



## **Bulletin de la section britannique**

**Vol.27 No.2**

**décembre 2022**

**† Janis Petersons**

## **Association européenne du personnel ferroviaire**

**Association Européenne des Cheminots (AISBL)**

**Association internationale (R.A. 4.2.1985)**

**Organisation internationale non gouvernementale dotée du statut consultatif auprès du Conseil  
du (6.4.1977)Europe**

**Organisation internationale non gouvernementale dotée du statut consultatif auprès de  
l'Organisation des Nations Unies (décision E/2002/ du 22.07.2002) et membre de la**

**Conseil économique et social des Nations Unies (ECOSOC)**

**Siège social : A.E.C (AISBL), 25 Square de Meeus, 1000 Brussels, Belgium**

**AEC BUREAU EUROPÉEN – élu lors de l'Assemblée générale à Sofia (BL), mai 2022.**

**Président européen: Dr. Giuseppe Cirillo (I)**

**Vice-président : Nicolae Dutu (RO).**

**Secrétaire européenne : Malgorzata (Marguerite) Boczek-K waczynska (PL). Secrétaire**

**adjoint : Xosé Carlos Fernández Diaz (ES)**

**Trésorier : Jacques Matter (F). Trésorier adjoint : Luc van Mele (B)**

**Président d'honneur européen : Philip Worsfold, B.Sc., C.Eng., M.I.C.E., F.P.W.I. (GB)**

Tél: +44(0)1884 821 805E-mail: [wors@8bwhi.eclipse.co.uk](mailto:wors@8bwhi.eclipse.co.uk)

E-mail alternatif pour ceux sur gmail: [europex16@outlook.com](mailto:europex16@outlook.com)

### **AEC COMITÉ DE LA SECTION BRITANNIQUE**

L'assemblée générale annuelle pour 2022 a eu lieu à Bournemouth le 7 avril. Les dirigeants et le comité existants ont été réélus, à l'exception du poste de vice-président. En signe de respect, notre bien-aimé Patrick Rigby a été nommé vice-président d'honneur à perpétuité. Nous avons également noté avec une grande tristesse le décès de notre ancien président, Theo Steel.

#### **Président d'honneur :**

Colin Charman,  
anciennement Operations Manager  
Centre d'ingénierie Eurostar.

#### **Président:**

Bob Clark,  
Tél. : +44(0)1202 462 912 (domicile). +44 (0)7941 069 018 (portable);  
Courriel : [eurosscottie@gmx.co.uk](mailto:eurosscottie@gmx.co.uk)

#### **Vice-président d'honneur à perpétuité. :**

Le décès de Patrick Rigby,

#### **Secrétaire et webmestre :**

Jenny Worsfold,  
Téléphone: +44 (0)1884 821 805  
Courriel : [jenworsfold@tiscali.co.uk](mailto:jenworsfold@tiscali.co.uk)

#### **Secrétaire adjoint:**

Peter Davies,  
Téléphone: +44(0) 1767 317 683;  
Courriel : [peter@24foxglove.co.uk](mailto:peter@24foxglove.co.uk)

#### **Trésorier, secrétaire aux adhésions et agent de recrutement :**

Nigel Hyde,  
Tél. : +44(0)1484 400 646 ; Tél. portable : +44(0)7484 810 735  
Courriel : [nigel.hyde6@btinternet.com](mailto:nigel.hyde6@btinternet.com)

#### **Vérificateur de comptes :**

Colin Charman,

Le bulletin de la section britannique est produit par une petite équipe dirigée par Philip Worsfold, qui remplit le rôle de rédacteur et de traducteur qui ne fait pas partie du comité.

**A.E.C. BRITISH SECTION NEWSLETTER, Vol. 27 No. deux**  
**décembre 20 2 2**

La liste des membres du comité se trouve à la page 2.

