

UPDATE NO.71



Message du président

Depuis notre dernière mise à jour, j'ai eu l'occasion de rencontrer plusieurs de nos membres et, dans de nombreux cas, les personnes dévouées qui assurent le fonctionnement quotidien de leurs organisations. Ces conversations et ces visites m'ont permis d'obtenir des informations précieuses sur les défis actuels et les nombreuses réussites enregistrées à travers l'Europe. Elles ont également été une source d'inspiration pour le travail continu de FEDECRAIL et l'orientation que nous définissons ensemble.

J'ai également eu la chance de participer à des activités organisées par la Heritage Railway Association au Royaume-Uni. Ce fut une expérience enrichissante qui m'a rappelé l'importance des échanges internationaux pour notre secteur. Le partage des connaissances entre les pays nous aide à voir les anciennes questions sous un nouveau jour et renforce notre résilience collective.

À l'approche du mois de décembre, je me réjouis de rencontrer encore plus de nos membres. Ces réunions nous aident à mieux comprendre le soutien nécessaire, les domaines dans lesquels nous progressons bien et ceux dans lesquels FEDECRAIL peut contribuer plus activement.

Je tiens à remercier sincèrement l'UNECTO et la VDMT pour leurs conférences et réunions annuelles bien organisées, ainsi que pour l'opportunité qui m'a été donnée de présenter le travail de FEDECRAIL directement à leurs membres. Je tiens également à féliciter les deux organisations pour l'élection de leurs nouveaux membres du conseil d'administration. Je suis convaincu que notre coopération continuera à se développer dans une direction positive.

Enfin, je suis heureuse de vous annoncer que vous trouverez désormais plus d'informa-

Index

Voyage à travers l'Europe chez nos membres — Ne manquez pas notre conférence 2026! — Distinction décernée au musée du tramway de Malmköping MUMA — Réunion HOG, systèmes d'électrification, les trains de Noël — WIHM appel — UIC: Sustainability Report 2024 — Actualités en provenance de Grèce — Automotrice ÖBB 5046.216 en cours de remise en état — Programme 2026 du Train à Vapeur d'Auvergne et Leighton Buzzard Railway — Remarques concernant UPDATE No 70 : ERTMS

tions sur notre site web concernant la conférence FEDECRAIL qui se tiendra à Wolsztyn du 26 au 29 mars 2026. Le programme comprend déjà plusieurs thèmes et sessions prometteurs, et j'espère sincèrement que vous serez nombreux à vous joindre à nous. Ce sera une excellente occasion d'apprendre les uns des autres, de découvrir de nouvelles perspectives et de renforcer notre réseau européen.

J'espère également que vous profiterez tous bientôt de quelques jours de repos bien mérités. Je vous souhaite un joyeux Noël et une bonne année.

Mimmi Mickelsen, Président FEDECRAIL



UPDATE No. 71

Content manager : Ingrid Schütte

Contributeurs : Leighton Buzzard Railway, Mimmi Mickelsen, Peter Ovenstone, Konstantino A. Pettas, Christian Pühringer, Pierluigi Scozzato, Anders Svensson

Photos : Fredrik Gustafsson, H-Rail, Patrick Kohary, Mimmi Mickelsen, Magnus Svensson

Contact : schuette@fedecrail.org

Les articles et photos publiés dans ce numéro sont la propriété de FEDECRAIL. Toute utilisation doit être autorisée au préalable et les références doivent toujours être indiquées. En cas d'abus, FEDECRAIL se réserve le droit d'intenter une action en justice pour défendre ses droits d'auteur. Nous nous excusons pour toute erreur ou omission. Veuillez les signaler à l'adresse électronique ci-dessus.

Voyage à travers l'Europe — Réflexions après une semaine passée avec nos membres

Du 3 au 9 novembre

Du 3 au 9 novembre, j'ai eu l'occasion de voyager en Angleterre, en France et en Allemagne pour rencontrer des membres, participer à des conférences nationales et écouter les personnes qui font vivre chaque jour le patrimoine ferroviaire européen. Ce fut une semaine riche et inspirante, marquée par l'énergie de la conférence d'automne de la HRA, l'ancrage régional et politique de l'UNECTO en France et l'atmosphère technique et tournée vers l'avenir de la VDMT en Allemagne. Ce voyage m'a permis de mieux comprendre les défis que nous partageons, nos forces et la direction dans laquelle Fedecrail doit continuer à se développer.

