !
0102F	2,00	6	- " - - " -	Les chemins de fer touristiques en Belgique: les contes de l'imprévu !
0103E	2,50	11?	Poyntz, John	Railway Regulation in the UK
0103F			- " - - " -	Réglementation des chemins de fer au Royaume-Uni
0104E	2,00	7?	Ravera, Gianni	New Regulations on Safety for Tourist and Museum Railways
0105D	2,50	9?	De Martino, Salvatore	Strafprozesse und Sicherheit (italienische Erfahrungen und Anlage)

0106E	2,00	4	Dauvilliers, Annie	Tourist and historic railways in France. [The French solution to the Regulation Problem – Implementing the new Regulatory Regime for Heritage and Tourist Rlys]
0106F	2,00	4	- " - - " -	Les chemins de fer touristiques et historiques en France
0107E	2,50	11	Echensperger, Heimo	Organized Safety – The Safety Framework of the German Mus. and Tourist Rlys
0107F	2,50	12	- " - - " -	La sécurité organisée – l'organisation de la sécurité dans les musées et chemins de fer touristiques en Allemagne
0108E	2,00	4?	Lundström, Anders	Developing European Railways – The Commission's Proposal on Railway Safety
0109E	2,00	5	Woodhouse, David	a) How Regulations Affect Heritage Railways in the UK; b) What Have We learnt, What of the Future ?
0109F	2,50	8?	- " - - " -	L'impact de la réglementation sur les chem. de fer historiques en Grande-Bretagne

(Number of pages and other alterations may occur !) Some papers are rewritten (to "FEDECRAIL Standards") others are as they were presented at "their" conferences respectively.

Articles de conférences FEDECRAIL: commandes postales

Responsable des publications FEDECRAIL

Kjell Palén / Suède

Nous sommes maintenant à même de fournir de copies de nombreuses communications présentés aux conférences annuelles de FEDECRAIL à un prix modeste couvrant la copie et l'envoi. Pour commander, veuillez compléter le talon ci-dessous et l'envoyer par courrier ou par télécopie au responsable des publications FEDECRAIL.

Il est possible de commander des copies d'articles individuels pour les conférences de 1994 à 2001. Les contributions à la conférence inaugurale de 1994 ainsi que les articles consacrés à la vapeur en 1998 à Barcelone sont aussi disponibles comme un tout composé de 17 communications et d'une introduction (71 pages). Tous ces articles ont été révisés et approuvés par leurs auteurs.

Kjell Palén, Baagevaegen 154, S-856 52 SUNDSVALL, Suède, Télécopie/tél: +46 (0)60 10 05 35, palen@fedecrail.org

Articles de conférences EDECRAIL: formulaire de commande

(Veuillez écrire en lettres imprimées !)

Nom: _____ Tél: _____ Télécopie: _____

Adresse: _____

--

Envoyez-moi une copie des articles de conférences FEDECRAIL suivants (cochez les espaces appropriés)

94CS 94InE 9400E 9401E 9402E 9403E 9404E 9405E
 9406D 9407E 9408E 9409E 9410E 9411E 9412E 9413E
 9414E 9415D 9416E 9417E

9501E **9502E** **9503E** **9601E** **9601F** **9602E** **9602F** **9603E**

9603F **9603D** **9604E** **9605E** **9605F** **9606E** **9606F** **9607E**

9607F **9608E** **9701E** **9702E** **9703E** **9704D** **9704E** **9704F**

9705E **97x1TT** **98CS** 9801E 9803E 9804E 9802Spa
 9805E 9806E 9807E

9901D **9901E** **9901F** **9902D** **9902E** **9902F** **9903D** **9903E**

9903F **9904E** **9905D** **0001D** **0001E** **0002D** **0002E** **0002F**

0004D **0004E** **0004F** **0101E** **0101F** **0102E** **0102F** **0103E**

0103F **0104E** **0105D** **0106E** **0106F** **0107E** **0107F** **0108E**

0109E **0109F**

Veuillez débiter ma carte de crédit de la somme suivante: _____ EURO

Type de carte: Visa/Eurocard/Mastercard Numéro de carte: _____

--

Nom du porteur: _____ Date d'expiration: _____

Signature: _____

(FRAILPapO2)

A propos de l'évaluation des risques pour le trafic des musées ferroviaires

Sven Freden / Suède

Cette discussion ne s'intéresse qu'aux musées qui possèdent leur propre ligne autonome. Le même type de discussion sera organisé pour les chemins de fer opérant sur des lignes principales ("trains vétérans"), elle sera toutefois plus compliquée vu l'interaction avec d'autres types de trafic.

Toute discussion concernant l' ATP, les règles de sécurité et l'équipement lié à la sécurité utilisés dans les musées ferroviaires revient à une question de risques

Il y a alors plusieurs problèmes qui devraient être résolus (ou au moins discutés).