**Table des matières (à la fin)**

Editorial	Page 4
Rappels	Page 4
Recrutement	Page 4
La fente du président	Page 5
Personnes – † Janis Petersons	Page 6
Transport et nouvelles de voyage	Page 6
Rail Baltica	Page 6
Commission Europe sur Ukraine et Moldovie	Page 7
Jaugetandard sur Ukraine et Moldovie	Page 7
Ukraine – Réouverture de la liaison ferroviaire en Roumanie	Page 8
Romanie réhabilite les liaisons ferroviaires vers l'Ukraine	page 8
Ukraine-Moldova Rétablissement de la liaison Ferroviaire	page 8
Brétigny (F) Accident ferroviaire Trial.	Page 8
Journées européennes et autres événements	Page 9
Programme des Journées européennes en Portugal.	Page 9
Aventures (partie 1) Le voyage à Nice.	Page 11
Événements récents...	Page 13
Découverte de Nice 18 <sup>th</sup> – 24 <sup>th</sup> September.	Page 13
Visite de fin de semaine à Brussels	Page 14
Et les choses à venir	Page 14
Réunions mensuelles	Page 14
Visites	Page 15
Cravates et badges d'association	Page 15
Forum d'étude ferroviaire du CILT	Page 15
Young Buffers Association	Page 15
REPTA	Page 15
FEANDC	Page 15
Et pour l'avenir ???	Page 15
<b>Résumé des événements</b>	<b>Page 16</b>

**Un formulaire de demande d'adhésion / déclaration RGPD est joint à l'édition par e-mail de cette newsletter.**

**La page web européenne se trouve à l'adresse** suivante: <http://www.A-E-C.net> (hébergé par la section allemande)

AECLettonie est à [www.ldzb.lv/aec/](http://www.ldzb.lv/aec/) lv/

Le site aecitalia n'est pas reconnu comme représentant la section italienne officielle de AEC. Vito

Visconti n'est plus membre de AEC.

**Le site Web de la section Français a été rétabli** à l'adresse suivante :

<http://aec-france.pagesperso-orange.fr/>

Le **site Web de la section britannique** est disponible à <http://www.aec-europe.co.uk>

La page Facebook de la section britannique est fermée.

Le bulletin d'information de la section britannique est également disponible en ligne sur le site européen et sur le site Web de la section britannique.

Nous profitons de cette occasion pour souhaiter à tous nos lecteurs de loin un joyeux et paisible Noël.

## ÉDITORIAL

Cette édition est un peu tardive afin que nous puissions inclure un rapport sur la visite à Brussels.

Nous vivons dans les temps les plus étranges. Il United Kingdom a vécu les actions de deux monarques et de trois premiers ministres depuis notre dernière édition. Pour beaucoup, la mort de la reine Elizabeth II et l'accession au trône du roi Charles III auront présenté un changement curieux, car il ne reste plus beaucoup d'entre nous qui se souviennent de la dernière fois que notre pays a eu un roi. Notre défunte reine a été un symbole de stabilité dans un monde en mutation, ayant régné plus longtemps que tout autre monarque avant elle. Elle a guidé notre monarchie à travers des eaux agitées. Espérons que son fils pourra faire de même et lui souhaiter bonne chance.

Plus récemment, notre gouvernement semble s'être créé des eaux agitées en raison de son incapacité à gérer les crises et les querelles internes et les manœuvres pour le pouvoir au sein du Parti conservateur, dont les députés semblent plus déterminés à préserver leurs propres positions qu'à veiller au bien-être de notre pays. Il est redevenu l'homme malade de Europe, bien que et dans une large mesure parce qu'il est maintenant en dehors de l'Union européenne. Une porte tournante aurait été utile pour accommoder les allées et venues des premiers ministres. Une récente visite à , France qui s'est avérée plus facile que prévu, a mis en évidence à quel point les choses sont mieux prises en charge France que dans l'austérité Britain. Mais bien sûr, ils paient plus d'impôts et la charge fiscale est appliquée plus équitablement, administrée et distribuée. Il est honteux que notre service de santé s'effondre en raison d'un manque de fonds et de ressources et que les banques alimentaires soient de plus en plus nombreuses et submergées par la demande dans un pays qui revendique la cinquième économie la plus riche du monde. Toutes les pires prédictions des effets du Brexit, ridiculisées à l'époque comme alarmistes par les « remainers », reviennent à la maison.

C'est avec une grande tristesse que nous annonçons le décès également du fondateur en 1998 de la section lettone de , AEC Janis Petersons, qui a travaillé sans relâche dans des circonstances de plus en plus difficiles pour maintenir une section dans son pays natal.