Heritage Railway Association – Conférence d'automne (Royaume-Uni)

La conférence d'automne de la HRA a offert un regard remarquablement ouvert et honnête sur le secteur britannique du patrimoine ferroviaire. Le programme était très varié : gouvernance, contraintes financières, tendances en matière de fréquentation, pénurie de bénévoles, numérisation,



sécurité, exigences écologiques, développements techniques et résilience à long terme.

La journée a débuté par une session percutante et directe sur ce que signifie pour les organisations patrimoniales « fonctionner à vide » et comment elles peuvent évoluer vers un « fonctionnement avec un objectif ». Cette session a été suivie d'une série d'études de cas qui ont clairement montré ce qu'il faut faire pour redresser une organisation en difficulté. Swanage Railway a montré comment des réformes et une attention renouvelée portée aux visiteurs peuvent stabiliser un chemin de fer en crise. Crich Tramway Village a parlé ouvertement de la nécessité de rompre avec des schémas établis de longue date pour reconstruire sa force commerciale. Llangollen Railway a partagé son parcours de redressement après des incidents opérationnels et des tensions organisationnelles.

Un moment marquant pour moi a été d'entendre Sophie Allinson parler des obstacles auxquels de nombreux jeunes et femmes sont confrontés lorsqu'ils entrent dans le monde des chemins de fer historiques. Ses réflexions étaient personnelles, directes et pleines de perspicacité, et elles ont trouvé un profond écho dans les thèmes sur lesquels nous travaillons au sein de Fedecrail, en particulier le programme Youth Upskill et nos efforts plus larges en matière d'inclusion.

Les sessions de l'après-midi ont porté sur la réglementation, la sécurité et la numérisation. Des discussions sur les interfaces entre les quais et les trains et la gestion de la santé aux systèmes de reporting numériques et à la cybersécurité, en passant par les obligations écologiques et l'avenir de la politique charbonnière, le programme a su refléter à la fois la complexité et la capacité d'adaptation du secteur. La journée s'est terminée par une réception de réseautage et une consultation sur le financement, offrant ainsi un espace pour des conversations individuelles tout aussi enrichissantes que les sessions officielles.

Réunion annuelle de l'UNECTO (France)

La réunion de l'UNECTO en France a apporté une perspective différente mais tout aussi importante. L'accent a été mis ici sur l'identité régionale, l'ancrage politique et le rôle que jouent les chemins de fer historiques dans le tourisme, la culture et le développement local. La présence de représentants régionaux a donné le ton dès le



début, montrant clairement à quel point les chemins de fer historiques sont ancrés dans les stratégies régionales.

Le programme de l'UNECTO combinait des ateliers techniques et des discussions stratégiques sur la communication, le développement commercial, la maintenance, le comportement des visiteurs et l'impact économique. L'étendue des sujets abordés reflétait le haut degré de maturité professionnelle du secteur français. Plusieurs sessions ont permis de mieux comprendre l'évolution des attentes des visiteurs, la manière dont les régions perçoivent les chemins de fer historiques comme faisant partie de leur paysage culturel et comment les organisations peuvent travailler plus efficacement avec les acteurs politiques.

J'ai également eu l'occasion de présenter les travaux et les priorités actuels de Fedecrail. Le dialogue avec les membres qui a suivi a été réfléchi et constructif, abordant les défis réglementaires, l'engagement des jeunes, les attentes en matière de sécurité et l'importance de renforcer la coopération transfrontalière. La dernière journée comprenait une visite culturelle et historique, offrant davantage d'occasions de bonnes conversations

dans un cadre détendu. L'atmosphère générale était accueillante, organisée et tournée vers l'avenir.





Conférence VDMT (Allemagne)

La dernière étape de la semaine était la conférence VDMT en Allemagne, qui était clairement axée sur les aspects techniques et réglementaires. De nombreux participants ont exprimé leur inquiétude face à la complexité croissante des systèmes techniques, à l'incertitude quant aux futures solutions de signalisation et aux défis liés au maintien des technologies anciennes dans un cadre en rapide évolution. L'ambiance était réfléchie et réaliste, reflétant à bien des égards les préoccupations exprimées dans toute l'Europe.

L'une des contributions les plus inspirantes est ve-

nue du projet historique du S-Bahn à Berlin. Leurs travaux, qui ont duré plusieurs années, visant à équiper des unités historiques d'une version allégée de la signalisation moderne, leur permettant ainsi de circuler sur le réseau du S-Bahn, ont démontré ce qu'il est possible de réaliser lorsque l'engagement bénévole rencontre les connaissances techniques professionnelles. Il s'agit là d'un excellent exemple d'innovation technique qui soutient le patrimoine plutôt que de l'exclure.