1. Comment définissons-nous le risque dans le domaine du trafic des musées ferroviaires. Le risque pour la société est évidemment négligeable mais le risque individuel devrait-il être des "accidents par jeure de trajet sur une ligne de musée" ou des "accidents par année causée par l'utilisation de ligne de musée pour toute personne dans le pays"? La deuxième définition n'est probablement pas acceptable mais la première pourrait l'être? Étant donné que nul ne voyage sur des lignes de musée plus que quelques jours par an (en comparaison avec le nombre d'heures passés dans un train normal?), même si le risque d'accident est une centaine de fois plus élevé lors du trajet sur la ligne de musée que sur la ligne normale, le risque individuel est-il toujours plus bas pour le premier.
2. Selon l'UE, il y aura un niveau de risque acceptable: La cible commune de sécurité (CST: Common Safety Target). Il nous faudra prouver qu'indubitablement, nos techniques et nos moyens de contrôler le trafic génèrent un risque inférieur à la CST.
3. Les directives européennes ont aussi introduit des méthodes de sécurité communes (CSM: Common Safety Methods). Il serait très bénéfique si quelque chose de ce genre pouvait être accepté par les États membres. En Suède, il n'y a actuellement rien de comparable aux CST et CSM et il n'existe aucun moyen de prouver que votre trafic génère un risque acceptable. Nous sommes complètement dépendants de l'opinion plus ou moins informées de nos autorités.

En parlant de l'ATP, je peux mentionner que j'ai eu l'occasion de lire une nouvelle analyse de risque à propos de l'ATP (appelé ATC en Suède). Cette analyse est intitulée *Basis for Rules about Speed Supervision on Railways* (bases pour des règles de supervision de la vitesse dans les chemins de fer) et elle traite à la fois les musées ferroviaires et les anciens trains. Une firme de consltance bien connue, de très bonne réputation dans le champ de l'analyse de risques (principalement pour de l'équipement offshore) est à l'origine de cette analyse. Avec la meilleure volonté possible, on ne peut que constater le manque de qualité du rapport. Avec ce type d'analyse de risque, nous pouvons nous attendre à tout, par exemple que toutes les locomotives ont encore un ATP lorsqu'elles se déplacent à une vitesse supérieure à 15 km/h, ou l'homme au drapeau rouge devra être réintroduit lorsque l'on utilise des locomotives à vapeur. Je soulignerai encore que de mon point de vue, il est essentiel que FEDECRAIL nous aide (via l'UE?) à réaliser des évaluations de risques dignes de foi de sorte à prouver que notre activité présente un risque acceptable ou à identifier ce que nous devons faire pour atteindre le CST.

Note:

[†] Risque, comme on l'entend généralement, est défini comme le produit de la probabilité d'accidents et leurs conséquences (cette définition est un peu vague mais acceptable ici)

VIDEO FEDECRAIL “LA PASSION A TOUTE VAPEUR, LA JEUNESSE EN LIGNE”

En 2000, Fedecrail s’est rendu compte que les jeunes devaient être encouragés à participer au travail volontaire qui fait du patrimoine ferroviaire un souvenir actif du a passé, un vrai musée vivant.

Par conséquent, la société de production de vidéos et de documentaires de télévision, Timevision a.s.b.l. de Bruxelles, en Belgique, a été invitée à réaliser une vidéo à propos du travail avec la jeunesse. Les prises de vue ont eu lieu sur le site remarquable du musée ferrviaire A.M.T.F. dans le sud du Luxembourg, où les générations collaborent pour assurer la survie du vieux train à vapeur.

Après une introduction pour le moins surprenant, le président de FEDECRAIL, David Morgan et de nombreux bénévoles de l’ A.M.T.F. expliquent combien les jeunes sont importants pour la continuation de notre oeuvre.

La vidéo peut être montrée à de nouveaux volontaires potentiels, mais aussi aux autorités locales et ceux qui souhaitent des informations sur le travail dans un chemin de fer préservé.
Cette video VHS dure 19 minutes. Le prix s’élève à 15,00 € (17,50 € avec les frais de port).

.....

Par la présente, je commande la vidéo “LA PASSION A TOUTE VAPEUR, LA JEUNESSE EN LIGNE” dans la langue suivante:

français copies anglais copies allemand copies

Total copies à 17,50 € pièce, frais de port inclus =€

Veuillez débiter ma carte de crédit de ce montant

Nom, date, signature :

Type de carte :/ nom du porteur :

Numéro de carte :/ date d’expiration :

Mon adresse :

.....

.....

Veuillez envoyer à l’adresse ci-dessus ou à l’autre adresse ci-dessous:

.....

.....

