

Photo: Mimmi Mickelsen



Message du président

L'année a démarré sur les chapeaux de roue pour la FEDECRAIL, avec de nombreuses activités parallèles menées de front. Les préparatifs de notre conférence en Pologne avancent bien, et il est particulièrement encourageant de constater le nombre important d'inscriptions déjà reçues à ce stade précoce. Plus positif encore est l'intérêt croissant des jeunes participants, qui montre clairement que le renouveau générationnel au sein du secteur commence à prendre forme.

Parallèlement aux travaux de la conférence, FEDECRAIL a tenu une importante réunion de présentation avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA) à Bruxelles. Cette réunion a marqué le début d'un dialogue renouvelé avec la nouvelle direction de l'ERA et a été l'occasion de présenter FEDECRAIL telle qu'elle est aujourd'hui : une fédération moderne et tournée vers l'avenir, œuvrant à la croisée du patrimoine, de la sécurité, des compétences et de la coopération européenne. En parallèle, FEDECRAIL a également participé à la Conférence suédoise sur la sécurité ferroviaire, contribuant aux discussions sur la résilience, la préparation et l'exploitation ferroviaire basée sur les risques.

Nous poursuivons également notre dialogue avec la Route européenne du patrimoine industriel (ERIH) dans le cadre de son projet Shift4Future, afin d'étudier comment les chemins de fer historiques peuvent s'intégrer davantage aux initiatives européennes plus larges en matière de patrimoine culturel et industriel. Parallèlement, des efforts importants sont consacrés à la préparation et à la coordination des demandes de financement susceptibles de bénéficier à nos membres, y compris les travaux préparatoires liés à la question du charbon et à ses implications à long terme.

INDEX

Message du président

FEDECRAIL rencontre l'ERA à Bruxelles

Conférence suédoise sur la sécurité ferroviaire

**Réunion de printemps et conférence sur la sécurité
des chemins de fer suédois**

**WIMH: Plus de contacts auprès des députés européennes -
Pouvez-vous aider?**

**Les tramways historiques assurent le fonctionnement
du réseau de tramways de Rotterdam**

Belgique: La fin du tram des Grottes de Han

**Jagsttalbahn: Rétrospective sur 12 mois mouvementés
La conférence de Wolsztyn**

Rétrospectivement, FEDECRAIL a obtenu de bons résultats en 2025 et a atteint une grande partie des objectifs fixés dans notre plan annuel. Nous avons l'intention de poursuivre dans cette voie. Cependant, un message devient de plus en plus clair : pour être entendus et pris au sérieux au niveau européen, nous devons commencer à collecter et à structurer des données. Le nombre de visiteurs, de bénévoles, d'employés, de flottes et l'impact économique sont importants. Sans chiffres, notre voix est plus faible.

FEDECRAIL ne peut aller de l'avant que si davantage de membres s'impliquent activement. N'hésitez pas à nous contacter si vous pouvez apporter votre contribution. De nombreuses activités importantes nous attendent et FEDECRAIL reste déterminée à être une fédération européenne visible, active et engagée.

***Mimmi Mickelsen,
Président FEDECRAIL***

UPDATE No. 72

Content manager : Ingrid Schütte

Contributeurs : Marc Grieten, Ian Leigh, Mimmi Mickelsen, Marco Moerland, Marieke Nauta, Peter Ovenstone, Ron Scherhaufe

Photos : Marc Grieten, Mimmi Mickelsen, Marco Moerland, Marieke Nauta, Ron Scherhaufe

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.



Photo:
Marieke
Nauta

FEDECRAIL rencontre l'ERA à Bruxelles

Dialogue, orientation et nouvelle génération

Le 22 janvier, FEDECRAIL a rencontré l'Agence ferroviaire européenne (ERA) à Bruxelles pour un premier échange ouvert et constructif sur le rôle des chemins de fer historiques dans un paysage ferroviaire européen en mutation. La réunion s'est tenue avec Oana Gherghinescu, directrice exécutive de l'ERA, ainsi que Max Obenaus, membre de son équipe, qui a participé dès le début.

FEDECRAIL était représentée par sa présidente Mimmi Mickelsen, Ian Leigh (secrétaire du HOG) et Marieke Nauta, membre du conseil d'administration et présidente du HOG.

La réunion a été délibérément conçue comme un dialogue introductif : une occasion de présenter la FEDECRAIL telle qu'elle est aujourd'hui, d'expliquer les réalités auxquelles sont confrontés les chemins de fer historiques à travers l'Europe et d'explorer comment une coopération future et un dialogue structuré pourraient se développer. Aucun engagement n'a été pris, aucun accord n'a été signé et aucune promesse n'a été faite. Il s'agissait d'une première réunion avec la nouvelle directrice de l'ERA, visant à établir une

compréhension mutuelle et à jeter les bases d'une collaboration continue.