L'une des présentations a donné un aperçu clair des défis techniques et structurels qui affectent actuellement l'exploitation des chemins de fer his-



toriques en Allemagne. Elle a mis en évidence la pression croissante que font peser sur les organisations la pénurie de pièces de rechange, le vieillissement des technologies et l'incertitude entourant les futurs systèmes de signalisation. Dans le même temps, les nouvelles attentes en matière de numérisation, de documentation et de processus de sécurité augmentent considérablement la charge de travail administratif.

Le message central était que les décisions techniques nationales, en particulier celles liées à la signalisation et à la sécurité, ont des implications directes et à long terme pour les opérateurs travaillant avec du matériel roulant historique. Pour aborder l'avenir, la présentation a souligné la nécessité d'une coordination plus étroite, de conseils communs et d'un échange accru d'expériences pratiques sur la manière dont les technologies plus anciennes peuvent être maintenues dans un environnement de plus en plus modernisé.

Perspectives d'avenir – Renforcer Fedecrail pour l'avenir

Les impressions recueillies cette semaine montrent clairement une chose : Fedecrail a un rôle de plus en plus important à jouer dans le soutien aux chemins de fer historiques européens. Dans les trois pays, les membres ont exprimé des besoins, des préoccupations et des attentes similaires. Il est évident que notre fédération doit continuer à se développer pour devenir une organisation à la fois réactive et proactive.

Nous devons approfondir notre compréhension des réalités auxquelles nos membres sont confrontés et veiller à ce que le soutien que nous leur apportons soit à la hauteur des défis qu'ils doivent relever. Le paysage technique et réglementaire devient chaque année plus exigeant, et de nombreuses organisations ne peuvent pas naviguer seules dans cette transition. Fedecrail doit être en mesure de guider, de coordonner et de représenter le secteur avec clarté et compétence.

Parallèlement, cette semaine a mis en évidence l'importance de poursuivre notre travail auprès des jeunes bénévoles, des apprentis et des nouveaux groupes qui souhaitent intégrer le secteur. La création d'une communauté accueillante, inclusive et durable nécessite un engagement à long terme et des possibilités d'implication visibles.

Il est également apparu clairement que nous de-

vons nous renforcer en interne. Les attentes à l'égard de Fedecrail sont de plus en plus grandes et, pour y répondre, nous devons élargir notre équipe, renforcer nos capacités et développer notre expertise dans des domaines tels que les affaires techniques, l'engagement des jeunes, la politique, la communication et la coordination transfrontalière.

Cette semaine a finalement montré que notre communauté est pleine de dévouement, de connaissances et de volonté de collaborer, mais que nous devons affronter l'avenir ensemble. Fedecrail joue un rôle essentiel en tant que connecteur, facilitateur et porte-parole du patrimoine ferroviaire européen. Il sera essentiel de renforcer ce rôle alors que nous nous préparons à relever les défis et à saisir les opportunités qui nous attendent.

Mimmi Mickelsen

Ne manquez pas notre conférence 2026!

Nous sommes ravis de vous accueillir à la conférence annuelle 2026 de la FEDECRAIL qui se tiendra à Wolsztyn, en Pologne, du 26 au 29 mars. Avec un programme complet de sessions inspirantes, d'ateliers pratiques, de visites techniques et d'expériences patrimoniales inoubliables, cet événement est à ne manquer sous aucun prétexte.

De la visite du tramway de Poznań et d'un voyage spécial en train à vapeur à Wolsztyn, aux discussions sur l'ERTMS, la stratégie charbonnière, le tourisme, le financement et l'avenir du patrimoine ferroviaire européen, la conférence offre une occasion exceptionnelle d'apprendre, de nouer des contacts et de façonner ensemble l'orientation de notre secteur.

Inscrivez-vous sur notre site web fedecrail.org – assurez-vous de réserver votre place dès que les inscriptions seront ouvertes.

Nous sommes impatients de vous accueillir en Pologne pour ce qui promet d'être une conférence mémorable et inspirante, riche en connaissances, en réseautage et en passion partagée pour le patrimoine.



Photo: Magnus Svensson

Musée du tramway de Malmköping – MUMA

Nommé Musée suédois de la vie professionnelle de l'année 2026

Un patrimoine vivant où l'histoire, la communauté et la passion maintiennent les rails en état

Le musée du tramway de Malmköping – MUMA – a reçu le titre de « Musée de la vie professionnelle de l'année 2026 », l'une des distinctions les plus prestigieuses de Suède dans le domaine du patrimoine industriel et culturel. Le musée est fier d'être membre de Fedecrail par l'intermédiaire de la fédération suédoise Museibananas Riksorganisation (MRO), qui regroupe les chemins de fer historiques de tout le pays.

