



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

**NOUVELLES BREVES
MITTEILUNGEN
NEWSLETTER**

**Nr. 18
II/03**

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

Madame, Monsieur,
Chers amis de Fedecrail,

Cet été, l'Europe a connu une vague de chaleur comparable, si pas supérieure, à celle que ressent le chauffeur d'une locomotive sur son tablier. Un grand nombre des excursions planifiées furent supprimées, vu que nos passagers passaient leur temps dans les piscines plutôt que dans les trains. En plus, les gestionnaires de nos chemins de fer considéraient parfois trop élevé le danger d'incendies dus à des étincelles émises par les locomotives à vapeur. Le climat est maintenant rentré dans les normes et l'on peut espérer que la fréquentation augmentera durant cette fin de saison.

Notre travail bénévole est grandement apprécié par nos gouvernements comme le prouve l'attribution à notre président David Morgan d'un MBE (Membre de l'Empire britannique) par la reine Elisabeth II, pour sa contribution au domaine du patrimoine ferroviaire. Félicitations les plus chaleureuses au nom de tous nos lecteurs !

Vu les changements au sein des membres actifs de Fedecrail et les progrès de la technologie, je vais passer le relais à John Fuller (GB) qui deviendra le rédacteur de cette lettre de nouvelles. Je voudrais donc remercier tous ceux qui m'ont soutenu dans la production des différentes éditions au cours des dernières années et particulièrement Emmanuelle et Eva de l'école de langues et d'études européennes d'Aston University. Je ne disparaîtrai pas complètement de la lettre de nouvelles puisque je continuerai à seconder John Fuller en coordonnant les contributions des pays germanophones.

Je vous souhaite une agréable lecture !

Cordialement,

Bruno Rebbelmund

TABLE DES MATIERES	Page
Editorial	2
MBE pour notre Président	3
PROJET EUROPEEN CULTURE 2000 - RailNet	3
Co-financement de l'Union européenne	4
Membres e FEDECRAIL	8
La charte de RIGA	9
Conférence FEDECRAIL 2003	10
Dernières nouvelles	13
Réouverture du chemin de fer forestier de Covasna –Comandău	13
Conférence du forum des tramways des Carpates	14
La préservation ferroviaire en Hongrie	15
Ancien matériel roulant en danger	16
Qualité de l'air pendant les excursions du train à vapeur	17
Adresses de FEDECRAIL	21
Qu'est FEDECRAIL	22

Site Web de FEDECRAIL

www.fedecrail.org

Adresse électronique de FEDECRAIL: contact@fedecrail.org

Les nouvelles brèves de FEDECRAIL sont publiées par la fédération européenne des musées ferroviaires et des chemins de fer touristiques qui en conserve les droits d'auteur. Les points de vue exprimés dans le bulletin ne sont pas nécessairement ceux des rédacteurs ou du Conseil de FEDECRAIL. Les nouvelles brèves de FEDECRAIL sont publiées en anglais, en français et en allemand. Les contributions au bulletin sont toutes bénévoles.

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

Date de publication 24.09.2003, suivie de la traduction.

Tout matériel à publier dans le numéro 19 des Nouvelles brèves devra parvenir à l'éditeur avant le 15 novembre 2003.

Pour tout paiement: Fedecrail, Stationsplein, B-9990 Maldegem

Compte bancaire: Fortis Bank (Belgium) no. 001 - 2046897 - 79.

Adresse bancaire: Fortis Bank, Warandeborg 3, B-1000 Bruxelles

DAVID MORGAN TD, MBE **John Fuller / GB**

L'un des problèmes que rencontre une organisation internationale telle que FEDECRAIL est que la reconnaissance officielle de services rendus à la nation diffère d'un pays à l'autre. Ainsi, une décoration prestigieuse attribuée en Grande-Bretagne pourrait bien laisser indifférents nos membres italiens.

Cela dit, il suffirait à nos membres dans tous les pays de converser avec les membres britanniques (ou de voir le sourire qui illumine le visage de David) pour savoir que les quelques lettres qui se sont ajoutées au nom de notre Président ne sont pas négligeables !

Chaque année, sa majesté la reine d'Angleterre célèbre son anniversaire de multiples façons, notamment en attribuant à des personnes des honneurs pour services rendus. Ces honneurs de prestige et de dénominations divers remontent loin dans l'histoire britannique et sont un signe tangible (sans avantage financier cependant !) que le récipiendaire a eu un impact sur la nation ou une communauté.

Dans le cas de David, l'attribution du titre de « membre du plus excellent ordre de l'Empire britannique » (MBE) ne se limite pas à des services au niveau national mais aussi spécifiquement pour « services rendus à la préservation des transports au Royaume-Uni et en Europe ». La récompense reconnaît donc son rôle majeur dans FEDECRAIL ainsi que dans l'association britannique du patrimoine ferroviaire (AHR) et le trust des transports britannique. En dehors du patrimoine ferroviaire, David est aussi le président du Heritage afloat (l'équivalent maritime de l'HRA) et un membre de l'association du patrimoine maritime européen. Nous ne mentionnerons pas ici les postes officiels qu'il occupe dans une série de chemins de fer historiques au Royaume-Uni.

Pour vous donner une idée de la façon dont l'influence de David est perçue, je dirai simplement que, alors que récemment, j'étais avec lui à une conférence en Ukraine, le secrétaire d'état au tourisme lui a octroyé l'ordre ukrainien pour services rendus au tourisme en reconnaissance pour le travail de régénération dans la région des Carpates.

Tous les membres de FEDECRAIL s'associeront à moi, j'en suis sûr, pour féliciter David à l'occasion de cette reconnaissance de ses efforts immenses au nom de notre mouvement. On dit que derrière chaque grand homme, il y a une femme encore plus grande et nous devons aussi exprimer notre reconnaissance envers Heather qui nous permet si souvent d'emprunter David pour jouer aux petits trains et aux petits bateaux et... recevoir des MBS !

PROJET EUROPEEN CULTURE 2000 - RailNet **David Morgan / GB**

FEDECRAIL est très heureux d'être impliqué dans ce projet récent qui a attiré des fonds européens à hauteur de 897.000 euros pour nos membres sur un coût de projet total de 1.495.000 livres. Le projet est géré par le service de planification de l'Université de Thessalie à Volos, en Grèce, où quatre des membres du personnel le plus élevé s'intéressent personnellement au projet. Il faut rendre un hommage tout particulier à Manos Vougioukas de l'université de Thessalie et au chemin de fer Pelion, sans lequel ce projet n'aurait pas reçu une approbation aussi rapide. Il est clair cependant que le soutien de FEDECRAIL a joué un rôle majeur qui a contribué à l'ouverture des cordons de la bourse européenne pour un montant de près de 900.00 euros pour nos membres. Vos cotisations auprès de FEDECRAIL entraînent des bénéfices réels et nous attendons à ce que ce soit le premier d'une longue série de projets propres à soutenir le travail de préservation du patrimoine industriel européen qu'illustrent nos membres.

Les participants à ce premier projet sont:

1. MTVS, Butry/Valmondois près de Paris, France
2. le chemin de fer Pelion, Volos, Grèce
3. le chemin de fer Gulbene-Aluksne, Lettonie
4. MBS, Haaksbergen, Pays-Bas
5. CTM, Castellar de N'Hug, Barcelone, Espagne

6. Midland Railway Centre, Butterley, près de Derby, GB

Les six partenaires ont tous entrepris la restauration d'une locomotive à vapeur dans le cadre de leur projet mais ont inclus dans leur candidature d'autres initiatives (comme la construction d'un pont historique pour les piétons au Midland Railway Centre). Tous se sont engagés à documenter la restauration et à participer à différentes activités publicitaires.

FEDECRAIL est engagé en tant que "sous-traitant" premièrement en relation avec la publicité, la dissémination d'information et l'offre d'un terrain de lancement pour les conclusions du projet qui seront présentées à notre conférence de 2006 qui devrait avoir lieu à Voles, en Grèce.

Nous nous réjouissons d'avance de notre collaboration active dans ce projet et nous vous tiendrons tous au courant par cette lettre de nouvelles des développements de ce projet enthousiasmant et des futures attributions de fonds.

Co-financement de l'Union européenne Des portes ouvertes pour des initiatives impliquant les chemins de fer historiques Manos Vougioukas / Grèce

1. INTRODUCTION

Il existe diverses sources de financement direct par des institutions, des fonds et des programmes de l'Union européenne (UE) dont peuvent bénéficier les petites et moyennes entreprises (PME), les autorités locales, les associations non gouvernementales (ONG), les universités, les centres de recherche et de formation. Parallèlement, dans la plupart des cas, les chemins de fer historiques ont besoin de financement supplémentaire pour soutenir les initiatives de restauration, de développement, de promotion et de marketing, etc... et dans certains cas pour compléter d'autres financements obtenus auprès de sources nationales. Cette présentation explorera les façons d'obtenir un soutien financier direct de sources européennes et les possibilités pour y parvenir.

2. INSTRUMENTS DE CO-FINANCEMENT DE L'UNION EUROPEENNE

L'utilisation du terme co-financement européen est plus précis, vu que dans la quasi-totalité des cas, une proportion des coûts de l'action est financée par l'UE, le reste provenant de la contribution des bénéficiaires ou d'autres sources (ex. gouvernement national). La proportion du financement européen est susceptible de couvrir de 35 à 75% (parfois plus dans des cas exceptionnels) des frais de l'action. La vaste majorité du financement provient de la **Commission européenne (CE)**, du **Fonds structurel** qu'elle exploite et d'autres programmes menés par ses Directorats généraux (DG).

Les sources de co-financement européens sont diversifiées, chacune se caractérise par ses propres actions, budget, règles, priorités, échéances, résultats escomptés et terminologie. On trouvera ci-dessous une liste non exhaustive de sources provenant de la commission européenne :

- Le fond de développement régional européen (ERDF)
- Le Fond de Cohésion (et l'ISPA pour les pays candidats à l'adhésion)
- Les programmes de structure pour la recherche et le développement technologique (RTD)
- Des « bourses » de programmes spécifiques (ex. des DG de la culture, de l'énergie, de l'environnement, de l'entreprise)
- D'autres instruments spécifiques.

A part la CE, la **banque d'investissement européenne** (la banque de développement de l'UE) fournit des prêts à des conditions intéressantes pour les projets d'infrastructure.

Les autres institutions européennes, le **parlement européen (PE)**, le **Conseil des Ministres**, le **Comité des régions (CoR)** ne possèdent généralement pas de mécanismes de financement propres. Presque tous les fonds et programmes qu'ils approuvent passent par le budget de la CE.

Il ne faut pas oublier qu'une partie du financement européen est marquée et administrée par les États membres au niveau des gouvernements nationaux. Parmi ces financements importants, on trouve les structures de soutien aux communautés (CSF) qui, bien qu'approuvées par la CE et le PE, voient leurs dépenses allouées par les gouvernements nationaux. Les chemins de fer historiques ont bénéficié d'un tel soutien au travers des dépenses des gouvernements nationaux qui incluent l'aide européenne. Un tel financement n'implique aucun lien direct du bénéficiaire et des institutions de l'UE et n'est donc pas pris en compte dans cette présentation.