Un programme commun : réalités, responsabilités et opportunités

La discussion a suivi un programme clair, couvrant les thèmes suivants :

- ERTMS
- Défense, préparation et résilience
- Programme de perfectionnement des jeunes de la FEDECRAIL
- Défis réglementaires affectant les musées et les chemins de fer historiques

Un fil conducteur s'est dégagé de tous ces sujets : bon nombre des défis auxquels sont confrontés les chemins de fer historiques ne résultent pas d'une réticence ou d'une résistance au changement, mais de cadres et de processus qui ont été principalement conçus en tenant compte d'autres parties du système ferroviaire. Pour relever ces défis, il faut une structure, des preuves et un dialogue à long terme plutôt que des solutions ponctuelles.

Travailler avec les GRB – la voie stratégique à suivre

L'un des messages clés de l'ERA était que le principal canal d'influence de la FEDECRAIL devait passer par le Groupe des organismes

représentatifs (GRB), au sein duquel la FEDECRAIL siège déjà. C'est là que des positions communes peuvent être élaborées, que les besoins spécifiques du secteur peuvent être exprimés et que des arguments fondés peuvent être avancés.

Dans le même temps, il a été souligné que le travail avec les GRB ne ferme pas la porte au dialogue avec l'ERA. Au contraire, l'ERA s'est montrée ouverte et positive à l'égard d'un engagement continu, à condition que les discussions soient bien préparées, clairement cadrées et ancrées dans le processus des GRB.

ERTMS : une approche constructive et réaliste

L'ERTMS a occupé une place importante dans les discussions. La FEDECRAIL a clairement exprimé sa position : l'organisation ne rejette pas l'ERTMS d'emblée. Elle souhaite plutôt comprendre en quoi les questions liées à l'ERTMS interfèrent avec l'exploitation des trains historiques et explorer, de manière structurée, ce qui est faisable, proportionné et durable.

L'ERA a réagi positivement à cette approche et a salué la volonté de FEDECRAIL de s'engager de manière constructive et analytique. Il était toutefois tout aussi clair pour toutes les parties que cette réunion n'aboutirait à aucune décision ni aucun engagement. L'objectif était d'ouvrir le dialogue, et non de le conclure.

Autorités nationales et réalités opérationnelles

Le rôle des autorités nationales de sécurité (ANS) a également été discuté, y compris les travaux existants liés au trafic des trains historiques et patrimoniaux. À cet égard, le rôle de FEDECRAIL en tant qu'organisation faîtière européenne a été reconnu comme particulièrement important : soutenir le dialogue national, partager les expériences au-delà des frontières et contribuer à intégrer les réalités pratiques dans un contexte européen.

Une FEDECRAIL moderne, axée sur les personnes et l'avenir

Au cours de la réunion, la FEDECRAIL a souligné que l'organisation représente aujourd'hui une fédération renouvelée et tournée vers l'avenir.

L'une de ses priorités est d'impliquer les jeunes et de créer des passerelles vers les chemins de fer historiques qui vont au-delà du bénévolat traditionnel, notamment en leur proposant des rôles futurs dans la gouvernance, la gestion de la sécurité, les opérations et l'expertise technique.

La FEDECRAIL a également souligné son rôle de catalyseur européen, intervenant là où les organisations individuelles, voire les secteurs nationaux, n'ont souvent pas la capacité d'agir seuls. Cela comprend un travail coordonné sur le développement des compétences, le renouvellement générationnel et le transfert structuré des compétences, ainsi que des efforts à long terme en matière d'inclusion, d'égalité et de diversité. Il ne s'agit pas là de questions secondaires, mais d'éléments essentiels pour rendre le secteur attractif, résilient et durable dans le temps.

L'ERA a manifesté son intérêt pour cette orientation et a reconnu la valeur d'une organisation européenne capable d'adopter une perspective stratégique transfrontalière et d'aider le secteur à relever des défis qui ne peuvent être résolus au seul niveau local ou national.

Compétences, résilience et préparation

La discussion a également porté sur la défense, la préparation et la résilience sociétale. Les chemins de fer historiques ont été reconnus comme détenant des compétences uniques, notamment en matière de systèmes robustes, d'opérations manuelles et de connaissances pratiques ferroviaires. Ces compétences peuvent jouer un rôle dans la formation, les exercices et le transfert de connaissances, en particulier à une époque où la résilience et la préparation sont de plus en plus importantes au niveau européen.

L'importance des données – rendre le secteur visible

L'un des messages les plus clairs de l'ERA concernait l'importance des données et des chiffres. Pour être visible et crédible au niveau européen, la FEDECRAIL doit être en mesure de démontrer l'ampleur et l'impact du secteur à l'aide de chiffres :

- nombre de visiteurs,
- taille du parc,
- nombre d'employés et de bénévoles,
- activité économique et liens avec le tourisme et le développement régional.