Le prix a été officiellement remis le 6 décembre à 12h00, lors d'une cérémonie qui s'est tenue au musée de Malmköping. Cette distinction souligne la vitalité, la qualité et l'ambition qui font du MUMA l'un des musées du tramway patrimonial les plus uniques de Suède.

« Ce prix est une formidable confirmation de la joie et du dévouement dont font preuve nos bénévoles chaque semaine. Le musée du tramway

n'est pas seulement un musée, c'est une histoire vivante qui raconte comment les villes se développent et comment les transports publics ont façonné la vie des gens » dit Mimmi Mickelsen, présidente de Museispårvägen Malmköping.

Une expérience patrimoniale unique au cœur de la Suède

Située dans le paysage pittoresque du Sörmland, à environ 100 kilomètres à l'ouest de Stockholm, Malmköping offre une expérience de tramway unique dans le pays. MUMA exploite des tramways historiques entre Malmköping et Hosjö, permettant aux visiteurs de voyager à travers les forêts, les prairies et le temps lui-même.

Ce musée est vraiment unique en Suède, offrant une expérience complète et immersive. Il dispose même de ce qui semble être le seul camping du pays avec son propre arrêt de tramway, un détail apprécié par les familles, les passionnés et les voyageurs curieux.

Les visiteurs peuvent déguster des pâtisseries maison dans le café historique de la gare, découvrir des cadeaux dans la boutique du tramway et laisser les enfants jouer dans l'aire de jeux voisine.

À l'intérieur de l'impressionnant Vagnorama, plus de 40 tramways historiques provenant des douze anciennes villes suédoises dotées d'un réseau de

tramway sont exposés, aux côtés du musée suédois des bus avec ses expositions et ses services de location.

L'implication des jeunes, une voie vers l'avenir

L'une des principales raisons qui ont motivé le choix du MUMA est son programme jeunesse solide et inclusif, qui propose des activi-

tés enrichissantes et attrayantes aux jeunes. L'approche du musée s'est avérée essentielle pour le développement des compétences, le renouvellement générationnel et la viabilité à long terme de l'organisation.

Une centaine de bénévoles de tous âges contribuent chaque année à son fonctionnement : ils conduisent les tramways, restaurent les véhicules, gèrent le café, entretiennent les infrastructures, guident les visiteurs et préservent les documents grâce à un travail approfondi d'archivage et de numérisation.

Leur dévouement garantit la transmission des connaissances et de la culture aux générations futures.

Un groupe de candidats très compétitifs

Le MUMA a été sélectionné parmi un groupe de finalistes très compétitifs, dont le musée Hillefors Grynkvarn et le musée Rackstad, tous deux reconnus pour l'excellence de leur travail de préservation du patrimoine lié à la vie professionnelle en Suède.

Motivation du jury

« Le musée du tramway de Malmköping, MUMA, permet aux échos de l'histoire de rencontrer l'engagement pour l'avenir dans une union unique entre l'ingénierie, la communauté et la force du bénévolat.

Ici, la cloche du tramway sonne à travers la verdure du Sörmland, et l'odeur des traverses té-



moigne d'un patrimoine vivant en mouvement.

Grâce à son engagement fort, ses activités inclusives pour les jeunes et son travail générationnel dévoué, le MUMA maintient les rails chauds, tant pour les personnes que pour les souvenirs, aujourd'hui et à l'avenir. »

À propos du prix

Le prix est décerné chaque année par le musée Arbetets en collaboration avec ArbetSam, les musées nationaux suédois de la mer et des transports et les musées suédois d'histoire de la défense.

Le prix comprend une somme de 25 000 couronnes suédoises et une plaque émaillée traditionnelle.

Dans la mesure du possible, la cérémonie de remise des prix a lieu dans le musée lauréat, qui est également mis à l'honneur dans le cadre d'une exposition au musée Arbetets à Norrköping.

Les musées consacrés à la vie professionnelle à travers la Suède préservent, exploitent et interprètent l'histoire industrielle et sociale du pays. Grâce à l'utilisation active de machines, de véhicules, d'outils et de récits vécus, ils créent des liens significatifs entre le passé et le présent, et perpétuent le savoir en le partageant avec les nouvelles générations.