Il est également triste de constater que bon nombre de nos propres membres atteignent maintenant le point où les déplacements deviennent difficiles et, par conséquent, la participation à nos réunions a diminué. Les récentes grèves des chemins de fer – une indication de la situation économique précaire de notre pays – ont également entraîné l'annulation de ces événements. Il est intéressant de noter que la grande majorité du public voyageur a une sympathie pressée envers le cas des cheminots. Notre long week-end à Brussels, nous donnera l'occasion de discuter de la voie à suivre. Nous nous étions délibérément abstenus d'organiser un Reunion en décembre parce que beaucoup de gens semblent s'intéresser aux déjeuners de Noël; **Donc, pour l'instant, nous suspendons les réunions en janvier et février 2023 et espérons présenter quelque chose de nouveau pour le printemps.** Surveillez les détails dans le bulletin de mars 2023 – ou peut-être un flash d'information plus tôt si nous obtenons quelque chose d'organisé près de la date de publication. J'espère simplement que nous pourrions faire quelque chose de significatif et de positif.

## Rappels.

Encore une fois un rappel que le site Web de la section britannique est opérationnel à [www.aec-europe.co.uk](http://www.aec-europe.co.uk) Ce sera une source d'informations de votre part, veuillez donc l'utiliser régulièrement.

Jenny Worsfold est la webmestre et le matériel d'insertion doit lui être envoyé en pièce jointe à un courrier électronique.

## Recrutement

Nigel Hyde a été réélu trésorier et secrétaire de l'embership ainsi que responsable du recrutement. Toutes les idées que vous avez devraient être canalisées à travers lui. Toutes les demandes de renseignements sur l'adhésion doivent être adressées à Nigel Hyde. **Veuillez noter le numéro de téléphone et les adresses e-mail à la page 2.**