Même des exemples isolés de chiffres de fréquentation ont immédiatement suscité l'intérêt et d'autres questions. Des données fiables et structurées sont essentielles pour soutenir le plaidoyer, le dialogue politique et les discussions futures.

Une responsabilité partagée dans l'ensemble du secteur

La collecte de ces données est une tâche commune. Les organisations faîtières nationales jouent un rôle clé dans la collecte d'informations auprès de leurs membres et leur intégration dans un tableau européen. Pour se faire entendre à Bruxelles, la FEDECRAIL a besoin de la contribution des chemins de fer musées, des opérateurs patrimoniaux sur les réseaux principaux et des musées ferroviaires de toute l'Europe.

Grâce à des données solides, la FEDECRAIL peut clairement démontrer la valeur culturelle, économique et sociétale du patrimoine ferroviaire vivant de l'Europe.

Perspectives d'avenir

Tous les participants ont convenu que cette réunion avait été constructive et utile. FEDECRAIL poursuivra désormais son engagement auprès de l'ERA, en utilisant le cadre GRB comme principal canal de communication, tout en maintenant un dialogue ouvert et en renforçant son approche stratégique.

Des notes de réunion et des réflexions plus détaillées seront bientôt communiquées, afin de permettre aux membres et aux partenaires de prendre part aux discussions et aux conclusions de la réunion.

**Mimmi Mickelsen,
Ian Leigh et Marieke Nauta**



Conférence suédoise sur la sécurité ferroviaire

Résilience, risques et valeur des compétences patrimoniales

Les 3 et 4 février, Mimmi Mickelsen, présidente de la FEDECRAIL, a participé à la Conférence suédoise sur la sécurité ferroviaire, un forum national majeur qui a réuni plus de 200 participants issus de l'ensemble du secteur ferroviaire. La conférence a rassemblé des gestionnaires d'infrastructures, des entreprises ferroviaires, des cabinets de conseil, des fournisseurs et des autorités publiques, dont **Transportstyrelsen**. Le programme et la structure générale étaient d'une qualité constante et, bien que la conférence ne soit pas principalement axée sur le niveau national, les thèmes abordés étaient très pertinents du point de vue européen et de la FEDECRAIL.

Le thème de cette année, « La résilience grâce à des opérations basées sur les risques : comment créer un système ferroviaire fiable pour différents scénarios », était axé sur la manière dont les systèmes ferroviaires peuvent faire face à l'incertitude, aux perturbations et au

changement. Un message récurrent tout au long des présentations était que la résilience ne peut être atteinte par la seule technologie, mais nécessite une approche systématique de la gestion des risques, des compétences, l'implication des dirigeants et une amélioration continue.

Plusieurs présentations ont mis en évidence les faiblesses qui persistent dans l'ensemble du secteur : des systèmes de gestion de la sécurité conçus principalement pour se conformer à la législation plutôt que pour refléter les opérations réelles ; une identification insuffisante des fonctions critiques pour la sécurité et des exigences en matière de compétences ; et un suivi et un apprentissage limités.

La gestion des risques a été décrite à plusieurs reprises comme un processus vivant - couvrant la planification, la gestion du changement, l'exploitation, la surveillance et l'évaluation - plutôt que comme un exercice de documentation statique.

La perspective de la défense était clairement présente tout au long de la conférence. Les intervenants ont établi un lien direct entre la sécurité ferroviaire et la préparation nationale ainsi que la capacité à maintenir les opérations dans des conditions anormales et de crise. Un message fort de la part des acteurs de la défense a été l'importance des infrastructures à faible et moyenne technologie et les risques liés à une dépendance excessive à des systèmes hautement complexes.

Ce raisonnement reflète étroitement les discussions déjà en cours au sein de la FEDECRAIL, mais ici explicitement formulées dans une perspective de défense totale et de résilience.

Il est particulièrement intéressant de noter que les **forces armées suédoises** ont identifié les chemins de fer historiques et les organisations ferroviaires vétérantes comme une ressource importante. Elles ont souligné les compétences uniques que l'on trouve dans les chemins de fer muséaux — connaissances pratiques du chemin de fer, opérations manuelles et compréhension des

systèmes — et ont insisté sur la nécessité de répertorier ces compétences dans le cadre d'une planification plus large de la préparation. La Suède se prépare clairement à des scénarios de crise grave, y compris la guerre, ce qui doit être compris comme s'inscrivant dans une évolution européenne plus large.