Mimmi Mickelsen

HOG:

Commentaires sur les trains spéciaux du Père Noël

Nous serions intéressés de recevoir vos commentaires, à l'adresse leigh@FEDECRAIL.org, sur les avantages (ou inconvénients) de l'exploitation de vos trains saisonniers avant Noël qui, selon vous, pourraient intéresser d'autres personnes.

Standardisation des systèmes d'électrification

Une consultation et un rapport récents de l'ERA portaient sur la normalisation des systèmes d'électrification. Nous avons répondu que nous estimions que le changement des systèmes d'électrification n'était pas rentable. Nous avons également souligné que, même si le remplacement d'une technologie ancienne telle que le contrôle de résistance à courant continu par une autre technologie ancienne telle qu'un transformateur à prise en courant alternatif et un redresseur à arc au mercure pouvait séduire certains en raison de son aspect patrimonial, cela signifierait probablement, dans la pratique, l'utilisation d'un transformateur doté d'une électronique de puissance moderne, simplement en raison de ce qui est disponible. Nous serions alors préoccupés par le changement d'apparence des véhicules et les coûts que cela impliquerait. La réponse que nous avons reçue suggérait qu'il s'agissait du type de consultation qu'ils devaient mener, car le passage à un système d'électrification unique entraînerait une harmonisation à l'échelle de l'UE, mais cela avait peu de chances de se produire.

Réunion HOG prévue fin janvier

Nous avons décidé d'annuler la dernière réunion/webinaire HOG de l'année prévue le 20 novembre et organiserons à la place une session de planification pour le groupe HOG plus tard en janvier 2026. Je vous contacterai prochainement pour convenir d'une date appropriée. Nous souhaitons nous concentrer sur l'ETCS/ERTMS en janvier, car il s'agit d'un sujet qui intéresse nos membres. La session de janvier portera sur les objectifs réels des travaux entrepris par FEDECRAIL sur l'ERTMS et sur la

planification des thèmes à aborder lors de notre session ERTMS dans le cadre de la conférence en Pologne. L'ordre du jour de la réunion de janvier prévoit également de définir les thèmes que nous devrions aborder au cours de l'année. Nous serions particulièrement heureux d'accueillir des contributions/intervenants provenant de pays non anglophones.

Ian Leigh

WIMH:

« Avez-vous un ami député européen sympathique? »

*Appel lancé par le groupe de travail
Patrimoine industriel et mobile
du WIMH*

Au cours de l'année écoulée, le groupe de travail du WIMH a établi avec succès des contacts avec plusieurs membres du Parlement européen qui soutiennent désormais activement les intérêts et les préoccupations du patrimoine ferroviaire et tramway, ainsi que ceux de nos collègues du secteur industriel et des transports. Les principaux contacts ont été établis au sein de la commission de la culture et de l'éducation du Parlement européen (y compris les coordinateurs politiques des deux plus grands partis politiques du Parlement européen). Nous avons également des contacts avec des membres de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie, ainsi que de la commission de l'environnement, du climat et de la sécurité. Nous avons l'intention de développer des contacts similaires avec les membres d'autres commissions pertinentes du Parlement européen.

Au cours de l'année à venir, l'un des principaux objectifs du WIMH sera d'augmenter le nombre d'« amis bien informés » au sein du Parlement. Pour y parvenir, nous lançons un appel à l'aide aux organisations de base du patrimoine ferroviaire et industriel de toute l'Union européenne.

Avez-vous eu des contacts avec des députés européens qui ont visité votre chemin de fer, tramway ou musée historique ?

Où qui ont aidé votre organisation, qu'il s'agisse d'un organisme faîtier ou d'un site individuel, d'une manière ou d'une autre ?

Espérons qu'il ou elle aura gardé une impression très positive de sa visite ou de tout autre contact (à titre d'exemple parallèle, ici en Écosse, nous avons au moins un membre du Parlement écossais qui est un bénévole actif dans un chemin de fer historique). Il est logique de s'appuyer sur ces contacts qui sont probablement déjà bien conscients de la valeur et de l'importance du patrimoine industriel et des transports.

Le WIMH serait heureux de recevoir des informations provenant d'autant de sources que possible. Dans un premier temps, veuillez fournir au secrétaire du groupe WIMH (e-mail : ovenstone@fedecrail.org) le nom du député européen et quelques informations générales sur le contact/l'implication antérieurs. Lorsque nous vous contacterons pour donner suite, nous ferons bien sûr référence à vos contacts antérieurs avec notre secteur. Nous vous remercions d'avance pour votre aide !