L'histoire qui se répète peut probablement résister à l'évidence si nous regardons les choses qui semblent se produire encore et encore, des événements se produisent à chaque fois et le monde est confronté au chaos et au désastre causés par la conquête, la guerre, la famine et la mort, généralement appelés les quatre cavaliers de l'apocalypse. Souvent, les deux premiers provoquent les deux autres, mais parfois la nature nous rappelle que le monde appartient à toutes les espèces et que la famine et la mort suivent. L'humanité a aussi beaucoup à répondre, car la soif de territoire et de ressources provoque la guerre, qui provoque la mort suivie de la famine et de la peste. Les accidents se produisent et la vie est perdue, mais d'une manière ou d'une autre, nous survivons pour vivre et prospérer. As nous faisons de grands progrès technologiques et scientifiques qui améliorent considérablement le niveau de vie de certains; Mais toute l'humanité n'a pas connu les mêmes avancées menant à des étiquettes « développées » et « tiers-monde » lorsque les gens parlent du monde d'aujourd'hui. Avec les progrès massifs des communications de nos jours, il est difficile de croire que jusqu'à il y a seulement 200 ans, parcourir une distance était réservé aux riches et que tout le monde marchait ou restait dans les limites du village. Au début du 19ème siècle, le monde devenait un endroit différent et les progrès réalisés ont conduit à notre mode de vie avancé aujourd'hui. La **W**ar et la « rivalité tribale » ont partagé le monde entre les tribus nationales les plus fortes. Dans les années 1800, les chemins de fer ont commencé à se développer et à se développer pour révolutionner les voyages pour tous; et les villages sont devenus des villes qui sont devenues des villes. Notre patrie européenne était un mélange de petits duchés et royaumes « Grande-Bretagne et Irlande » n'avait que 21 ans en 1822 et était gouverné par **George IV** qui était également roi de Hanovre, **Hest** père **George** a perdu les 13 colonies en Amérique du Nord. Il n'y avait pas de , ni d'autres pays européens tels que nous les connaissons aujourd'hui; et était une république / empire puis un royaume une fois de plus après des années d'être une république (l'une des nombreuses à venir). La révolution n'a jamais été loin de la pensée royale et les progrès rapides réalisés dans l'industrialisation n'auraient pas été possibles si les gouvernements et d'autres organismes n'avaient pas construit les chemins de fer. En 1837, l'un des monarques ayant régné le plus longtemps est venu régner sur un empire (britannique) en expansion en concurrence avec d'autres empires tout en propageant de nombreuses maisons royales en . Cela n'a pas mis fin à la rivalité, car chaque empire s'est précipité pour surpasser l'expansion des autres III **Germany Italy** . Les maladies causaient des pertes en vies humaines, tout comme les guerres, dont certaines ont changé la carte avec les grands empires historiques entrant dans leurs derniers jours alors que le nouvel ordre mondial commençait à se développer. Le 20ème siècle est arrivé apportant plus de progrès. Le règne de la vieille reine a pris fin, les progrès exceptionnels réalisés par les scientifiques et les ingénieurs ont accéléré l'expansion des chemins de fer et annoncé les débuts du véhicule à moteur. La guerre et la maladie ont encore coûté la vie à des jeunes alors que la bataille faisait rage. 1916 **France Europe Europe S AW** dans une bataille pour l'indépendance; 1917 a apporté la révolution en . 1918 a vu **Victoria Europe** la fin de la 1ère guerre mondiale et la fin des empires austro-hongrois et ottoman. La grippe espagnole **Irelanda** fait rage partout et a emporté de nombreux amours dans **Russia** une pandémie vraiment terrible qui s'est estompée en 1922-24. L'inflation a causé des difficultés pour beaucoup et un krach financier dans le monde entier s'est répercuté dans le monde entier, entraînant la famine, la famine et la misère pour des millions de personnes. Les monarques allaient et venaient; Les forces fascistes se sont levées et ont pris le pouvoir dans certains pays, ce qui a conduit à la **Seconde Guerre mondiale Europe** et la carte **USA** changé une fois de plus. Le milieu du 20ème siècle est arrivé apportant plus d'horreurs que quiconque aurait pu l'imaginer. Les années 1940, tout en étant les pires moments, annonçaient également de meilleures choses à venir, la nationalisation ( et plus tard que d'autres systèmes) des chemins de fer, un service national de santé gratuit au point d'utilisation (()). Nous avons fait de grands progrès dans les années 1950, lorsque les améliorations technologiques et scientifiques de la recherche ont permis de guérir ou d'éradiquer les problèmes de santé. Cette décennie voit une autre jeune princesse devenir reine régner tout au long des dernières années du 20ème siècle. a également changé et continue de changer **Great Britain**. **Northern Ireland** La **UK** chute du communisme devrait accroître la liberté de circulation vers les pays d'Europe de l'Est avec la fin de la **Europe** guerre froide améliorant le niveau de vie de la plupart. Les attitudes traditionnelles semblaient changer et tout allait de l'avant dans la coopération. La politique britannique s'est modernisée avec des gouvernements décentralisés en et. Le **Brexit** a frappé le pays, apportant plus d'horreurs que quiconque pourrait l'imaginer et **Scotland Wales** une autre pandémie qui a presque reflété celle de cent ans auparavant. La **COVID-19** a presque mis le monde entier à genoux. L'aplatissement de la croissance, la chute de la monnaie et un phénomène d'incompétence politique et de décrépitude institutionnelle nous amènent à l'état actuel des choses au 21ème siècle, avec des avenir plus incertains et plus de pauvreté. les personnes sinistrées qui dépendent des banques alimentaires, etc.

La démocratie est en train de mourir et avec trois Prime Ministers jusqu'à présent en 2022 ; une qui a duré quelques semaines ; a rencontré et serré la main de la reine qui est décédée 2 jours plus tard ! Ainsi, la monarque ayant régné le plus longtemps dans sa 70e année sur le trône a terminé ses jours à Balmoral ; Balmoral son endroit préféré, acheté par Prince Albertsa reine Victoria qui aimait son emplacement et faisait des visites régulières en utilisant le train royal - une tradition qui se poursuit à ce jour.

Les chemins de fer ont réuni des familles et notre famille de cheminots est toujours ensemble, même si leur nombre diminue. Alors que le monde tourne en rond et que l'histoire se répète ..... l'invasion et l'occupation par Ukraine une armée russe de terroristes est une abomination dans notre monde moderne. Le décès d'un monarque ne met pas fin à une monarchie qui se poursuit continuellement; mais feu Queen aura une place dans l'histoire de notre association comme elle l'était dans , j'ai remis à la mairesse une série de timbres commémorant son jubilé de diamant. Il a insisté pour que je lui demande de lui rendre visite en tant qu'invitée! Je pense que cela aurait été impossible à faire et maintenant qu'elle est enterrée, nous, en tant qu'association, devons également examiner le vieillissement de nos membres et la diminution de leur nombre et nous demander combien de temps encore nous pouvons continuer. Les problèmes de mobilité et les maladies rendent impossible tout déplacement. Sorrento Sorrento Ce n'est pas seulement la section britannique de l'Association qui pense de cette façon; Mais toutes les sections doivent planifier la fin. La vie a un début mais une fin qui est la seule certitude.