Nous avons également assisté à une présentation convaincante de l'**Agence ferroviaire européenne (ERA)** sur les systèmes de gestion de la sécurité et la réglementation fondée sur les risques. Une observation particulièrement frappante a été la critique de l'ERA selon laquelle de nombreuses organisations mettent en place leurs systèmes de gestion de la sécurité principalement pour satisfaire à la législation, plutôt que pour soutenir la sécurité des opérations dans la pratique. La conformité juridique est nécessaire, mais jamais suffisante — un message tout aussi pertinent pour les chemins de fer historiques que pour les opérateurs commerciaux.

Oana Gherghinescu, directrice exécutive de l'ERA, a également participé en ligne et présenté la stratégie prospective de l'ERA, en lien étroit avec les discussions et les messages précédemment partagés lors de la réunion de la FEDECRAIL avec elle à Bruxelles.

Enfin, la cybersécurité et le cadre NIS2 ont été mis en avant comme des défis réglementaires croissants. Ces exigences auront un impact de plus en plus important sur certaines parties du secteur du patrimoine ferroviaire, en particulier les organisations opérant sur les lignes principales ou utilisant des systèmes intégrés numériquement.

En résumé, la conférence a clairement démontré que les chemins de fer patrimoniaux ne sont pas périphériques au système ferroviaire. Au contraire, ils représentent des compétences, des connaissances opérationnelles et des qualités de résilience qui sont de plus en plus reconnues comme pertinentes pour l'ensemble du système ferroviaire, notamment en matière de sécurité, de préparation et de gestion des crises.

Mimmi Mickelsen

Réunion de printemps et conférence sur la sécurité des chemins de fer suédois

Du 30 janvier au 1er février, les membres de la Museibanornas Riksorganisation (MRO) se sont réunis pour leur conférence annuelle sur la sécurité et leur réunion de printemps. Près de 60 participants venus de toute la Suède y ont assisté, ce qui représente une forte participation étant donné que la MRO compte actuellement 32 organisations membres. La participation reflétait également une diversité positive d'âges et d'horizons, résultat d'un travail délibéré et à long terme au sein de l'organisation.

En collaboration avec la Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF), la MRO a mis en place des conditions d'assurance avantageuses pour ses membres. La participation à la conférence sur la sécurité est obligatoire pour toutes les organisations couvertes par le régime d'assurance

et fait partie intégrante des efforts structurés de formation et de développement des compétences de la MRO. La conférence s'ouvre traditionnellement par un examen des conditions d'assurance et des rappels importants concernant les délais d'évaluation et de documentation, informations essentielles pour que les membres puissent exercer leurs activités en toute sécurité et dans le respect de la loi.

La conférence sur la sécurité de cette année était axée sur la gestion des risques et a fourni aux membres des cadres théoriques et des outils pratiques. En outre, le MRO a annoncé son intention de mettre en place un programme de formation des enquêteurs pour les chemins de fer historiques et le trafic vétérans, visant à renforcer les compétences internes et à garantir que les organisations membres aient accès aux compétences dont elles ont besoin à la suite d'incidents ou d'écarts.

L'accès au charbon a été un sujet particulièrement important. Le MRO a élaboré un plan de projet



Photo: Mimmi Mickelsen

visant à cartographier l'utilisation actuelle du charbon, la demande future, les exigences techniques et les conséquences opérationnelles si le charbon venait à manquer. Dans le cadre de ce travail, le MRO a demandé un financement pour mener une étude nationale suédoise sur la question du charbon. Une décision concernant cette demande est attendue en juin et, si elle est approuvée, le projet sera mené par un historien industriel suédois, garantissant à la fois une compréhension technique et un contexte historique. En parallèle, le MRO mettra en place un groupe de travail dédié au charbon afin de partager les expériences, d'examiner les options d'approvisionnement et de développer des approches coordonnées entre les membres.

La réunion de printemps s'est ouverte par une discussion sur le programme FEDECRAIL Youth Upskill et ses développements récents, notamment le rôle de MRO en tant qu'organisation pilote et le fait que le financement a été obtenu auprès de l'État suédois pour permettre le recrutement et le développement du programme. Ce travail devrait profiter à l'ensemble du réseau FEDECRAIL, car le programme sera bientôt testé, perfectionné et prêt à être utilisé à plus grande échelle.

Le recrutement et le bénévolat ont également été des thèmes clés. Les discussions ont mis en évidence le fait que le secteur ferroviaire patrimonial se concentre souvent de manière trop restrictive sur l'expertise technique ou opérationnelle, tout en négligeant les besoins plus larges des organisations modernes. Les compétences juridiques, l'administration, la communication, le marketing et la collecte de fonds sont autant de fonctions essentielles qui nécessitent des bénévoles dévoués.