*Peter Ovenstone - Secrétaire,
WIMH Working Industrial &
Mobile Heritage Group*

UIC :

Global Rail Sustainability Report

Je pense que si nous voulons être plus attentifs aux besoins de nos membres, nous devons prendre ces demandes en considération. Cela pourrait accroître l'intérêt pour la newsletter et encourager les membres à partager leurs projets de restauration et autres expériences.

Il suffirait peut-être de publier le projet sans les coordonnées bancaires, en renvoyant vers un site web ou une adresse e-mail pour plus d'informations.

Je serais donc d'accord pour publier également ces annonces, peut-être en créant un encadré à la fin de la lettre et en précisant que nous sommes disposés à publier ce type de demandes. Je pense qu'il est important d'avoir un retour d'information

sur les activités de nos membres, et c'est une façon d'y parvenir.

À télécharger ici : uic.org/IMG/pdf/2024_global_rail_sustainability_report_v3.pdf

John Fuller

Actualités en provenance de Grèce

Nous travaillons à informer les communautés locales de la réouverture de la ligne ferroviaire de l'est du Péloponnèse (de Corinthe à Kalamata) en tant que train touristique et musée. Dans ce cadre, nous avons organisé une réunion à Kalamata. Des membres du Réseau des chemins de fer touristiques et musées de Grèce, de la Société pour l'environnement et le patrimoine culturel (membre d'Europa Nostra), des autorités locales et des représentants des citoyens y ont participé. Nous avons discuté des avantages que la réouverture de la ligne ferroviaire du Péloponnèse apporterait aux communautés locales. Nous avons examiné différentes possibilités de financement d'une étude d'analyse coûts-avantages, notamment le financement participatif, les sponsors et les autorités locales. Nous espérons que nos efforts seront couronnés de succès.

Konstantinos A. Pettas

Automotrice ÖBB 5046.216 en cours de remise en état

Recherche d'un soutien financier

En Autriche, l'ancienne automotrice ÖBB 5046.216 est actuellement en cours de rénovation. Après leur mise en service en juillet 1955, ces automotrices ont également été utilisées dans le trafic international. En 1996, elle a été mise hors service et est passée par plusieurs acheteurs avant d'arriver à la société Bahn im Film. Elle a ensuite été transférée à l'usine MVJ de Szombathely/ Hongrie où les bogies ont été démontés. De 2022 à oc-



tobre 2024, les deux bogies avec les essieux, le dispositif de traction et de choc ont été remis à neuf mécaniquement et les pivots ont été contrôlés.

Après une première présentation sur ses propres bogies dans l'usine MVJ, le 5046.216 a été transféré de Szombathely à Weiz, dans l'atelier des chemins de fer régionaux de Styrie. C'est là qu'ont commencé les importants travaux de tôlerie sur la caisse du wagon, qui ont également nécessité la fabrication de nombreuses nouvelles tôles pour la jupe.

Nous avons procédé à la remise à neuf du moteur en plusieurs étapes, en collaboration avec la société Ferrotrade. Il s'agissait ici de démonter les pièces, de les nettoyer et, après vérification, de refaire l'étanchéité du moteur. Les pièces défectueuses ont été remplacées et, si nécessaire, refabriquées. La tuyauterie a été dérouillée, sablée et peinte. Les deux échangeurs thermiques ont été démontés, débarrassés des anciens dépôts à l'aide d'une longue brosse spécialement fabriquée à cet effet, puis pressés et remontés. Le turbocompresseur a été remis en état dans un atelier spécialisé hongrois, car la longue période d'immobilisation et la pénétration d'eau de pluie ont laissé des traces. La tuyauterie d'échappement a été récemment démontée et est en cours de reconstruction. La plaque de conduction thermique autour du tuyau d'échappement proprement dit a pratiquement disparu et sera entièrement refabriquée.

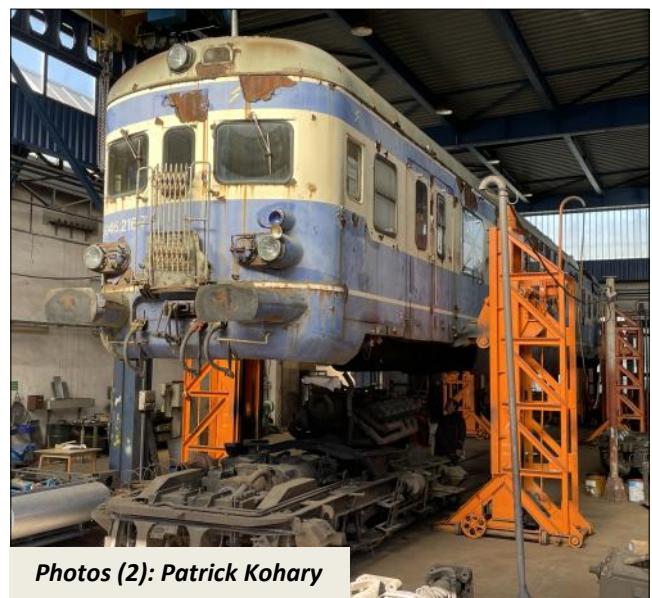
La retouche de la peinture a également commen-