3. CONCEPTS ET PROCEDURES

Pour bénéficier du co-financement européen pour un projet, certains concepts et procédures doivent être suivis, tels que :

- Des réseaux d'organisation de plusieurs pays (allant de 2 à 5 voire plus) sont généralement requis
- La collaboration à tout niveau est essentielle
- L'échange d'expériences et de pratiques recommandables est très appréciable
- Le projet doit contenir des méthodes de travail communes à tous les participants, ou y conduire
- La dissémination des résultats au grand public ou la communauté en cause (selon les cas) est très importante
- Des ateliers, séminaires et conférences sont presque toujours requis
- Les résultats doivent être concrets et clairement spécifiés
- On recherche une valeur ajoutée aux niveaux trans-européen et pan-européen

La majorité du financement potentiel pour les chemins de fer historiques vient de grands instruments de financement tels que les programmes de structure de l'ERDF et du RTD. La majorité des dépenses de l'ERDF est allouée au travers du CSF ou d'actions similaires, mais une part de coopération interrégionale est toujours présente (article 10 de l'ERDF) avec un financement substantiel de l'intérêt pour les chemins de fer historiques sous les thèmes du tourisme, du développement régional, de la culture, de l'environnement et de l'emploi. Les programmes de coopération interrégionale ont été jusqu'ici Recite (Régions et cités d'Europe) et Recite II. ECOS-ouverture (pour la coopération externe avec des pays d'Europe centrale et de l'est) et MEDA (pour la coopération avec les pays méditerranéens). Le programme actuel de coopération interrégionale s'intitule INTERREG IIIC. Le tourisme et la culture sont des domaines potentiellement couverts dans ce programme.

Les projets du RTD ont tendance à être plus scientifiques et technologiques et ils s'adressent d'habitude aux universités et aux instituts de recherche. Cependant, il se pourrait qu'on mette plus l'accent sur le tourisme et le développement viable, ou le transport et le tourisme, dans le 6^{ème} programme de structure qui vient d'être lancé (le premier appel à propositions se termine en avril 2003), dans lequel des actions innovantes impliquant les chemins de fer historiques peuvent être proposées.

Le processus de décernement d'un contrat par la CE démarre avec un appel à propositions publié dans le journal officiel (JO) des Communautés européennes et tous les documents sont habituellement disponibles sur internet. Les propositions sont évaluées par un groupe d'experts indépendants, et s'il y a une recommandation de financement, la DG responsable entre en négociation avec le coordinateur du consortium choisi. Pendant cette étape, le CE pourra réclamer des clarifications ou des changements concernant le programme de travail et le budget. Quand un accord est atteint, un contrat est signé et le projet démarre. Le processus de l'appel à propositions au démarrage peut prendre entre 9 mois et 18 mois ; en général, il prend environ un an.

4. GESTION ET COORDINATION

La gestion du projet et les demandes de coordination d'un projet co-financé par l'UE sont généralement très exigeantes et ne devraient pas être sous-estimées. Comme ce type de projet co-financé peut regrouper plusieurs organisations dans plusieurs pays qui fonctionnent avec des langues, des structures légales et des environnements culturels différents, le besoin d'une approche professionnelle de la gestion de projet et d'une supervision constante est évident.

Par **gestion de projet**, nous entendons:

- L'administration (quotidienne)**
- La coordination technique et**

□ La gestion financière.

Les **pratiques administratives** devraient être saines et efficaces afin de traiter et documenter le volume énorme de communications à l'intérieur du partenariat et les échanges de brouillons, matériels, produits, résultats liés au projet. En plus, il faut une communication efficace avec les services de la Commission et peut-être d'autres institutions européennes éventuellement impliquées. Les partenaires devront organiser des rencontres régulières (en moyenne 3 par an) pour vérifier les progrès ; celles-ci devraient être bien dirigées et bien organisées avec un ordre du jour approprié dressé par le gestionnaire du projet en consultation avec les partenaires principaux. Un compte-rendu avec une surveillance continue et l'évaluation des progrès atteints est nécessaire.

La **coordination technique** est aussi importante pour surveiller l'implémentation adéquate du programme de travail établi (qui est habituellement une annexe au contrat avec la Commission). Etant donné que différentes équipes travailleront en parallèle dans plusieurs endroits, en même temps mais dans des langues différentes, il est important de surveiller et de suivre régulièrement le progrès technique, d'évaluer les résultats et si nécessaire de rectifier. Il est important de s'assurer que les échéances partielles et finales sont respectées et qu'aucun temps n'est perdu à cause d'un manque de coordination.

La **gestion financière** est d'une importance capitale, vu que les services de la Commission et la cour des Auditeurs ont le droit de faire un audit de toutes les dépenses pendant plusieurs années après la fin du projet. Les règles d'un programme particulier doivent être suivies par tous les partenaires et le coordinateur devrait garder une copie de tous les documents. Dans la plupart des cas, des audits externes doivent être effectués avant que la Commission ne procède à des versements intermédiaires ou définitifs.

L'établissement d'un **Conseil de gestion** et d'un **Comité directeur** pour le surveiller, le premier rassemblant les gestionnaires et le second les présidents et les chefs exécutifs ou les conseillers élus pour un projet de gouvernement local, est une bonne façon d'assurer une bonne gestion de projet et une bonne coordination.

Il est conseillé, parfois obligatoire, que tous les participants signent un **accord de consortium ou de partenariat**. Cet accord gouverne tout problème de gestion interne et de coordination et les responsabilités des membres du consortium qui ne sont pas sujettes au contrat principal avec la commission. Dans les cas où le contrat est signé seulement par le coordinateur (et pas par tous les partenaires principaux), l'accord de consortium sert aussi de véhicule pour partager les risques et les responsabilités entre les partenaires du projet.

5. DISSEMINATION, CONTROLE DE LA QUALITE ET EVALUATION

En plus de la gestion de projet et de la coordination, il faut généralement prendre en compte trois autres tâches :

- La dissémination
- Le contrôle de la qualité
- L'évaluation.

La **Dissémination** des découvertes, des résultats et des retombées du projet est très importante et devient de plus en plus une exigence principale de la CE. Le but de la dissémination est que les résultats du projet soient diffusés autant que possible pour que d'autres organisations puissent en bénéficier. Les moyens de dissémination incluent une mise à jour continue des sites internet, des dépliants et des brochures, des événements destinés spécifiquement à la dissémination tels que des séminaires, des ateliers ou des conférences ainsi que la participation à des conférences et expositions existantes ou la rédaction d'articles dans des publications existantes.

Le **contrôle de la qualité** concerne les retombées (rapports, multi-media, actions sur le terrain, infrastructure etc...) qui sont définies et prévues comme résultats du projet. La tâche peut être menée par des experts désignés par le coordonnateur du projet au nom du consortium, pour que le produit final soit de la qualité la plus élevée possible. Pour les rapports écrits, ils comprennent généralement une évaluation mutuelle et des commentaires / recommandations d'amélioration (particulièrement si les inputs proviennent de différents pays et de différentes langues de travail).

L'**évaluation** implique les étapes préliminaires, intermédiaires et finales ainsi que la supervision constante des progrès et des résultats atteints par les experts, généralement 'externes' au travail quotidien du projet. Le but de l'évaluation est de fournir un point de vue externe sur les progrès et les résultats atteints et de recommander des mesures de rectification pour améliorer la gestion, la coordination et la qualité des productions.

6. QUELQUES EXEMPLES ET PROJETS POTENTIELS

Voici quelques exemples d'actions impliquant notre **chemin de fer Pelion** dans des projets co-financés par l'UE :

Le projet **SMART** (Strategic Management Actions Related to Tourism) a été cofinancé par le programme d'action concernant le tourisme mené entre 1995 et 1997 par l'université de Thessaly en Grèce et impliquait des centres de recherches en tourisme d'Italie et d'Espagne. SMART possédait un but plus large d'amélioration de la gestion du tourisme basé sur la nature et la culture pour promouvoir un développement local viable au travers d'actions pilotes. Une de ces actions impliquait la planification et l'implémentation d'excursions utilisant des formes de transport alternatif (autres que la voiture privée, c'était une exigence du programme). Pour cela, SMART a développé des itinéraires incluant le petit train à vapeur du Pelion (entre Ano Lithonia et Milies) et les a testés en organisant des excursions pour des groupes particuliers. Les résultats ont été positifs et des agences de voyages ont repris les excursions organisées et les ont incluses dans des programmes touristiques, proposés commercialement.

Le projet **ECOSERT** au sein du programme de coopération interrégional **Recite II** impliquait la planification d'un tourisme viable avec gestion écologique et plusieurs actions locales, menées par la préfecture de Magnesia avec des partenaires en GB, en Italie et en Espagne (1998-2002). L'une de ces actions était la préparation d'un plan d'exploitation pour le chemin de fer historique de Volos à Milies sur le mont Pelion (pour la totalité des 28km de ligne dont 15 sont pour le moment en exploitation). L'équipe du plan d'exploitation a passé en revue l'expérience internationale en matière de chemin de fer historique, évalué l'état de la ligne et du matériel roulant, mené une étude de marché auprès des visiteurs et des agents de voyage, proposé de nouveaux horaires et produits touristiques, défini sa politique de prix et sa stratégie de promotion-marketing, proposé un système de réservation et des utilisations pour les bâtiments de la gare et identifié les travaux nécessaires dans les cinq prochaines années. Elle a aussi mené une étude de faisabilité technique et économique pour la nouvelle société d'exploitation et étudié les problèmes légaux rencontrés pour arriver à un accord de concession avec l'Organisation hellénique des chemins de fer (OSE), propriétaire du chemin de fer. Dans le cadre du plan, la nouvelle société d'exploitation a été établie en 2002 comme un partenariat public-privé, incluant les autorités locales et des organismes du secteur privé. On a aussi établi une société de préservation à but non lucratif pour soutenir la compagnie d'exploitation avec une expertise ferroviaire spécialisée, l'organisation du travail bénévole, les relations internationales et les activités culturelles.