Enfin, l'attention a été attirée sur les « menaces cachées », à savoir les nouveaux défis réglementaires et opérationnels tels que le renforcement de la surveillance environnementale, les chemins de fer patrimoniaux situés sur des terrains de plus en plus attractifs, la longueur des processus d'autorisation et les exigences liées aux services

de restauration et d'accueil. Le MRO a clairement identifié la nécessité de cartographier ces défis de manière plus systématique et de renforcer la coordination entre ses membres.

Samedi soir, les MRO Awards ont été remis à plusieurs membres en reconnaissance de leurs contributions significatives au cours de l'année 2025.

Mimmi Mickelsen

WIMH:

Plus de contacts auprès des députés européennes – Pouvez-vous nous aider ?

Députés européens favorables à notre cause - Nous n'hésitons pas à réitérer notre appel lancé dans la mise à jour n° 71 afin d'obtenir de l'aide pour établir de nouveaux contacts et augmenter le nombre de députés européens favorables à notre cause au Parlement européen. Nous pensons qu'au moins quelques députés européens ont déjà visité un chemin de fer historique, un musée ou un tramway historique et ont ainsi pu se faire une idée de l'importance et de la valeur de notre secteur. Pour les organismes faïtières en particulier, avez-vous peut-être déjà été en contact avec un député européen afin d'obtenir son soutien sur une ou plusieurs questions au niveau national ?

Le WIMH serait heureux de recevoir des informations provenant d'autant de sources que possible. Veuillez communiquer le nom du député européen au secrétaire du groupe WIMH (e-mail : ovenstone@fedecrail.org). Il serait également utile d'avoir quelques informations sur les contacts/visites/implications antérieurs du député européen avec votre organisation. Une fois encore, obtenir davantage de soutien au

Parlement est une étape très importante pour aider à promouvoir efficacement nos valeurs et nos préoccupations. Merci beaucoup pour votre aide !

Déclaration de Katowice - L'une des organisations partenaires du groupe WIMH a fait part l'année dernière de ses préoccupations concernant la formulation initiale de la Déclaration sur l'avenir du patrimoine industriel et du travail. La Déclaration a été préparée peu après la conférence sur le patrimoine du charbon et de l'acier qui s'est tenue à Katowice en avril dernier. L'organisme partenaire estime notamment qu'il est important que le contenu de la déclaration présente de manière plus efficace un équilibre entre la question de la sécurisation des futures sources de charbon pour nos chemins de fer (et d'autres formes de patrimoine alimenté au charbon) et la nécessité de démontrer en même temps une conscience positive des questions environnementales plus générales, en particulier le Livre vert sur le patrimoine culturel européen, publié à l'origine en 2021. La préparation d'une version révisée est maintenant presque terminée. Nous espérons pouvoir publier la version révisée dans le prochain numéro d'Update.

Consommation de charbon + besoins futurs - Nous avons tenté de mener une enquête sur une période de 2022/23 afin d'obtenir des informations sur la consommation annuelle estimée de charbon pour les opérations ferroviaires patrimoniales dans chaque pays. Malheureusement, malgré plusieurs rappels, nous n'avons obtenu des chiffres que de six pays. La nécessité de disposer de davantage de données a été soulignée par les discussions actuellement en cours en Pologne afin d'étudier la faisabilité de la création d'une « mine patrimoniale » pour fournir les quantités relativement modestes de charbon nécessaires au secteur du patrimoine une fois que la production de charbon à des fins industrielles commerciales aura pris fin.

Nous étudions actuellement la faisabilité d'une enquête exhaustive menée par un organisme universitaire externe (impliquant les données des chemins de fer individuels ainsi que celles des organismes faïtiers) afin d'obtenir des données beaucoup plus fiables sur les quantités actuellement utilisées et de prévoir les besoins futurs. Plus d'informations à ce sujet dans les prochains numéros.

En attendant, nous renouvelons notre appel aux organismes faïtiers : si vous disposez d'informations issues de la collecte de données nationales sur la consommation de charbon dans votre pays, veuillez en informer notre vice-président, Pierluigi Scozzato (e-mail : scozzato@fedecrail.org). Encore une fois, merci beaucoup !

Peter Ovenstone – Secrétaire WIMH Plateforme de travail sur le patrimoine industriel et mobile

Les tramways historiques assurent le fonctionnement du réseau de tramways de Rotterdam

L'opérateur de tramways de la ville portuaire néerlandaise de Rotterdam exploite neuf lignes de tramways régulières, desservies par une flotte de 112 tramways Citadis à plancher surbaissé à cinq sections. Tous les anciens types de tramways ont été retirés du service régulier.

Le musée des transports publics de Rotterdam (Rotterdams Openbaar Vervoer Museum – ROVM) est installé dans l'ancien dépôt de tramways de Hillegersberg. Sa collection comprend une soixantaine de tramways historiques et une vingtaine de bus, ainsi que deux rames de métro. La plupart des véhicules sont en état de marche et certains sont régulièrement utilisés pour les

Photo: Marco Moerland



services du musée, les circuits touristiques et les services de navette les jours d'ouverture du musée. Toutes les activités sont menées par une équipe d'environ 180 bénévoles non rémunérés.