cé. Nous veillons ici à éliminer l'ancienne peinture jusqu'à la tôle afin d'éviter toute réaction chimique entre l'ancien matériau et la nouvelle peinture. Plusieurs fenêtres ont déjà été démontées, nettoyées, réassemblées et réglées avec des joints entièrement neufs par des spécialistes.

Étant donné qu'une somme considérable a déjà été investie dans la rénovation et que la fin n'est pas encore en vue, nous serions très heureux de recevoir votre soutien pour l'autorail.

Si vous souhaitez soutenir cette initiative par un don, voici les coordonnées à contacter : bahn.im.film@aon.at

Christian Pühringer
Secrétaire général de l'ÖMT





Un premier train vraiment spécial

Une étape importante pour l'Italie

Le 19 octobre, un train spécial avec du matériel roulant historique privé a été organisé sur la ligne Arezzo-Stia (Toscane, Italie), qui est ouverte au trafic régulier et appartient à la région.

Rien de nouveau, pourrait-on dire, si ce n'est que les trois wagons tractés sont les premiers véhicules historiques appartenant à un particulier à être inscrits au registre européen des véhicules par l'Agence italienne de sécurité ferroviaire (ANSFISA).

Cette procédure administrative complexe a été rendue possible grâce à un décret spécifique du ministère des Infrastructures et de l'ANSFISA, mais aussi à la détermination de la société à but non lucratif H-Rail, qui est devenue la gardienne du matériel roulant historique privé et des locomotives à vapeur (qui doivent encore être révisées) en identifiant des ECM spécifiques spécialisés dans la gestion de la maintenance des véhicules patrimoniaux.

Les trois wagons des années 1920, qui avaient été utilisés pour des trains spéciaux dans le passé, mais qui avaient ensuite été mis de côté en raison de l'absence de réglementation spécifique, ont

été tractés par une locomotive diesel moderne (CZ Loko EffiShunter 1000), ce qui n'a pas empêché de franchir une étape importante pour la préservation et l'utilisation du patrimoine ferroviaire en Italie. Il s'agit d'un signe très positif pour toutes les entités italiennes (y compris les associations bénévoles) qui possèdent des véhicules, mais aussi d'un bon exemple pour d'autres organisations européennes.

Pierluigi Scoizzato

Train à Vapeur d'Auvergne : 2026 placée sous le signe de la découverte et du patrimoine

Après une saison 2025 particulièrement intense, plus de 10 000 kilomètres parcourus à travers l'Auvergne et le Massif central – Train à Vapeur d'Auvergne prépare une nouvelle année tout aussi riche, avec un programme 2026 légèrement plus raisonnable, mais pleines de surprises

L'an prochain, les voyageurs pourront à nouveau profiter de grandes escapades ferroviaires, qu'il s'agisse de découvertes patrimoniales, de paysages naturels spectaculaires ou d'événements festifs. Le public retrouvera notamment les



grands classiques de l'association : les voyages au cœur des Gorges de l'Allier, les immersions dans les Monts du Cantal, les escapades culturelles vers des sites emblématiques comme Chenonceau, sans oublier les trains à thème qui font la singularité de nos circulations. Les amateurs de vapeur seront une fois encore comblés grâce à plusieurs circulations mixtes, combinant traction diesel et vapeur, tandis que d'autres voyages proposeront de véritables parenthèses de tourisme ferroviaire sur plusieurs jours.

Les festivités ne seront pas en reste : entre animations locales, célébrations gourmandes et traditions régionales, la saison offrira autant d'occasions de se plonger dans la convivialité et l'authenticité de nos territoires. Elle sera également marquée par des rendez-vous exceptionnels, comme le grand week-end anniversaire célébrant les 50 ans de notre association.

En parallèle de la préparation de cette nouvelle saison, le Train à Vapeur d'Auvergne était présent au salon Origine Auvergne, organisé du 21 au 23 novembre, où nos bénévoles ont pu aller à la rencontre du public et présenter les actions menées pour préserver et faire vivre notre patrimoine ferroviaire.