Suite aux contacts avec des membres de **FEDECRAIL**, nous avons pris l'initiative d'établir un projet dans le programme européen **Culture 2000** sous le thème du patrimoine industriel (ce qu'on appelle un accord de coopération pluriannuelle). En 2003, La CE a mis l'accent dans son appel à propositions sur le patrimoine culturel dans le secteur du **patrimoine industriel européen d'importance majeure**. Les chemins de fer historiques sont bien entendu de la plus haute importance dans le patrimoine industriel. Avec des partenaires de GB, d'Espagne, de France, des Pays-Bas et de Lettonie, nous avons préparé la proposition **SteamRail.Net** (réseau de coopération du patrimoine industriel des chemins de fer à vapeur). Elle a été évaluée par des experts indépendants qui ont recommandé le financement. Nous avons été invités à présenter la proposition à Bruxelles en février 2003 et nous attendons l'aval du Parlement européen pour commencer le projet en juin 2003. **SteamRail.Net** durera trois ans et comprend la restauration de locomotives à vapeur (dont la plupart sont considérées 'monuments') de voies à différents écartements, la documentation des processus de restauration, l'échange d'informations et d'expériences (principalement au travers de FEDECRAIL), la coproduction et la mise sur pied d'expositions itinérantes utilisant les nouvelles technologies pour les processus et résultats de restauration, la production de produits multi-media et audiovisuels en plusieurs langues et la promotion des liens entre les chemins de fer participants et la culture, l'histoire et l'environnement de leurs régions. Dans le cadre du SteamRail.net, nous espérons accueillir la conférence FEDECRAIL 2006 en Grèce et contribuer de façon significative sur les résultats intermédiaires du projet dans les conférences de 2004 et 2005. Les expositions itinérantes seront mises sur pied dans tous les pays participants en conjonction avec des expositions établies dans les secteurs du tourisme et des chemins de fer, ainsi que dans des événements destinés à la jeunesse et aux écoles.

Dans le cadre du programme **INTERREG IIIC** qui vient de débiter (le premier appel à propositions s'est clos en janvier 2003), il y a place pour une proposition menée par des autorités locales sur le développement du tourisme viable incluant des moyens de transports historiques, les chemins de fer historiques et d'autres infrastructures abandonnées ou reconverties telles que les canaux, la construction de bateau, les ateliers de réparation et les sentiers. Les chemins de fer historiques pourraient faire partie de partenariats locaux, collaborant avec les autorités locales respectives.

La **6^e structure du RTD** pourrait intégrer des actions concernant le transport, le tourisme et le développement durable, dans lesquelles la recherche et les actions de démonstration impliquant les chemins de fer touristiques peuvent aussi jouer un rôle en collaboration avec les universités et les instituts de recherche.

Finalement, le parlement européen a recommandé en 2002 l'établissement d'un programme spécifique de structure pour le tourisme au niveau de la Communauté, avec un budget spécifique et un accent sur les mesures prévues, particulièrement celles liées à la formation et celles destinées à promouvoir l'innovation. On considère ce programme comme un moyen de permettre à l'Europe tout entière de rester la première destination touristique mondiale. Si un programme spécifique de ce type est adopté, les musées et chemins de fer touristiques pourraient devenir des acteurs dans le renforcement du potentiel touristique européen.

7. CONCLUSIONS

Nous avons présenté certains instruments, concepts et idées de possibilités de co-financement européens pour des actions qui impliquent les chemins de fer historiques et leur environnement. Ceci n'est pas une étude exhaustive, vu que les programmes européens et les priorités sont très diversifiés et sont sujets à changement. On peut en tirer quelques lignes de conduite et conclusions qui, si elles sont prises en considération, pourraient amener un co-financement européen pour des actions incluant les chemins de fer européens :

- Travaillez avec les autorités locales et régionales
- Travaillez avec les universités, les instituts de recherche et de formation
- Travaillez avec les industries du tourisme et du voyage, les chambres du commerce et de l'industrie, les associations commerciales
- Interprétez les appels à propositions dans le sens le plus large possible pour inclure les chemins de fer touristiques et vos propres plans.
- Tirez avantage des appels à propositions susceptibles de liens avec les chemins de fer touristiques, lorsque qu'ils sont annoncés (un thème prioritaire de cette année qui s'adapte aux chemins de fer historiques pourraient ne pas apparaître l'année suivante)
- Ne sous-estimez pas l'importance et l'étendue de la gestion, de l'administration et de la coordination d'un projet sain.
- Utilisez le financement existant ou acquis comme fonds assortis en incluant des actions qui sont déjà en route.
- Soulignez la valeur ajoutée européenne des méthodes de travail communes.
- Incluez la dissémination efficace des activités et réseaux (en utilisant au mieux les réseaux de communication existants et en en développant de nouveaux)
- Mettez en évidence le patrimoine commun des trains à vapeur européens
- Accentuez l'effet de multiplication
- Incluez des partenaires issus de pays candidats à l'accession (sur le point d'être intégrés à l'UE)
- Recherchez les conseils de vos représentants nationaux dans les programmes adéquats et informez-les de votre proposition.
- Commencez la proposition à l'avance et utilisez les liens établis avec les organisations appropriées dans d'autres pays pour accélérer la préparation de la proposition.
- Respectez les échéances dans la soumission des propositions et des résultats
- Ayez recours à des conseillers professionnels tout au long du projet – pour obtenir le financement et pour mener le projet.
- Impliquez FEDECRAIL, ainsi que les associations nationales, en tant qu'acteurs et utilisateurs-clés des résultats du projet.

Même dans les cas où une société de chemins de fer historique ne peut bénéficier directement d'un co-financement européen, des actions impliquant des chemins de fer historiques peuvent être cofinancées

par des programmes de l'UE dont le bénéficiaire est une autre organisation (ex. autorité locale, université / institut de recherche, agence de développement du tourisme, chambre de commerce)

Nous espérons que ces informations contribueront à ce que, à l'avenir, des chemins de fer historiques bénéficient de programmes co-financés par l'UE, mais nous croyons fermement que les expériences partagées lors de collaborations aux niveaux trans- et pan-européens dans de tels programmes, ainsi que les réussites de ce travail d'équipe, ont plus de valeur que le financement lui-même.

Manos Vougioukas, Planificateur, analyste en transport, consultant en développement et gestion des transports et du tourisme. Membre du Conseil de la nouvelle société d'exploitation du chemin de fer Volos-Milies Pelion en Grèce. Il dirige la préparation du plan d'exploitation du chemin de fer Pelion dans le cadre du projet européen EUCOSERT, inclus dans le programme Recite II concernant la planification d'un tourisme viable. Il est le fondateur de la société de préservation du chemin de fer Pelion.

Membres de FEDECRAIL

Des membres de FEDECRAIL sont venus des 22 nations suivantes: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grande-Bretagne, Italie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Russie, Suède, Suisse.

La charte de Riga

Charte européenne pour la conservation et la restauration des chemins de fer historiques en activité

[Préambule]

La charte de Venise a été créée en 1964 sous la forme d'une déclaration de principes pour la conservation et la restauration de monuments et de sites. Elle s'ouvre sur ce préambule :

« Imprégnés d'un message du passé, les monuments historiques de générations passées témoignent de traditions anciennes. L'humanité devient de plus en plus conscient de l'unité des valeurs humaines et l'on voit dans les monuments anciens un patrimoine commun. Elle reconnaît une responsabilité commune dans leur sauvegarde pour les générations futures. Il est de notre devoir de les transmettre dans la pleine richesse de leur authenticité.

Il est essentiel que les principes guidant la préservation et la restauration d'anciens bâtiments soient établis d'un commun accord au niveau international, chaque pays étant responsable de l'application du plan dans la structure de ses propres traditions et de sa culture particulière.

En définissant pour la première fois ces principes, la charte d'Athènes de 1931 a contribué au développement d'un mouvement international de grande envergure, qui a pris une forme concrète dans des documents nationaux, dans le travail de l'ICOM et de l'UNESCO et dans l'établissement par ces derniers du Centre international pour l'étude de la préservation et de la restauration de la propriété culturelle. »

Les deux chartes se focalisent sur les monuments ou le patrimoine immobilier. Le patrimoine en matière de transport n'est pas couvert.

DEFINITIONS

Article 1. Le concept de patrimoine ferroviaire en activité recouvre toutes les formes d'équipement ferroviaire traditionnel. Ce fut un développement significatif dans l'histoire de la civilisation et sa préservation contribue à transmettre et à conserver des savoirs traditionnels. Les artefacts comme les méthodes d'exploitation ont acquis une signification culturelle au cours du temps.

ARTICLE 2. *La préservation, la restauration et l'exploitation de l'équipement ferroviaire traditionnel doivent avoir recours à toutes les sciences, techniques et ressources susceptibles de contribuer à l'étude et à la sauvegarde du patrimoine ferroviaire.*

BUT

ARTICLE 3. La préservation et la restauration à l'activité de trains traditionnels ont pour intention de les sauvegarder soit comme « œuvres d'art », comme preuve historique, soit pour la perpétuation de savoirs traditionnels.

PRESERVATION

ARTICLE 4. Il est essentiel pour la survie de l'exploitation des chemins de fer traditionnels, des locomotives, du matériel roulant et de la signalisation qu'ils soient maintenus en état de façon permanente.

ARTICLE 5. *Utiliser les trains traditionnels pour un but socialement utile facilite toujours leur préservation. Une telle utilisation est donc désirable mais elle ne doit pas altérer de façon majeure l'apparence extérieure. Les modifications requises par un changement de fonction devraient être gardées dans ces limites.*

ARTICLE 6. *Les chemins de fer traditionnels sont inséparables de leur histoire et des communautés locales qu'ils desservent.*

RESTAURATION

ARTICLE 7. Le processus de restauration est une opération très spécialisée. Son but est de préserver et de révéler la valeur esthétique, fonctionnelle et historique des trains et de l'équipement traditionnels ; il se base sur le respect du matériel d'origine et des documents authentiques. Dans tous les cas, la restauration doit être précédée et accompagnée d'une étude historique de l'équipement.

ARTICLE 8. *La restauration de trains et d'équipement traditionnels se fera au mieux par le biais de matériels et techniques traditionnels. Lorsque ceux-ci s'avèrent inadéquats, la conservation en activité de trains traditionnels peut se faire par l'utilisation de techniques modernes de conservation, dont l'efficacité a été montrée par des données scientifiques et prouvées par l'expérience.*

ARTICLE 9. *La restauration de trains et d'équipement traditionnels ne requiert pas la restauration en l'état de l'année de construction. Certains trains acquièrent leur valeur historique au cours de leur utilisation. La restauration dans un état donné ne devrait être exécuté qu'après la prise en considération minutieuse d'archives et de documentation technique couvrant la période concernée.*

ARTICLE 10. *L'équipement de sécurité obligatoire doit s'intégrer harmonieusement à la machine mais doit en même temps se distinguer de l'original pour que la restauration ne falsifie pas les preuves artistiques ou historiques.*

ARTICLE 11. *Des additions ne peuvent être permises sauf si elles ne nuisent pas aux parties intéressantes des trains ou de l'équipement, son cadre traditionnel et l'équilibre de sa composition. De plus, toute modernisation devrait être réversible et toute pièce d'origine devrait être conservée dans le but d'une éventuelle réunion future aux autres pièces d'origine.*

ARTICLE 12. *Dans tous les travaux de restauration, il faudrait toujours posséder une documentation précise sous forme de rapports analytiques et critiques, illustrés par des dessins et/ ou des photographies et tout autre medium approprié. Chaque étape du travail de démantèlement, de traitement, de réassemblage et d'addition de nouvelles pièces, ainsi que les traits techniques et structurels identifiés au cours des travaux, devrait être incluse.*

Cette version provisoire de la charte de Riga a été discutée par les participants à la conférence de Llandudno en 2003. Elle est actuellement rediscutée par un groupe de travail dans le but d'être définitivement adopté à la conférence FEDECRAIL de 2004.