Le ROVM travaille en étroite collaboration avec l'opérateur de transports publics de Rotterdam, RET (Rotterdamse Elektrische Tram). Les tramways historiques sont parfois utilisés pour aider la flotte moderne, par exemple pour récupérer des véhicules déraillés ou des tramways impliqués dans des accidents de la circulation. En 2024, le matériel roulant historique a également été utilisé pour mesurer les caténaires. En outre, plusieurs tramways du musée sont entretenus de manière à pouvoir être utilisés pour le déneigement lorsque cela est nécessaire.

Les tramways des neiges : du service quotidien à la flotte patrimoniale

En 1979, la RET a converti cinq tramways à quatre essieux construits en 1931 en véhicules motorisés dédiés au déneigement. Cependant, en 2001, les connaissances opérationnelles relatives à ces véhicules anciens avaient largement disparu au

sein de l'entreprise. Les hivers étaient devenus plus doux et le personnel expérimenté dans le fonctionnement des anciens tramways se faisait de plus en plus rare. En conséquence, les cinq tramways des neiges ont été retirés du service actif et transférés à la collection ROVM.

Trois des tramways ont été restaurés pour retrouver leur apparence d'origine en tant que tramways historiques pour passagers. Les deux autres ont été conservés en état de fonctionnement en tant que véhicules de déneigement. Aujourd'hui, ces deux tramways sont utilisés pour la formation des conducteurs bénévoles, pour le remorquage des tramways en panne et, dans des circonstances exceptionnelles, pour le déneigement du réseau de tramways.

Conditions hivernales extrêmes en 2026

Les conditions hivernales rigoureuses sont relativement rares aux Pays-Bas. Au cours des douze dernières années, des opérations de déneigement n'ont été nécessaires qu'en 2014, 2017, 2021 et 2026. Comme la neige fond généralement en quelques jours, les véhicules de déneigement peuvent rester inutilisés pendant

des années. Lorsque la neige tombe, les bénévoles du ROVM utilisent généralement les tramways à neige pendant une période limitée afin de maintenir en état de fonctionnement les sections critiques du réseau.

Cependant, janvier 2026 s'est avéré être une exception.

La saison a commencé innocemment le 2 janvier, lorsque ROVM a organisé ses traditionnelles balades hivernales. Les visiteurs sont entrés prudemment dans le dépôt, en marchant sur des surfaces recouvertes de glace et de neige, tandis que les premiers signes d'une détérioration des conditions devenaient apparents à l'intérieur du dépôt non chauffé. Le samedi s'est déroulé tranquillement, mais les chutes de neige ont commencé le dimanche matin.

Cet après-midi-là, le centre de contrôle du trafic de RET a contacté le musée avec une demande urgente : pouvait-on envoyer un **tramway chasse-neige** dans la partie sud de Rotterdam, où de nombreuses lignes de tramway circulent sur des voies séparées ? Les tramways modernes à plancher surbaissé avaient du mal à avancer. Leurs chasse-neige mécaniques étaient incapables de faire face à la neige, car la résistance accrue provoquait des arrêts automatiques de sécurité. Les tramways historiques chasse-neige, en revanche, étaient capables de repousser la neige et de réduire l'épaisseur de neige sur les voies.. Deux heures après le premier appel téléphonique, le premier tramway déneigeur avec son équipe de bénévoles était prêt à entrer en service. Plus tard dans la soirée, un deuxième véhicule a été envoyé pour déneiger les routes menant à Schiedam et Vlaarding, dans la partie ouest de la métropole.

Des bénévoles en service continu

À partir de ce moment, les opérations se sont intensifiées. Six équipes de bénévoles ont été déployées chaque jour, avec deux tramways déneigeurs fonctionnant presque en continu. Leurs tâches consistaient à maintenir un niveau de neige bas sur les itinéraires désignés, à empêcher l'accumulation de glace sur les lignes

aériennes et, si nécessaire, à déneiger manuellement les voies d'évitement. Les aiguillages gelés ont été dégagés et les rails recouverts de neige ont été déblayés à la main.

Le moment le plus critique s'est produit le mercredi 7 janvier dans l'après-midi, lorsque la RET a suspendu tous les services de tramway à la suite de quatre déraillements de voitures régulières. Une fois que les tramways à neige de la ROVM ont dégagé une section clé du réseau, la RET a pu reprendre ses activités. Contrairement aux hivers précédents, les chutes de neige ont persisté. Pendant neuf jours consécutifs, les bénévoles de la ROVM et les tramways à neige ont été presque constamment en service pour maintenir le réseau opérationnel.