Cette participation a été couronnée d'une belle reconnaissance : notre association a reçu le trophée « Expérience Auvergnate » 2025, une distinction qui salue la qualité des voyages proposés, l'engagement de nos équipes et la passion que nous mettons à transmettre l'histoire ferroviaire

de notre région.

Un encouragement précieux, qui nous porte vers une année 2026 pleine de projets, de rencontres... et de vapeur !

Clément VANNEQUÉ, Train à Vapeur d'Auvergne

Leighton Buzzard Railway 2026

C'est le moment de l'année où l'on dresse la liste des événements prévus pour l'année suivante. Voici notre programme pour 2026 à la Leighton Buzzard Railway. De plus amples détails seront communiqués dès que les plans seront finalisés et feront l'objet d'une annonce séparée. Le programme comprend tous les événements préférés et quelques nouveautés organisées pour la première fois. Notre programme est conçu pour plaire à toutes les familles ainsi qu'aux passionnés de chemins de fer. D'autres événements sont encore en cours de planification et seront annoncés séparément. Pour les dernières mises à jour, consultez notre site web : www.buzzrail.uk

Aperçu:

15 mars : Fête des mères 5 et 6 avril : Dimanche et lundi de Pâques

5/6 avril : Buzzrail Model Ex – Exposition de trains miniatures

3 et 4 mai : Pique-nique des ours en peluche

31 : Visite de Chase de Pat' Patrouille.

7 juin : Gala Diesel.

21 : Fête des pères.

28 : Rallye de véhicules anciens.

19 juillet : Le rugissement des dinosaures !

25/26 : Festival de la bière

30/31 août : Attaque des pirates.

6 septembre : Visite de Bluey

12/13 : Gala d'automne de la vapeur

27 : Journée des juniors

11 octobre : Accès à toutes les zones

28/29 : (Mi-trimestre) ainsi que le **31 octobre** et le **1er novembre** Halloween

Tout au long du mois de **décembre** : Trains spéciaux du Père Noël

Remarques concernant UPDATE No 70 :

Le plan de soutien ERTMS de la Suède risque d'exclure les opé- rateurs historiques

*Anders Svensson, JHRF (Järnvägs Historiska Riks-
förbundet / Suède), commente cet article comme
suit :*

« La mise à jour 70 contenait un article rendant compte du rapport de l'Administration suédoise des transports (Trafikverket, TRV) (TRV 2025/17432) sur les subventions pour l'équipement ERTMS des véhicules. L'article présente les problèmes que cela pourrait entraîner pour les trains historiques sur le réseau ferroviaire national. L'Association historique des chemins de fer suédois (Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF) a soumis un certain nombre de points de vue à l'Administration suédoise des transports :

- Souligner que le trafic patrimonial est la principale source de revenus des sociétés
- 10 à 20 véhicules doivent être équipés
- Ceci afin que :
 - Le secteur des trains patrimoniaux à but non lucratif survive
 - Une plus grande diversité soit mise en valeur dans un état mobile
 - Une diversité géographique et des réserves claires

- La concurrence, c'est-à-dire la possibilité d'organiser plusieurs événements le(s) même(s) jour(s)
- Il n'est pas approprié, pour des raisons de concurrence, de renvoyer les associations au Musée suédois des chemins de fer (JVM)
- Le problème de l'ECM rend difficile pour les associations de faire tracter leurs trains par des véhicules appartenant au JVM
- Les trains automoteurs (avec passagers) ne peuvent pas être tractés par une locomotive
- Insiste sur la possibilité d'effectuer des manœuvres sans équipement embarqué dans d'autres endroits que Gällivare
- Souligne que l'exposition de collections fixes ne permettra pas aux associations de survivre
- Si les associations disparaissent, cela menace également le recrutement futur au JVM
- Propose que l'équipement soit détenu par TRV et loué aux associations

La JHRF doit, dans sa réponse à la consultation sur le plan national de transport 2026-2037 (dont font partie les subventions pour les équipements embarqués ERTMS) :

- Se référer au nombre de points du rapport justificatif ci-dessus
- Insister pour que TRV examine les solutions moins coûteuses mises en œuvre dans d'autres pays
- Souligner que le futur FRMCS (le nouveau système de téléphonie ferroviaire) pose également un problème aux associations »

Anders Svensson, JHRF

!!!

UPDATE No 72

sera disponible fin février 2026

Date limite de dépôt des textes et des photos : 8 février

Contact e-mail: schuette@fedecrail.org