<Toute contribution sur ce travail sera accueillie avec reconnaissance par David Morgan (voir la liste d'adresses >

CONFERENCE FEDECRAIL 2003

LLANDUDNO / Pays de Galles
vendredi 28.03.03 – mardi 01.04.2003
John Fuller / GB

Pour marquer le 50^{ème} anniversaire de la préservation ferroviaire en Grande-Bretagne, il avait été décidé de tenir la conférence 2003 à Llandudno, dans le nord du pays de Galles, de sorte à être idéalement placés pour visiter le berceau de la préservation ferroviaire.

On avait décidé d'essayer d'améliorer la conférence en incluant une composante pratique beaucoup plus importante et en réduisant le temps passé dans la salle de conférence.

Comme d'habitude, pour attirer les gestionnaires et les membres des chemins de fer actifs de toute l'Europe, on avait choisi la fin mars pour éviter d'empiéter sur la saison.

Quelque 90 participants se rassemblèrent dans le salon du Royal Hotel dans la soirée du 27 mars pour s'inscrire, retrouver des amis et s'en faire de nouveaux, et surtout pour entendre ce qui nous était réservé pour les jours suivants.

Notre première expérience devait être pratique avec une journée sur le terrain au chemin de fer Ffestiniog et au chemin de fer des Hautes Terres galloises (Porthmadog). Nous avons été déçus d'apprendre qu'à cause d'une grève, nous ne pourrions pas emprunter une des nouvelles unités diesel, le Voyageur de Virgin, sur la ligne de la vallée de Conwy pour nous rendre à Blaenau Ffestiniog sur un nouveau Virgin Voyageur au diesel. Nous avons dû prendre le car en remplacement. Toutefois, arrivés à temps à Blaenau, nous avons découvert un train impeccable du chemin de fer Ffestiniog, tracté par une Alco 2-6-2T Mountaineer qui nous attendait à quai. Il a fallu de la persuasion pour convaincre les participants friands de photographie à embarquer, mais nous nous avons bientôt découvert la vallée grâce au train à vapeur. Nous avons été divisés en trois groupes, rouge, jaune et vert, comme on pouvait s'y attendre dans un chemin de fer. Après avoir pris le café dans le train, nous nous sommes arrêtés à Minffordd, où le groupe rouge nous a quittés suivi de près par un arrêt à Boston Lodge pour déposer le groupe jaune et finalement Porthmadog où le dernier groupe est descendu.

Le chemin de fer Ffestiniog avait mis au point un plan ingénieux selon lequel les trois groupes principaux seraient séparés en 3 plus petits groupes qui, toutes les demi-heures, passeraient en alternance à une activité différente sur le site. Au bout d'une heure et demie, le groupe serait emmené par car vers la prochaine destination. Une merveille logistique qui malgré la présence de 14 nationalités, a fonctionné !

A Minffordd, les activités étaient divisées en conduite sur les locomotives de manoeuvre Lilla et Linda, deux des Hunslets du Ffestiniog, présentations du système de signalisation et des exposés sur l'ingénierie civile, la sécurité et le personnel bénévole par trois des employés du chemin de fer. J'avais pitié d'eux, vu la concurrence déloyale des activités de conduite par le beau temps.

Les visites à Boston Lodge étaient divisées en ateliers des locomotives, des voitures et la centrale téléphonique.

À Porthmadog, le rythme s'est encore accéléré avec des navettes aller-retour pour le chemin de fer des Hautes Terres galloises à l'autre bout de la ville, où les participants ont fait un trajet sur la ligne, vu le début des travaux sur la voie de liaison avec le chemin de fer de Caernavon qui avaient débuté cette semaine-là et ont pu visiter les ateliers et le musée. A la gare de Porthmadog, des présentations sur les problèmes d'exploitation du chemin de fer et la variété commerciale des visiteurs ont été proposées par d'autres employés du chemin de fer, eux aussi bien au fait.

Pour ajouter un peu de piment à l'affaire, le programme des partenaires qui incluait une visite à Partmeirion était organisée en parallèle de toutes les autres navettes.

Dire que la journée était merveilleusement organisée serait encore loin de la vérité et nous sommes reconnaissants à Clare Britton et à son armée de collaborateurs. Les cars sont toujours arrivés au bon moment, notre pique-nique est apparu de nulle part quand nous en avons eu besoin et tout le monde s'est finalement retrouvé dans le bar Spooner's à la gare de Porthmadog pour quelques rafraîchissements et une dernière causerie par Paul Lewin, le nouveau directeur général (bien que les si

les partenaires savaient jamais combien leur séjour aurait pu durer car nous avons soudainement découvert que le chauffeur de car qui ramenait le dernier groupe de Minffordd avait oublié de passer les prendre à Paortmeirion !)

Le couronnement de la journée a été un décoiffant trajet non stop sur la ligne de Blaenau Ffestiniog tracté par la Fairlie la plus nouvelle, la "David Lloyd George". Un tel trajet est un plaisir très rare car il ne peut s'effectuer qu'en dehors des horaires des trains normaux. Le nombre de bénévoles et de personnel du chemin de fer, incluant les responsables, qui nous ont rejoint à ce moment le prouve, Le trajet a pris environ 50 minutes.

Comme la grève du chemin de fer se poursuivait, nous avons repris nos cars pour rentrer à Llandudno où nous attendait notre dîner au Royal Hôtel.

Le samedi était réservé aux séances formelles de la conférence qui s'est tenue dans l'excellente chambre du conseil municipal du conté de Cowy à Boldondo, dans la ville de Conwy. Un court trajet en car nous a fait traverser l'estuaire de Conwy pour nous retrouver dans la ville fortifiée de Conwy que les partenaires ont eu la chance de visiter pendant que nous étions en séance de travail.

Après les discours de bienvenue, le parlementaire européen Brian Simpson nous a mis au fait des derniers développements européens et David Morgan nous a parlé de problèmes liés aux assurances.

Après le café, nous nous sommes penchés sur les moyens pour obtenir du financement de l'UE grâce à une intéressante présentation de Manos Vougioukis (Grèce) qui est derrière la réussite de candidatures du monde du chemin de fer à vapeur dans une série de nos pays membres. Nous sommes ensuite passé à des aspects plus techniques et, vu l'absence malheureuse de Shaun McMahon en convalescence après un accident, Chris Parrott nous a expliqué le système de Livio Dante Porta concernant le traitement des eaux de chaudière.

Après le déjeuner, Richard Gibbon du musée national du chemin de fer britannique a donné un aperçu du comité des chemins de fer touristiques et du système de classification qui est utilisé pour déterminer s'il vaut la peine de préserver un artefact. On a continué sur la lancée de la préservation du patrimoine industriel avec une présentation en commun de David Morgan et Heimo Echensperger, en faveur d'une charte européenne pour le patrimoine ferroviaire pour faire pendant à celle qui existe pour les bâtiments et les navires. L'après-midi s'est terminée avec l'assemblée générale de FEDECRAIL, pendant laquelle les participants ukrainiens ont présenté le travail qu'ils mènent en collaboration avec NEHRT pour conserver deux de leurs derniers chemins de fer à voie étroite encore en activité.

Après nous être rafraîchis à Llandudno, nous nous sommes tous retrouvés au terminus du tramway du Great Orme pour une excursion à bord du tram à câble récemment restauré et une visite à mi-chemin au site d'enroulage. Une fois de plus, nous avons joui 'une soirée ensoleillée pendant notre arrêt trop bref au sommet. Certains, plains d'énergie, sont descendus à pied et d'autres ont été emmenés en minibus vers le restaurant montagnard où nous devons partager une soirée fondue et vin chaud. La popularité de la conférence a causé quelques défis logistiques avant que tout le monde puisse trouver une place !

Le retour en ville était prévu, comme les autres soirs, pour permettre une séance de dégustation de bières britanniques (Ou galloises) traditionnelles et le pub au terminus du Tramway a vu ses réserves de bière « tram Driver » bien entamées durant au moins deux soirées de la conférence.

La longue soirée du samedi a été suivie d'un départ matinal le dimanche où nous avons repris nos cars. Cette fois, nous nous dirigeons vers le chemin de fer des Hautes Terres galloises (Caernarvon) au cœur de la région du Snowdon, rencontrant en route nos guides à Beddgelert, qui devaient nous faire visiter les travaux en cours pour étendre la ligne de sa tête de ligne actuelle à Rhydd Ddu, jusqu'au pied du Snowdon et à Reddgelert avant de descendre au travers du col de montage spectaculaire de Aberglasly et nous retrouver au chemin de fer de Porthmadog que nous avons vu le vendredi. Après une visite des ateliers, nous nous sommes rendus au terminal de Caernarvon niché sous les murs du château, sur une voie étroite pour prendre notre train tracté par une des magnifiques Garrets sud-africaines qui forment la force motrice élémentaire de cette ligne. Le trajet dans ces voitures confortables récemment construites ou nous avons siroté du thé en admirant le merveilleux paysage n'a pu que nous faire regretter d'être arrivés quelques semaines avant l'ouverture de la prochaine étape.

Toutefois, le terminus actuel à Rhydd Ddu a le grand avantage de se trouver à côté d'un excellent hôtel où nous avons pris notre déjeuner avant de remonter dans nos cars pour la partie suivante de notre voyage, le chemin de fer de la montagne du Snowdon à Llanberis. Nous avons eu la chance d'y visiter

les ateliers et les entrepôts de locomotives avant de voyager dans des trains à vapeur ou au diesel jusqu'à Clogwy. Malheureusement, il était encore trop tôt dans la saison pour qu'il nous soit permis d'atteindre le sommet, les dégâts dus à l'hiver n'ayant pas encore été tous réparés. Le temps était à nouveau ensoleillé. A vrai dire, je n'ai jamais connu en 40 ans de visite au Snowdon une si longue période de beau temps ! Nous avons pu voir le sommet du Snowdon lui-même trois jours d'affilée !

Une fois redescendus, nous avons visité les ateliers et entrepôts du chemin de fer du lac de Llanberis. Malheureusement, comme celui-ci est en plein travail d'extension vers un nouveau terminus face à la gare du chemin de fer de la montagne du Snowdon, il ne nous a pas été possible de parcourir toute la ligne. Mais les anciens chantiers des carrières d'ardoise et les locomotives ont retenu notre attention.

Un dîner à l'hôtel Royal Victoria de Llanberis a été suivi d'un retour nocturne à Llandudno après une journée bien remplie.