Reconnaissance et impact durable

Les efforts des bénévoles n'ont pas passé inaperçus. De nombreux médias, y compris les journaux télévisés nationaux diffusés en prime time, ont rendu compte de l'opération et ont souligné le rôle des tramways historiques. Grâce à ce soutien, la RET a pu continuer à transporter des passagers en tramway malgré les conditions hivernales difficiles. La direction de RET a exprimé sa gratitude de manière concrète. Le vendredi 9 janvier, elle s'est rendue au dépôt avec des sacs de friandises pour les bénévoles, et le mercredi 21 janvier, elle a remis à l'équipe un collage de photos commémoratif encadré.

Pour les bénévoles, cette opération a été une expérience exigeante mais enrichissante, dont ils se souviennent avec fierté. La large couverture médiatique a permis de faire connaître le travail du musée à un large public et, surtout, a renforcé le soutien apporté au ROVM tant au sein de la société de transport que dans la ville de Rotterdam.

**Marco Moerland, Board member ROVM
(Public Transport Museum Rotterdam)**

Belgique:

La fin du tram des Grottes de Han

Coup de tonnerre dans le monde touristique et associatif en Belgique : le tram historique à voie métrique des Grottes de Han-sur-Lesse, dans l'Ardenne belge est arrêté ! L'annonce faite par la SA des Grottes de Han le 16 janvier 2026 ne lui laisse apparemment plus de chance. L'OTW (Opérateur public de Transport de Wallonie – le TEC), propriétaire des autorails et des baladeuses, a laissé entendre que la convention d'affermage pour l'exploitation de cette ligne historique héritée de l'ancienne SNCV en 1991 ne serait plus renouvelée fin 2026, ce qui a comme implication que le cadre légal reposerait intégralement sur la société des Grottes, pourtant maintenant propriétaire de la ligne. Le personnel affecté au tram a été licencié.

Un patrimoine ferroviaire et éminemment touristique qui risque de disparaître si rien n'est fait pour le sauver. FEBELRAIL (Fédération belge des Amis du Rail, regroupant toutes les associations exploitantes de chemins touristiques et de trains miniatures) a entamé des démarches avec les autorités, tout comme certains

particuliers pour le classement de la ligne ; une pétition circule et à minima, le matériel roulant sera préservé.

Le 16 août 2025, alors que la ligne n'est exploitée que sur 1/3 de son parcours de 3,2km, l'autorail AR159 remorque 3 baladeuses remplies de touristes le long de la rue des Maronniers en quittant le village de Han-sur-Lesse vers les Grottes.

Le tram des grottes de Han a été mis en service par la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux en 1906 faisant partie de la ligne Rochefort – Graide (groupe d'exploitation de Wellin). Les autorails apparaissent en 1934 et seul le tronçon desservant les grottes depuis Han-sur-Lesse est maintenu lors de la suppression de la ligne en 1955. L'exploitation est alors confiée au gestionnaire des grottes très réputées, la SRWT (TEC) succédant à la SNCV en 1991. 6 autorails à 2 essieux sont affectés à la ligne, dont 4 sont électrifiés à partir de 2014. Les baladeuses d'origine sont remplacées par des nouvelles en 1994 : il y en a 9, chaque convoi circulant avec max. 3 remorques.

Marc Grieten

Photo: Marc Grieten





Photos: Ron Scherhauser

Jagsttalbahnfreunde e.V.:

Rétrospective sur 12 mois mouvementés

2026 : 125e anniversaire

Le printemps et l'été 2025 ont été consacrés à la rénovation des bâtiments. Le « Lattenschuppen », un simple hangar de stockage, a été doté de nouvelles fondations, d'un nouveau bardage côté intempéries et de gouttières, et offre désormais à nouveau un espace de stockage sûr et sec. À l'automne, la zone entre les deux hangars à locomotives et le Lattenschuppen a été pavée. Les ateliers et les espaces de stockage sont désormais tous accessibles aux chariots élévateurs et facilement accessibles même par temps humide.

En ce qui concerne les véhicules, les travaux se sont principalement poursuivis sur le wagon 114 et la locomotive diesel 22-03. La deuxième voiture d'été, la MD 114, a été soulevée de ses bogies. L'ensemble du châssis a été nettoyé pièce

par pièce,apprêté et peint en noir pour la première fois. Les bogies ont également été démontés, nettoyés et peints. En outre, la remise à neuf de composants tels que les boîtes d'essieux a commencé.

Sur la locomotive diesel 22-03, qui nous servira principalement de remplacement en cas de panne de la « grande » locomotive diesel 22-02, le capot du compartiment moteur a été retiré et de nombreuses pièces ont été démontées pour être remises à neuf. À l'automne, en collaboration avec une entreprise, le châssis a pu être nettoyé en profondeur à l'intérieur et l'ancienne peinture extérieure a été remise en état.