Toutes les commandes sont susceptibles de prendre quelques semaines. Elles devraient être envoyées à:

Rik Degruyter, De Streep 19, B-8340 Damme-Sijsele, BELGIQUE

Tél./télécopie +32-50-358989,

degruyter@fedecrail.org

Responsables FEDECRAIL Adresses

<u>Nom</u>	<u>Adresse</u>	<u>Tél/Fax/courriel</u>	
<u>Conseil</u>			
David MORGAN Président	7 Cheyne Place LONDON SW3 4HH GRANDE-BRETAGNE	domicile travail fax	+44-20-7352.6077 +44-20-7404.2646 +44-20-7404.2890 morgan@fedecrail.org
Heimo ECHENSPERGER Vice-Président	Lerchenweg 1b D-82538 GERETSRIED ALLEMAGNE	domicile fax	+49-8171-34303 +49-89-2443.38343 echensperger@fedecrail.orf
Kjell PALÉN Vice-Président	Baagevaegen 154 S-85652 SUNDSVALL SUÈDE	domicile fax portable	+46-60-10.0535 +46-60-10.0535 +46-70.647.0034 palen@fedecrail.org
Pascal SCHNAKENBOURG Vice-President	Lycée Pierre de la Ramée 1, Rue Jules Siegfried F-02100 ST. QUENTIN FRANCE	domicile fax travail	+ 33-3-2364.8838 +33-3-2364.8838 +33-3-2362.8305 schnakenbourg@fedecrail.org
Livius J. KOOY Secrétaire	De Akker 25 NL-7481 GA HAAKSBERGEN PAYS-BAS	domicile fax	+31-5357.27357 +31-5357.27357 kooyl@fedecrail.org
!!! Adresse postale officielle FEDECRAIL !!!			
Rik DEGRUYTER Trésorier	De Streep 19 B-8340 DAMME BELGIE/BELGIQUE	domicile fax travail	+32-50-35.8989 +32-50-35.8989 +32-37-60.6930 degruyter@fedecrail.org
<u>Comité de direction</u>			
Organisation des conférences			
Peter OVENSTONE	33, Palmerston Place EDINBURGH EH12 5AU GRANDE-BRETAGNE	domicile fax	+44-131-225.1486 +44-131-220.5886
Nouvelles Brèves			
Bruno REBBELMUND	Westerwaldstraße 7 D-46145 OBERHAUSEN ALLEMAGNE	domicile fax	+49-208-635.1569 +49-208-66.7443 rebbelmund@fedecrail.org
Réglementations européennes sur les chaudières			
Albert WOLTER	12, Rue de Lasauvage L-4829 RODANGE LUXEMBOURG	domicile fax	+352-509 050 +352-509 485

Attention:

Pour tout paiement autre que par chèque:

Bank account No

Compte bancaire No

Bankkonto No

001-2046897-79

FORTIS-Bank, B-1120-Neder-over-Heembeek

F. Vekemansstraat 200A

Le paiement peut aussi se faire par carte de crédit - Visa; Eurocard; Mastercard

Qu'est FEDECRAIL

FEDECRAIL - Federation of European Culture Railways/ Fédération des musées ferroviaires et chemins de fer touristiques européens – est une organisation de droit belge. Elle a été créée en avril 1994 à Bruxelles et confirmée par décret royal belge.

FEDECRAIL – est l'organisation européenne de coordination de tous les amis du transport sur rail qui s'occupent de la conservation, de la protection et de l'exploitation des véhicules de chemin de fer historiques.

FEDECRAIL – Peuvent être membres toutes les organisations de coordination nationales européennes des musées ferroviaires et chemins de fer touristiques. Les fédérations individuelles uniquement s'il n'existe aucune organisation nationale. Les membres individuels ou les fédérations extérieures à l'Europe peuvent être promoteurs, mécènes ou sponsors sans droit de vote dans le cercle des "Amis de FEDECRAIL".

FEDECRAIL – entend être la jonction entre les fédérations nationales de coordination et les institutions européennes (parlement de l'U.E., commissions de l'U.E., directions générales de l'U.E., etc.)

FEDECRAIL – est le forum de discussion et d'échange d'informations pour les musées ferroviaires et chemins de fer touristiques européens.

FEDECRAIL – La présidence et les responsables (organes directeurs) sont issus de toutes les fédérations membres européennes et travaillent exclusivement à titre honorifique.

FEDECRAIL – édite trois fois par an un bulletin avec toutes les informations importantes.

FEDECRAIL – organise une fois par an une conférence avec des thèmes européens spécifiques relatifs aux musées ferroviaires et chemins de fer touristiques, tels que la conservation et la protection du patrimoine européen, la jonction entre les régions, la sécurité du travail, le financement, la législation, l'harmonisation, la protection de l'environnement, etc. La conférence comporte toujours des voyages d'étude sur 3 jours aux environs du lieu de la conférence. Ces lieux ont été jusqu'à ce jour:

1994 - BRUXELLES/Belgique
1995 - STRASBOURG/France
1996 - BIRMINGHAM/Grand Bretagne
1997 - STOCKHOLM/Suède
1998 - BARCELONE/Espagne

1999 - PRAGUE/République tchèque
2000 - BAD BREISIG/Allemagne
2001 - TORINO/Italie
2002 - RIGA/Lettonie