Si certains participants devaient nous quitter, il y en avait encore suffisamment pour remplir deux cars pour le long voyage du lundi 31 mars qui nous a emmenés vers le sud au lieu de naissance de la préservation ferroviaire à Tywyn, où nous avons été chaleureusement accueillis par le chemin de fer Talylyn. Après des rafraîchissements et une visite rapide à leur musée près de fermer pour une remise à neuf, nous avons embarqué dans un train à destination des ateliers de Pendre que nous avons visités. De retour dans le train, nous sommes allés à Nant Gwernol après nous être arrêtés pour une photo à Quarry Siding où nous avons croisé le train qui descendait. A notre retour à Abergynolwyn, un somptueux buffet très bienvenu nous attendait. Pendant ce temps, nos voitures avaient été réorientées de Tywyn pour nous prendre au passage pour une visite du chemin de fer gallois le plus récent, le chemin de fer Corris. Le court trajet entre Corris et Maespoeth venait d'être ouvert et il était très intéressant de voir le travail entrepris pour restaurer les bâtiments et recevoir la permission d'exploitation. Leur unique voiture (pour le moment) était une réplique de l'une des voitures originales de la ligne que nous venions d'emprunter sur le chemin de fer Talylyn, par lequel elle avait été achetée quand le chemin de fer Corris avait fermé. Il était encourageant de voir qu'une coopération existait entre les lignes les plus anciennes et les plus récentes et la voiture devait aller au nouveau chemin de fer Corris plus tard dans l'année.

Notre voyage de retour vers Llandudno a été suivi par une soirée libre car c'était la dernière pour beaucoup des participants. Le temps semblait le sentir car il est devenu venteux et mardi matin, la pluie était de retour.

Un groupe réduit a embarqué dans un seul car pour le dernier jour de la conférence. Nous avons monté une dernière fois la route qui va à Blaenau Ffestiniog en passant par la vallée de Conwy. Un petit groupe de courageux, qui voulait voir par train la vue panoramique de la vallée que nous avons manquée le vendredi, était parti à l'avance. Nous les avons retrouvés à Blaenau. Notre première visite de la journée était pour les carrières d'ardoise de Llechwedd pour une excursion en train différente – Le trajet de la mine profonde descend en funiculaire dans les profondeurs de la mine avant une visite guidée audiovisuelle des chambres de la mine. C'est une expérience incroyable et le site mérite bien les nombreuses récompenses qu'il a obtenues pour ses activités touristiques. Malheureusement, le temps nous a manqué pour un second trajet dans la mine car nous devions partir pour notre dernier chemin de fer, et le premier à voie standard à Llangollen. Le temps, la météo et des camions lents nous ont mis en retard pour notre train spécial à Carrog mais une course bon enfant vers Llangollen nous a vus arriver à temps pour le déjeuner au moulin à maïs à côté de la rivière. Parce que nous avons une connexion à Chester, il ne nous restait que très peu de temps pour visiter les ateliers et l'entrepôt du chemin de fer mais un certain nombre de participants ont bravé les éléments pour voir les coulisses du chemin de fer avant que nous ne rejoignons le car pour nous rendre à la gare générale de Chester. Un petit groupe d'environ 20 survivants a participé au dernier voyage de retour vers Llandudno le long de la côte, où nous avons visité le musée de notre propre chef, étant donné qu'il y avait quelques artefacts en dehors de sa collection en vue d'une exposition sur les transports.

Nous sommes reconnaissants à tous les chemins de fer membre de l'association du patrimoine ferroviaire britannique qui nous ont accueillis et ont fait des efforts particuliers pour rendre nos visites intéressantes, particulièrement pour les participants étrangers. Nos remerciements vont particulièrement au conseil municipal du comté de Conwy pour leur soutien financier et l'offre de leur chambre du conseil et son matériel d'interprétation et pour l'aide du bureau des conférences de Llandudno en la personne de George Brookes qui nous a beaucoup aidés dans l'organisation. Cependant, un merci tout particulier va à Claire Britton et à son équipe du chemin de fer Ffestiniog pour leur organisation d'une journée de terrain inspirante le vendredi. Ils nous ont donné un exemple que les futurs organisateurs auront bien du mal à égaler.

Dernières nouvelles

Proposition de directive européenne sur le permis pour conducteurs de locomotives

Nous avons reçu une copie de cette directive et sommes en train de l'étudier pour formuler une réponse. Nous espérons pouvoir faire un rapport dans le prochain numéro.

Conférence FEDECRAIL 2004 – Pays-Bas

Après de longues délibérations, il a été décidé de tenir la conférence du vendredi 26 au mardi 30 mars 2004. On espère ainsi éviter aux participants d'abandonner leurs responsabilités dans leur propre chemin de fer. Veuillez noter ces dates dans votre agenda.

Le 1er Congrès mondial des chemins de fer touristiques et à vapeur – Brienz, Suisse

Le congrès s'est déroulé du dimanche 5 octobre au mercredi 8 octobre et FEDECRAIL était l'un des organisateurs. En plus de nos orateurs, des experts de Suisse, d'Allemagne et d'Inde ont fait des présentations.

Des détails supplémentaires sont disponibles auprès du coordonnateur de la conférence, M. Andrew Thompson (Tel: +41 79 754 57 28; courriel: steamcongress@yahoo.com)

L' Association Siclau – Réouverture du chemin de fer forestier Covasna – Comandău Serban Lacriteanu / Roumanie

L'association Sicla vient d'annoncer l'inauguration de sa ligne reconstruite pour le week-end des 25 et 26 octobre avec un train à vapeur spécial. Le programme prévu était le suivant:

- **Vendredi 24 octobre:** Arrivée à Covasna dans la soirée.
- **Samedi 25 octobre:** train spécial avec une 764.405 de Covasna vers le plan incliné endommagé et Comandău –direction Benedec ~ 2km avec 763.247.
En fin d'après-midi, barbecue, boissons etc. à Covasna.
- **Dimanche 26 octobre:** Visite au plan incliné pour voir les possibilités de restauration.
Retour de Covasna prévu pour environ 12.00.

Nous vous suggérons de visiter leur page internet à www.kisvasut.hu/comandau/english/index-uk.html
(Cette page propose des liens vers des sites allemands, roumains et hongrois)

LA CONFERENCE DU FORUM DES TRAMWAYS DES CARPATES VISITE EN UKRAINE OCCIDENTALE

Richard Tapper / GB

Le groupe des visiteurs s'est retrouvé à Chop, en Ukraine occidentale (la ville-frontière avec la Slovaquie et la Hongrie). La majorité avait pris le train couchettes de Vienne (via la Slovaquie) et les autres avaient traversé la Hongrie depuis Budapest.

Le groupe a continué vers Uzhgorod, la capitale régionale, pour visiter brièvement le chemin de fer des Enfants (anciennement des Pionniers) qui comprend dans son matériel roulant une locomotive électrique Bo-Bo au diesel TU2-18 et une voiture standard de l'époque soviétique. Ce matériel a été inspecté avec le quartier général de la ligne. Le chemin de fer ne fonctionnait pas à l'époque de la visite mais est toujours utilisé par US (le chemin de fer national ukrainien) pour former des enfants au métier de cheminot. Un dîner excellent nous a été servi dans un restaurant que le propriétaire, un ami de l'organisateur de la conférence Denys Dobra, avait récemment remis à neuf dans le style nord américain, à la suite d'une visite aux Etats-Unis.

Son excellence l'Ambassadeur de Grande-Bretagne en Ukraine, Robert Brinkley, a été accueilli à l'aéroport local et emmené en ville dans son hôtel.

Notre groupe est alors parti pour Mukachevo, s'arrêtant seulement brièvement dans la rue principale restaurée avec beaucoup de charme (la gare municipale est sur la ligne principale de Uzhgorod/Chop à Liv et Kiev, et stoppant pour la nuit à Irshava).

Le jour suivant a été consacré à la planification de la conférence et à la préparation de l'exposition sur le développement des chemins de fer touristiques et historiques en Grande-Bretagne et en Europe. Celle-ci comprenait une présentation de FEDECRAIL et de nos activités ainsi qu'une exposition d'art local traditionnel.

Le soir, une réception a été organisée en l'honneur de l'ambassadeur de Grande-Bretagne pour permettre aux participants étrangers, aux autorités et entrepreneurs locaux de se rencontrer.

Le lendemain (samedi 28 juin) a vu l'ouverture officielle de l'exposition et de la conférence par l'ambassadeur Robert Brinkley qui était accompagné du premier secrétaire d'état au tourisme ukrainien qui avait parcouru les 700 km qui nous séparaient de Kiev pour assister à la conférence.

Le premier jour de la conférence (co-présidée par Denys Dobra de l'Initiative NGO-Borzhava et le président de FEDECRAIL David Morgan) a compris des présentations des deux hommes plus d'autres personnes d'autres régions d'Ukraine, ainsi qu'Andris Biedrins, le directeur du chemin de fer à voie étroite Gulbene-Aluksne qui fonctionne avec succès en Lettonie. L'événement a été rehaussé par l'attribution de l'Ordre ukrainien pour services au tourisme à l'ambassadeur, à notre président David Morgan et à l'organisateur Denys Dobra par le secrétaire d'état au tourisme au nom du gouvernement ukrainien.

Etaient aussi présents des orateurs des régions limitrophes de Pologne, de Slovaquie et de Hongrie, qui avec les zones frontalières de l'Ukraine et de la Roumanie font partie de la fondation des Carpates, une association multinationale qui stimule le tourisme et le régénération économique dans la région.

Dans l'après-midi, une excursion nous a amenés à Hmel'nik sur une section du chemin de fer de la vallée de Borzhava utilisant une locomotive à vapeur 0-8-0 Gr286, assisté par une diesel TU2-034 récemment repeinte aux anciennes couleurs de l'UZ, bleu clair avec des lignes jaunes. Les voitures du train spécial étaient aussi repeintes de neuf dans les anciennes comme dans les nouvelles couleurs.

Sur le chemin du retour, le groupe a pris un excellent repas dans une auberge en bord de route.

La conférence a repris le lendemain avec des présentations de Frank Cooper et John Fuller de FEDECRAIL, de l'association britannique de chemins de fer touristiques (HRA) et du trust du patrimoine ferroviaire de la nouvelle Europe (NERHT) qui avait préparé un rapport commun sur le chemin de fer Irshava et Sergei Doroshkov, le directeur du célèbre chemin de fer à voie étroite du Musée russe Perslavl du chemin de fer. Leur délégation comprenait aussi Dimitri Sutyagin de Russie, qui a parlé du chemin de fer des Enfants (anciennement des Pionniers) de l'ancienne Union soviétique et des moyens de restauration utilisés à notre époque post-soviétique. Un orateur ukrainien a aussi parlé du chemin de fer des enfants à Lviv, qui est toujours en exploitation.

La conférence s'est clôturée et l'après-midi a débuté avec une visite à Beregovo pour inspecter le dépôt bien conservé qui fournit la puissance motrice pour le chemin de fer, suivie d'un passage à l'auberge pour le déjeuner (La ville fit jadis partie de la Hongrie et possède toujours une importante majorité de Hongrois, ce qui a pour conséquence le bilinguisme de nombreux panneaux).