Après la rénovation de la salle d'attente et de la cuisine du bâtiment de la gare au printemps, suite à une infestation fongique, les nombreuses manifestations ont pu à nouveau se dérouler comme d'habitude pendant l'été. Outre les sept jours de circulation réguliers de mai à septembre, qui ont enregistré un record de fréquentation en 2025, divers groupes ont à nouveau été invités à des trajets spéciaux.

Les travaux de prolongement de la ligne en direction de Klepsau ont également avancé : en novembre, une entreprise a enfin installé le passage à niveau dans la Marie-Curie-Straße. Après d'intenses préparatifs, la route a été adaptée à la nouvelle pente en deux tronçons, puis quatre dalles de voie ont été posées pendant une fermeture totale. Il s'agit d'éléments préfabriqués en béton qui garantissent une solution durable, même en cas de circulation intense de poids lourds.

Plus rien ne s'oppose désormais à la poursuite de la construction de la voie dans la section suivante. La préparation des rails d'occasion pour environ 400 mètres de voie a pu être achevée en décembre. L'association s'est également occupée des rails pour la section suivante : peu avant la cessation d'activité, la SWEG avait distribué des rails usagés à échanger le long de la ligne reliant Jagsthausen à Olnhausen, mais cela n'a pas eu lieu en raison de la cessation d'activité en 1988. Ils ont maintenant été récupérés sur une longueur d'environ 350 mètres.

Mais à part les rails, il n'y a pratiquement pas de matériel disponible. Le coût des traverses, du ballast, des petits éléments métalliques et des dépenses telles que la location d'engins de chantier s'élèvera à environ 100 000 euros pour le

tronçon de 534 mètres. Afin de pouvoir financer cette somme considérable, une campagne de dons pour la construction de voies ferrées a été lancée fin novembre et a rencontré un succès retentissant : 200 € pour un mètre de voie ferrée historique à voie étroite. En guise de remerciement, les donateurs recevront un certificat indiquant l'emplacement du tronçon de voie ferrée financé.

L'année 2026 sera placée sous le signe du 125^e anniversaire de la Jagsttalbahn. À cette occasion, un événement spécial sera organisé les week-ends des 18 et 19 ainsi que des 25 et 26 avril : la locomotive à vapeur 99 4652 « Frank S », qui circulait déjà dans la vallée de la Jagst à l'époque du vieux train musée et qui est aujourd'hui en service sur la Rügenschon Bäderbahn, viendra nous rendre visite ces deux week-ends. Outre la première locomotive à vapeur en service depuis 1988, d'autres attractions spéciales seront proposées.

Pour plus d'informations sur la collecte de dons, les activités et les dates, rendez-vous sur www.jagsttalbahn.de

Ron Scherhauser





La conférence de Wolsztyn

Restez informés en consultant notre site web, où vous trouverez tous les documents relatifs à l'AG ainsi que d'autres informations pertinentes pour les membres et partenaires de la FEDECRAIL.

La conférence de Wolsztyn prend forme et nous sommes très heureux de pouvoir vous présenter un programme solide et captivant.

L'un des moments forts sera la séance plénière au cours de laquelle nous présenterons officiellement le programme Youth Upskill, avec Melissa Boman, employée par la Museibanornas Riksorganisation. Il s'agit d'un dialogue crucial pour l'ensemble du secteur. La séance ne s'adresse pas uniquement aux jeunes, mais à tous ceux qui reconnaissent que notre patrimoine et nos organisations ferroviaires historiques doivent pouvoir survivre, se renouveler et rester pertinents à long terme.

Après la séance plénière, les participants pourront choisir entre plusieurs ateliers parallèles, notamment :

- ERTMS et exploitation des lignes principales
- Le charbon et son avenir

- Comment toucher de nouveaux publics
- Comment identifier et solliciter des financements

Le samedi, nous tiendrons l'assemblée générale annuelle, suivie de tables rondes et d'une session consacrée à la préservation du matériel roulant, qui abordera une question difficile mais nécessaire : que devons-nous préserver – et devons-nous tout préserver ?

Le programme de la conférence s'accompagne bien sûr de nombreuses occasions de réseautage, de discussions informelles et de visites techniques.

Nous souhaitons également rappeler à toutes les organisations de partager activement les informations relatives à la conférence avec leurs membres et les membres de leurs membres. La conférence est ouverte et accueille tous les participants du secteur.

Vous trouverez plus de détails et les dernières informations sur notre site web:

www.fedecrail.org

!!!

UPDATE No 73

sera disponible fin avril 2026

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

Contact e-mail: schuette@fedecrail.org