Nous avons poursuivi en visitant le musée du folklore de Lisichevo qui possède un atelier des plus intéressant avec des marteaux à pilon actionnés par des roues à aube qui fonctionnent encore, et une forge où des houes étaient façonnées (notre président en a d'ailleurs reçu une en cadeau). Nous avons eu droit à un excellent banquet en plein air avant de rejoindre Irshava où nous avons terminé la soirée en assistant aux célébrations précédant la fête nationale ukrainienne.

Nous avons passé la dernière journée dans le chemin de fer forestier de Vyhoda, Ivano-Frankivsk Oblast, où la ligne est encore utilisée pour l'extraction du bous de construction mais les exploitants souhaiteraient en faire un chemin de fer touristique. Cela avait été aussi le sujet d'un rapport de Frank Cooper et John Fuller. Une conférence de presse pour promouvoir le développement touristique du chemin de fer s'est tenue dans un hôtel à Dolina. Après celle-ci, un train spécialement restauré tiré par une B-B diesel hydraulique TU4-1695 a fait un court voyage de Novy Mizun' vers des rapides spectaculaires sur la

rivière avant de rentrer prendre un excellent déjeuner Tardif dans le sanatorium situé près du chemin de fer.

Ensuite, le groupe s'est séparé, les Russes et la majorité des Ukrainiens sont parties à Lviv pour visiter le chemin de fer des Enfants et un chemin de fer à tourbe, alors que nous sommes rentrés à Irshava.

La dernière journée a permis la visite d'une église catholique 'grecque' qui surplombe la vallée d'Irshava, suivie par une collation dans la maison toute proche de notre hôte Denys Dobra. Nous avons ensuite repris la route d'Il'nitsa qui longe un court embranchement désaffecté qui a du potentiel pour commencer à être restauré avec le soutien de la communauté locale. Nous avons déjeuné avec le maire, avant de rentrer l'après-midi vers Uzhgorod et Chop.

Nos remerciements sincères vont aux organisateurs Denys Dobra et Natalia Himich de l'initiative Borzhava, Irshava et Audrey Bassarab du Forum des tramways des Carpates (Vyhoda) et Stephen Wiggs (NEHRT) qui a permis cette initiative

Richard Tapper est membre du comité de NEHRT (New European Heritage Railway Trust)

PRESERVATION DU CHEMIN DE FER EN HONGRIE

Richard Tapper / GB

La visite en Ukraine occidentale a offert à l'aller et au retour l'occasion de visiter des sites de chemins de fer historiques en Hongrie

Avec les années, la MAV (les chemins de fer nationaux hongrois) a consacré des efforts considérables à la préservation de ses chemins de fer historiques. Pendant l'ère communiste, cela se faisait par le biais du comité du travail historique du MAV, un groupe informel de cheminots haut placés qui avaient le droit d'identifier les artefacts historiques et le matériel roulant dignes d'être préservés. En conséquence, de nombreuses locomotives à vapeur furent entreposées et conservées dans beaucoup de gares et de dépôt aux quatre coins du pays. D'autres reliques furent gardées et exposées au musée du transport au musée Varosliget de Budapest, qui a été agrandi au cours des années.

Plus récemment, la promotion du patrimoine ferroviaire a été pris en charge par la compagnie MAV Nosztalgia Kft, une succursale de MAV qui possède un bureau marketing dans l'ancienne gare de Nyugati (ouest) construite par Gustave Eiffel où des livres et des souvenirs ferroviaires ainsi que des tickets sont vendus pour des trains spéciaux de matériel roulant historique tractés par des locomotives à vapeur et d'anciennes diesel. Les trains vont à Esztergom (une cite religieuse, bastion du catholicisme romain et équivalente à Canterbury en Grande-Bretagne) et le long du Danube à Szob (frontière avec la Slovaquie). D'autres trains parcourent la région du lac Balaton.

Cependant le besoin d'avoir un musée national du chemin de fer s'était toujours fait nettement sentir et les trois dernières années ont vu l'établissement du parc Vasuttorsteneti (chemin de fer historique) dans le quartier Angyalföld au nord-ouest de Budapest.

Le parc se trouve sur le site d'un dépôt Eraksi désaffecté (que l'on appelle "Budapest nord") comprenant deux rotondes semi-circulaires dont l'une est encore en service et l'autre contient des locomotives à vapeur représentant toutes les séries principales exposées autour de la plaque tournante.

A proximité, on trouve de nombreuses locomotives électriques et diesel historiques, des voitures, des wagons ainsi que des équipements d'ingénierie et d'infrastructure. Un ancien pont pour passagers a été reconstruit et on a refait une salle de buffet comme salon de thé. On est en train de développer et de restaurer d'autres équipements ferroviaires. Le développement général du parc doit beaucoup au soutien du comité du travail historique de la NAV et à MAV Nosztalgia Kft, qui exploite une navette entre la gare de Nyugati et le parc qui utilise un autorail au diesel. Des tickets pour ce trajet qui a lieu toutes les heures sont disponibles au magasin de la gare.

Les chemins de fer à voie étroite sont en Hongrie à la fois étendu et nombreux. On les regroupe en trois catégories distinctes:

- (i) de vraies lignes secondaires et les chemins de fer des Enfants (anciennement des Pionniers) exploitées par la MAV et qui ont des services locaux réguliers.

- (ii) Des lignes exploitées par d'autres organisations incluant les anciennes lignes forestières, agricoles et industrielles qui ont aujourd'hui des services touristiques réguliers.
- (iii) Des chemins de fer historiques gérés par des amateurs utilisant un équipement ancien pour des buts touristiques et qui sont souvent d'anciennes lignes forestières, agricoles ou industrielles.

Nous en avons visité un de chaque catégorie en commençant par le chemin de fer régional de Myirgegend exploité par la MAV et qui vient de Nyiregyhaza pour desservir une station thermale proche, de petits villages et une petit site sur la rivière Tisza. Le second a été l'ancien chemin de fer forestier de Lillafured qui part des faubourgs de Miskolc et dessert le site touristique anciennement implanté de Lillafured et continue vers des sites plus petits situés dans la forêt jusqu'à Gavadna.

Le troisième, le chemin de fer historique forestier de Kemence (près de Szob) est inhabituel parce que sa voie a un écartement de 600mm au lieu des 760mm. Il est exploité par une organisation de bénévoles qui utilise des anciens équipements industriels. Pour le moment une ligne de 1_ mile emmène des touristes vers une plage à Godovar mais s'étend plus loin dans la forêt.

En résumé, on peut dire que les anciens états des Habsbourg en Europe centrale, en Autriche, en République tchèque, en Slovaquie, en Hongrie et en Slovénie offrent certains des chemins de fer historiques les mieux préservés de la région avec l'utilisation répandue d'équipements anciens sur les lignes principales et secondaires de leurs réseaux nationaux. Les chemins de fer à voie étroite sont bien représentés à côté d'autres formes de transport ancien.

Richard Tapper est membre du comité de NEHRT (New European Heritage Railway Trust)

Ancien materiel roulant en danger! **Stephen Wiggs / GB**

Les publications dans le domaine des chemins de fer historiques ont fait largement écho de la déplorable mise à la casse de deux anciennes locomotives à vapeur, supposées faire partie de la collection nationale des chemins de fer belges (SNCB) majoritairement entreposée à Leuven. Bien que les véhicules aient été en mauvais état et incomplets et qu'il y avait d'autres exemplaires dans la collection, la mise à la casse a cependant provoqué la perte importante de grosses pièces de rechange dont la construction s'avérerait aujourd'hui extrêmement coûteuse vu que la production en a depuis longtemps cessé. C'est l'absence de récupération systématique des pièces qui est la source de sérieuse préoccupation et de tels faits pourraient se reproduire dans d'autres parties d'Europe, particulièrement dans les pays de l'Est et les pays méridionaux où des marchands de ferraille indépendants vont évacuer et découper du matériel ferroviaire apparemment à l'abandon quasi sans frais pour le propriétaire légitime et se paient en revendant la ferraille à des installations sidérurgiques.

De telles activités ne se limitent pas nécessairement au matériel roulant et ont apparemment touché des infrastructures apparemment à l'abandon ou désaffectées (comme des voies, des signaux, des réservoirs à eau etc) et même des caténaires encore connectés, le risque d'électrocution ne semblant pas toujours dissuasif!

Nous supplions donc les curateurs de musées et les personnes impliquées dans la préservation de prendre un soin particulier des équipements en leur possession et de s'assurer que quand leur mise au rebut est justifiée, ils soient soit proposés à d'autres groupes susceptibles de les préserver ou qu'ils soient systématiquement démantelés pour permettre une bonne récupération des pièces qui pourront être réutilisées dans de futures opérations de préservation.

Stephen Wiggs est le président de NERHT (New Europe Railway Heritage Trust)

La qualité de l'air à Simpelveld pendant les voyages en train à vapeur

Rapport du RIVM (autorité néerlandaise dans le domaine de l'environnement)
A partir d'une traduction anglaise de Livius J. Kooy / NL

INTRODUCTION

La Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) exploite quelques trains anciens sur le chemin de fer entre Schin op Geul, Kerkrade et Vetschau en Allemagne (la "Miljoenenlijn"). En plus de trains au diesel, des trajets avec locomotives à vapeur sont organisés au printemps, en été et en automne. Les émissions de ce train à vapeur provoquent les plaintes des voisins à propos du bruit, de l'odeur et de la poussière et aussi des raisons de santé. Toutefois, jusqu'à présent, le degré d'exposition de ces voisins aux émissions du train à vapeur restait peu clair. En partie à cause de cette incertitude, un certain ressentiment a commencé à apparaître entre la ZLSM et les personnes vivant à proximité de la voie. Pour résoudre le problème, l'autorité régionale en matière de santé la GGD du Oostelijk Zuid Limburg avait cherché des moyens de mieux connaître la composition et les concentrations des émissions du train à vapeur et le niveau d'exposition. Une recherche détaillée de la GGD a montré qu'on connaissait peu de choses à propos des émissions de trains à vapeur. Pour éclaircir le problème, la GGD a demandé, via l'inspecteurat du ministère de la santé et de l'Environnement (VROM) à l'institution gouvernementale pour la santé et l'environnement (RIVM/IEM) de mener des recherches supplémentaires sur les concentrations d'émissions présentes dans l'atmosphère.

STRUCTURE DE LA RECHERCHE

Etant donné qu'une machine à vapeur doit se comporter différemment sous des conditions très différentes, on s'attendait à ce que le schéma d'émission montre une grande diversité. On pense que c'est l'une des raisons pour lesquelles aucune recherche récente sur les émissions n'a été consacrée aux machines à vapeur. Bien que des tentatives pour tester les degrés d'émission aient été menées dans le cadre de la présente recherche, elles se sont montrées à nouveau techniquement impossibles. La seule option restante pour estimer l'exposition était de mener des tests d'émissions à un ou plusieurs points le long de la voie. Il fallait que l'un ou plusieurs des endroits soient sélectionnés là où il y avait un grand nombre de plaintes. Certaines zones méritaient une attention particulière. Elles incluaient des endroits où la locomotive devait rester plus longtemps à cause de manœuvres (par exemple les gares de terminus à Schin op Geul et Kerkrade). La locomotive s'arrêtait aussi plus longtemps à la gare de Simpelveld et à son dépôt où en plus des mouvements, il y a d'autres activités, telles que l'allumage, l'approvisionnement en charbon et en eau et le nettoyage du cendrier du foyer. Le type d'émissions autour de la gare de Simpelveld était plus ou moins générique pour les émissions totales de la locomotive et par conséquent, la cour de la gare a été choisie comme lieu de recherche. Il était aussi peu probable que, vu la diversité et l'intensité des activités dans la cour et ses alentours, il y ait de plus hautes concentrations d'émissions sur la ligne. Nous soulignons que pendant la recherche, seuls les matériaux dans l'air ont été mesurés. On n'a mené aucune recherche concernant les sols parce qu'il n'est pas possible de lier une quelconque pollution des sols aux émissions présentes du train à vapeur. On n'a pas mené non plus de recherche sur d'autres sources de plainte comme le bruit.

Il y avait une sérieuse méfiance de la part des voisins à propos de la ZLSM. Ils ont donc demandé que la recherche soit menée en secret. C'était difficile étant donné que la cour de la gare est à peine visible de la route et le travail a donc dû être mené de l'arrière d'un jardin.

La cour de la gare est située sur une colline au sud / sud-ouest du centre du village de Simpelveld. Les rues Schilterstraat et Schiffelderstraat se trouvent quelques mètres sous le niveau de la cour alors que la Vroenderstraat dépasse les voies de quelques mètres. Une recherche préliminaire a montré que différents endroits de recherche devraient être sélectionnés en fonction des conditions atmosphériques. Pour permettre un test aussi rapide que possible, des discussions préliminaires ont été tenues avec des représentants des Conseils locaux de Simpelveld et de Kerkrade, les voisins et la GGD.

COMPOSANTES ATTENDUES

La combustion du charbon dégage une fine poussière et des composants organiques intégrés avec les composants organiques volatiles tels que le SO₂, le NO_x et le CO. Il est impossible de déterminer dans quelles proportions ces matériaux sont libérés et l'émission dépend aussi beaucoup des conditions d'allumage. Par conséquent, tous les composants ont été mesurés pendant tous les processus qui se prennent normalement place.

EMPLOI DU TEMPS ET SUCCESSION D'ACTIVITES AUTOUR DU TRAIN A VAPEUR

Les horaires du train à vapeur sont limités. Pendant les mois de juillet et d'août, il y a des excursions le mercredi, le jeudi et le dimanche. Il y a quotidiennement deux allers-retours Simpelveld – Schin op Geul – Simpelveld – Kerkrade – Simpelveld. Il y a un aller-retour supplémentaire Simpelveld – Schin op Geul – Simpelveld.

En 2002, des excursions suivant cette fréquence se sont déroulées entre le 31 mars et le 27 octobre, mais alors seulement le mercredi et le dimanche. Du 3 novembre au 26 décembre, il y a deux allers-retours sur toute la longueur de la ligne le dimanche sans le retour supplémentaire entre Simpelveld et Schin op Geul. L'horaire ne montre aucun train à vapeur pendant les mois d'hivers, mais il y a aussi des voyages exceptionnels et la fréquence de tels voyages n'est pas claire. Selon les voisins, cela se passe plus souvent que ne le déclare la ZLSM. En gros, nous pouvons assumer qu'il y a de 80 à 100 jours d'opération par an.

Le train s'arrête aux gares principales pendant 15 à 30 minutes. Ce temps est nécessaire pour les manœuvres, le réapprovisionnement en charbon et la prise de photos ou de films. Dans les autres gares, le train ne s'arrête que pour laisser les passagers monter et descendre.

La veille des jours d'exploitation, la chaudière est allumée, comme elle doit être chauffée lentement pour éviter les dégâts. On a remarqué que l'allumage se faisait au bois mais on ignore si ce procédé est toujours utilisé. Le brûlage du bois dégage beaucoup de fumée, mais il faut remarquer que l'allumage se fait toujours à l'intérieur de l'entrepôt, ce qui réduit l'impact sur les alentours. Au moins quand les portes coulissantes sont fermées. L'entrepôt de la locomotive est aussi équipé d'un système de filtrage, qui retient la poussière. Entre 6 et 7 heures du matin, le feu est établi. Quand la chaudière atteint presque le niveau de pression nécessaire, la locomotive est amenée en plein air. Pendant une demi-heure, il y aura beaucoup de tentatives d'allumage, ce qui cause énormément de fumées. Pendant une courte période pendant nos séances de recherches, il y a eu une émission de 1 ou 2 minutes d'une quantité de fumée humide avec beaucoup de grosses poussières. Les particules émises sont retombées partout dans la zone et sont difficiles à retirer des vêtements et des surfaces dures. Après cette émission, la locomotive se déplace vers un autre entrepôt dans la cour de la gare où les voitures sont conservées. Après cela, elle se rend avec ses voitures dans la gare toute proche de Simpelveld. Après le premier voyage complet, le train rentre pour retirer les scories, reprendre de l'eau et, si nécessaire, du charbon. Le retrait des scories provoque une poussière épaisse mais qui ne semble pas se déplacer très loin.

STRATEGIE DE MESURAGE

Pour obtenir une évaluation exacte du niveau d'exposition des voisins, il était nécessaire de mener ces mesurages sur plus d'une journée. Vu que le train ne fonctionne pas toujours et que les conditions atmosphériques ne sont pas toujours suffisamment favorables pour permettre un test satisfaisant, pour éviter que la recherche ne s'étende trop. On a décidé de mener les tests pendant deux journées. Cependant, on a estimé nécessaire que pendant ces deux jours, le vent devrait permettre à une quantité appropriée de gaz émis d'atteindre l'équipe de test et d'échantillonnage. En d'autres mots, le vent ne devait pas être trop fort et devait venir d'une direction spécifique pour être capté par les instruments de test. Comme cela était plus probable en été qu'au printemps la recherche n'a été organisée qu'à la fin de l'été 2001. On a décidé de planifier une journée de test en 2001 et une autre l'année suivante. En fin de compte le premier test se déroula en octobre 2001 et le second en août 2002. Ceci a eu pour conséquence que la recherche a pris plus de temps que prévu. Le temps était dégagé pendant les deux journées, presque sans nuages, avec un vent qui s'est renforcé au cours de la matinée. Les endroits sélectionnés pour le mesurage étaient dans les deux cas presque exactement dans le sens du vent par rapport à l'endroit où la machine avait été allumée en plein air. Pendant la période d'échantillonnage, on a prélevé des échantillons temporels moyens du contenu en composants organiques volatiles (VOC) et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (PAH) ainsi que du niveau de poussière fine et du niveau total de poussières. Ces échantillons ont été analysés dans le laboratoire. En plus du niveau total de poussière, le niveau de PAH dans la poussière a aussi été déterminé. En plus de ces mesurages à intervalles temporels, les concentrations de poussière fine, de NO, de SO2 et de CO dans l'air étaient mesurés en permanence. Ces tests ont été menés sur le terrain don une concentration dans l'air croissante à l'un des niveaux était immédiatement visible. De cette façon, il était possible de lier les activités autour de la locomotive à une augmentation de concentrations dans l'air des éléments mentionnés ci-dessus. Pendant les deux jours, les mesurages ont été menés du moment où le feu était établi à l'intérieur de l'abri (excluant l'allumage initial au bois) au moment où le train avait quitté Simpelveld pour Kerkrade, après avoir fait un aller-retour vers Schin op Geul. Vu qu'il y avait, comme on l'a déjà mentionné, une grande méfiance de la population à la fois pour la ZLSM et le conseil local, le mesurage pendant le premier jour du test a été mené de la voie publique sans que la ZLSM en ait été

informé. Comme cela impliquait des difficultés logistiques et que la ZLSM a remarqué l'équipement après un moment, on a pris la décision de mener le second test en prévenant la ZLSM. L'avantage était que les échantillons ont pu être pris d'un endroit situé sur la propriété de ZLSM. Le désavantage était bien sûr que ZLSM pouvait avoir pris des précautions susceptibles d'influencer les émissions. Dans cette partie du rapport, nous allons seulement insister sur les valeurs les plus pertinentes.

Pendant les deux jours de mesurage, les gaz NO₂ et CO ont été continuellement mesurés dans le sens du vent. Un mesurage continu signifie dans ce cas que des lectures ont lieu minute par minute. Le SO₂ n'a été mesuré que pendant la deuxième journée parce le moniteur de gaz ne fonctionnait pas le premier jour. Les concentrations de SO₂ ont été enregistrées minute par minute. Il était clair que le niveau de tous ces gaz variait grandement autour du train à vapeur. Cependant, c'est un effet qui est souvent constaté dans les mesurages en plain air. Dans les fluctuations, il était clairement visible qu'un changement d'activité du train avait une influence sur ces émissions. Mais l'influence était la plupart du temps de courte durée et aussitôt que le train était parti, les concentrations retombaient au niveau normal en quelques minutes. Les niveaux normaux étaient basés sur les concentrations aux stations de mesurage (du réseau national de mesurage de la qualité de l'air) les plus proches à Wijnandsrade ou Biest-Houtakker.

Généralement, les niveaux mesurés étaient plus élevés le 4 août 2002 que le 24 octobre 2001. Cela était aussi le cas pour les niveaux normaux et était probablement dû à la météo. En août, il y avait une couche d'inversion très visible qui a retenu la pollution. Les mesures à la minute les plus élevées ont été prises. Pour tous les gaz, le niveau horaire moyen est défini et les valeurs maximales de ceci sont aussi enregistrées ainsi que les valeurs horaires maximales aux points de référence. Finalement, ce tableau donne aussi les valeurs horaires moyennes permises.

Ces schémas montrent que les niveaux permis pour le NO₂, le SO₂ et le CO ne sont pas dépassés par les émissions du train à vapeur. Pour le MP10, il n'y avait pas non plus de dépassement des valeurs permises. Pendant l'activité du train à vapeur, il y avait une claire augmentation de tous les niveaux comparés au niveau standard.

Des échantillons moyens chronométrés ont été pris pour les composants organiques volatiles (COV). Cela signifie que les échantillons ont été pris pendant une période et ensuite analysés. Après ceci, un calcul de la concentration moyenne dans l'air pendant l'échantillonnage a été fait. Les échantillons avaient été pris dans la direction du vent à différents endroits pour surmonter tout étalement dû aux fluctuations du vent. Les résultats indiquaient que certaines émissions de COV sont provoquées par la locomotive mais que les concentrations mesurées restent toujours en deçà des valeurs permises. Les concentrations dans l'air observées sont enregistrées.

Dans un échantillon, 4-méthyl-morpholine a été trouvée par l'application de contrôle de GC-MS. La combinaison chimique a été trouvée à un niveau assez élevé dans cet échantillon (environ 200 µg/m³). On ne connaît aucune valeur permise de cette combinaison, mais elle est connue comme hautement toxique. Il est vraisemblable cependant, bien que non prouvé, que cette combinaison peut être sentie à une telle concentration. Comme il n'y avait qu'un échantillon dans lequel cette combinaison a été trouvée, on n'a pas poussé les choses plus loin.

Dans la fine poussière, la concentration, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) a aussi été mesurée. HAP sont un résultat bien connu d'une combustion incomplète. On peut s'attendre à ce que des HAP se forment pendant la combustion du charbon et du bois dans une locomotive à vapeur. Les HAP ne sont certainement pas hautement toxiques mais certaines de ces combinaisons chimiques sont cancérigènes. Les concentrations dans l'air maximales sont enregistrées. En plus des valeurs mesurées, le tableau donne aussi les niveaux normaux aux Pays-Bas tels qu'ils sont mesurés dans les stations IML et peuvent donc ne pas être liés aux concentrations de l'air pendant les jours du test. Il est apparu que les concentrations les plus élevées ont été mesurées le premier jour. Il est difficile de continuer à comparer les niveaux étant donné que les limites de détection étaient différentes pendant les deux journées. Il faut souligner ici que toutes les mesures dépassant les normes permises ne se sont produites qu'une seule fois et que l'autre jour, les valeurs se trouvaient au niveau ou en-dessous du niveau standard pour les Pays-Bas.

Interprétation médicale

Les mesurages continus de CO, SO₂, NO_x et PM10 montrent que les activités entourant le train à vapeur conduisent à une augmentation de la concentration dans l'air de ces combinaisons chimiques. La raison pour laquelle cette différence a été aussi facile à mesurer vient des basses concentrations dans l'air à Simpelveld. En comparaison aux niveaux dans d'autres parties des Pays-Bas, même les valeurs maximales à Simpelveld ne sont pas élevées. Les maxima de SO₂, NO₂ et CO mesurés ne dépassent

même pas les limites médicalement autorisées. La valeur mesurée à la minute ne dépasse pour le SO₂ le niveau moyen par année conseillé par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) (50µg/m³). La valeur horaire pour le NO₂ que l'OMS a d'rivé (100µg/m³) est un facteur deux fois plus bas que la norme hollandaise mais ce niveau conseillé n'est pas excédé, c'est aussi le cas pour le niveau conseillé par huit heures de (10000µg/m³). Pour le PM₁₀, la situation est un peu plus compliquée. Bien que la moyenne quotidienne est respectée, la santé n'est pas protégée à ce niveau. Il n'y a pas de niveau de PM₁₀ auquel la santé n'est pas en danger. Cela signifie que toute augmentation est en principe indésirable. Dans de nombreux endroits aux Pays-Bas, les concentrations de PM₁₀ sont dépassées, principalement pas les niveaux standards déjà élevés à cause du trafic routier. Les lectures faites à Simpelveld sont comparables aux lectures pour les rues très fréquentées.

Les composants organiques volatiles n'apparaissent pas en fortes concentrations. Il se peut que les concentrations standards de produits de combustion bien connus tels que le benzène et le toluène, sont dépassés avec quelques facteurs mais cela ne conduit pas à un dépassement des concentrations auxquelles une personne peut être exposée sa vie durant sans problèmes médicaux, le TCL. Il faut admettre qu'il n'est pas facile d'attribuer ces niveaux excessifs au train, comme il n'y a pas eu de mesurage continu de ces combinaisons. Il est cependant vraisemblable que les émissions du train contribueront à l'exposition totale.

En plus des concentrations dans l'air de COV, les concentrations de HAP peuvent être définitivement attribuées aux activités du train comme l'échantillonnage a eu lieu pendant les activités autour du train ainsi qu'à des moments où celles-ci n'avaient pas lieu. Cependant, les concentrations sont si basses qu'elles ne causeront aucun effet aigu. Le risque de HAP est déterminé par les qualités cancérigènes. Pour le benzo-a-pyrène, l'une des combinaisons les plus cancérigènes, qui est souvent utilisé comme un indicateur de combinaison, il y a un risque maximal tolérable de 1ng/m³ et un niveau de risque négligeable de 0,01 ng/m³. Durant la première journée, le risque maximal tolérable a donc été dépassé avec un facteur 2. L'échantillon a été mené pendant les activités autour du train à vapeur et les valeurs mesurées étaient plus vraisemblablement le résultat de valeurs maximales qui ne se produisent que quelques heures par jours et seulement quand le train à vapeur fonctionne. Les maxima ont aussi été mesurés à un endroit qui est plus rapproché du train que les habitations, et l'exposition réelle des voisins sera moindre. Il est clair que le train à vapeur contribue à une exposition accrue aux PAH du voisinage, mais il est peu probable que cela conduise à un excès de risque maximal tolérable sur la durée d'une vie.

CONCLUSIONS.

Nous pouvons conclure que les émissions du train conduisent à des concentrations dans l'air accrues sans toutefois dépasser la norme pour les concentrations dans l'air ou les risques pour la santé.

Vu que nous nous attendons à ce que les concentrations dans l'air de combinaisons polluantes ne sont nulle part plus élevées qu'à Simpelveld, il est peu probable que des risques pour la santé provoqués par les émissions du train se produisent à quelque autre endroit de la ligne.

Pendant la recherche, il est apparu qu'il y a des moments où le train émet de larges quantités de poussière épaisse. Cette émission coïncide parfois avec un nuage humide qui rend difficile le nettoyage de ces particules sur les vêtements et beaucoup de types de surfaces dures. Il est peu probable que cette émission de poussière cause des problèmes respiratoires vu que la poussière est trop épaisse pour pouvoir être inhalée. Cependant, ces émissions peuvent s'avérer un grand désagrément.

(Note de la rédaction : cet article repose sur une série de schémas et de tableaux qui enregistrent les valeurs réelles pendant les tests. Ceux-ci n'ont pas été traduits de l'original néerlandais, mais sont disponibles sur demande. On demandera un paiement symbolique pour couvrir les frais de livraison de cette information supplémentaire).

ADDRESSES OF FEDECRAIL COUNCIL MEMBERS AND OFFICERS

<u>Name</u>	<u>Address</u>	<u>Tel./Fax/E-Mail</u>
<u>COUNCIL</u>		
David MORGAN (GB) President HRA Chairman	7 Cheyne Place London SW3 4HH GREAT BRITAIN	home +44-20-7352 6077 work +44-20-7404 2646 fax +44-20-7404 2890 morgan@fedecrail.org
Heimo ECHENSPERGER (D) Vice-president VDMT Chairman	Lerchenweg 1b 82538 Geretsried GERMANY	home +49-8171-340584 fax +49-89-2443.38343 echensperger@fedecrail.org
Jacques DAFFIS (F) Vice-president	42, Avenue des États-Unis F 31200 Toulouse FRANCE	home +33-5 61 47 19 43 fax +33 5 62 14 11 80 daffis@fedecrail.org
Guido ROSSI (I) Council member F.I.F.T.M. President	Via Cavour 3 10123 Torino ITALY	work +39-011-670 6211 3536 fax +39-011-670 6239 home +39-035-4427 233 rossi@fedecrail.org
Sten ERSON-WESTER (S) Council member Second home address MRO Fedecrail contact	1) Kronborgsgränd 3, III tr. 164 46 Kista 2) Linjemästarvägen 32 162 71 Vällingby SWEDEN	home 1 +46-8- 75 127 70 home 2 +46-8- 76 090 80 fax h.2 +46-8- 76 010 10 mobile +46-73 93 590 31 work +46-8-78 10743 fax w. +46-8-215207 erson-wester@fedecrail.org
Livius KOOY (NL) Secretary	De Akker 25 7481 GA Haaksbergen The NETHERLANDS !!!Official FEDECRAIL postal address!!!	home +31-53-5727357 + fax on request only kooy@fedecrail.org
Rik DEGRUYTER (B) Treasurer Febelrail Council	De Streep 19 8340 Damme BELGIUM	home +32-50-35.8989 + (home)fax mobile +32-475-522 774 work +32-37606930 degruyter@fedecrail.org
<u>Officers</u>		
Conference organiser (GB)	Peter Ovenstone 33 Palmerston Place Edinburgh EH12 5AU GREAT BRITAIN	Tel./answerphone +44-131-225.1486 Fax +44-131-220.5886 ovenstone@fedecrail.org
Newsletter editor (D)	Bruno Rebbelmund Westerwaldstr. 7 46145 Oberhausen GERMANY	tel. +49-208-635.1569, fax +49-208-667.443 rebbelmund@fedecrail.org
Co-editor (GB)	John Fuller 261 Lower Higham Road Chalk, Gravesend Kent, DA12 2NP GREAT BRITAIN	tel. +44-1474-362208 fax. +44-1474-362208 fuller@fedecrail.org
Co-editor (F)	Olivier Jaubert	jaubert.Olivier@wanadoo.fr

What is FEDECRAIL?

FEDECRAIL – the Federation of European Museum- and Tourist Railways – is an organisation under Belgian law. It was founded in April 1994 in Brussels and was authorised by royal Belgian decree.

FEDECRAIL – is the European parent organisation for all friends of railways who are engaged in the maintenance, preservation and operation of historical railways.

FEDECRAIL – every European national parent organisation for Museums- and Tourist Railways can become a member of FEDECRAIL. Individual associations can only become members if there is no national organisation. Individual members or extra-European associations can join the circle of the “FRIENDS OF FEDECRAIL“ as promoters, patrons or sponsors as members without the right to vote.

FEDECRAIL – is a connecting link between the national parent organisations and the European committees (EU parliament, EU commissions, EU executive boards, etc.)

FEDECRAIL – is the forum for discussions and the exchange of information for the European Museum- and Tourist Railways

FEDECRAIL – council, managing committee and technical representatives come from all European member associations and work exclusively on a honorary basis.

FEDECRAIL – publishes a bulletin with important information four times a year

FEDECRAIL – organises an annual conference with specific European topics about the Museums- and Tourist Railways such as the preservation and maintenance of the European heritage, incorporation into the regions, labour safety, financing, legislation, harmonisation, environmental protection, etc. Study trips on 3 days to the vicinity of the respective places of conference are always an element of the conference. These have thus far been:

1994 - BRUXELLES/Belgium
1995 - STRASBOURG/France
1996 - BIRMINGHAM/United Kingdom
1997 - STOCKHOLM/Sweden
1998 - BARCELONA/Spain

1999 - PRAGUE/Czech Republic
2000 - BAD BREISIG/Germany
2001 - TORINO/Italy
2002 - RIGA/Latvia
2003 – LLANDUDNO/United Kingdom