## PERSONNES.

### † Janis Petersons



C'est avec un profond regret que nous avons appris le décès de Janis Petersons, président de la section lettone de AEC, qu'il a fondée en 1998. Il a été directeur du matériel roulant des chemins de fer lettons jusqu'à sa retraite et a guidé le système à travers des moments difficiles, en particulier après l'adhésion de la Lettonie à l'Union européenne, lorsque le financement du système ferroviaire a été considérablement réduit, faisant du système principalement un réseau de fret. Il a également été impliqué dans le chemin de fer

la préservation, facilitant la restauration d'une locomotive à vapeur estonienne pour une utilisation sur une ligne lettone à voie étroite . Dernièrement, il a participé à la planification du projet Rail Baltica .

Je l'ai rencontré pour la première fois lorsque lui et son collègue Valeris Turko sont venus aux journées européennes en Canterbury 1998, si peu de temps après la fondation de la section lettone. Peu de temps après, Jenny et moi avons rencontré sa femme Agnija et nous semblons avoir établi un lien spécial avec eux. Je l'ai toujours considéré comme un véritable ami et j'ai eu la chance d'assister aux deux Journées européennes qu'il a organisées – Riga une ville des plus intéressantes. La mort a été un grand choc pour nous, et nous espérons qu'Agnia sera maintenant en mesure d'accepter sa perte; et que la section lettone survivra à ce terrible coup. AEC

La photo de Janis a été prise lors des Journées européennes Linz en septembre 2019, la dernière fois que nous l'avons vu. Je remercie les membres de la section espagnole Paco Gonzalez de l'avoir prise, et iego Guerero de l'avoir obtenue de lui.

## NOUVELLES DE TRANSPORT TRAVELAND

### Rail Baltica.

Un accord de subvention qui verra le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'UE fournir 353,9 millions d'euros pour le projet Rail Baltica a été signé par l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement, les ministères des trois pays et l'agence trinationale de mise en œuvre RB Rail.

Cela permettra de financer l'achèvement des travaux de conception de la ligne principale entre la frontière polonaise et Kaunas Vilnius, ainsi qu'une indemnisation pour l'expropriation des terres ;

le début de la construction sur la priorité près de la frontière et élaboration d'une conception technique détaillée pour la base de construction de Skulte; la construction en , y compris les mesures d'atténuation du grand tétras; et les activités visant à assurer l'interopérabilité technique. LatviaLithuaniaEstonia Il s'agit de la huitième action du MIE soutenant la mise en œuvre de Rail Baltica et de la première de la période de financement 2021-2027.

« Nous vivons une époque d'incertitude économique accrue résultant de la crise géopolitique, des fluctuations continues des prix et de la disponibilité volatile des matériaux de construction, et il est plus important que jamais d'assurer une coopération transfrontalière étroite entre les partenaires des trois pays baltes pour livrer le Rail Baltica et maintenir sa position parmi les projets d'infrastructure à grande vitesse prioritaires de l'Union européenne », a déclaré Agnis Driksna, PDG de RB Rail, le 21 octobre 2022.

### **La Commission européenne lance une étude de faisabilité pour mieux connecter les réseaux ferroviaires ukrainiens et moldaves à l'UE**

La Commission européenne et la Banque européenne d'investissement (BEI) lancent une étude de pré-faisabilité visant à évaluer comment mieux relier les réseaux ferroviaires ukrainien et moldave au réseau transeuropéen de transport (-T). L'écartement des rails utilisé dans la plupart des pays de l'UE est différent de celui de , ce qui rend difficile l'expédition de marchandises dans les deux sens. Ce problème pourrait être résolu en étendant l'écartement ferroviaire de l'UE au-delà des frontières de et vers et . L'étude d'aujourd'hui est une étape clé dans la préparation d'une meilleure connectivité UE-Ukraine après la guerre. TEN Eastern Europe Poland Romania Ukraine Moldova Moldova

Mme Adina Vălean, commissaire chargée des transports , a déclaré à ce propos: « *L'étude est l'une des mesures à moyen et à long terme prévues dans le plan d'action pour les voies de solidarité et est également étroitement liée à la proposition de la Commission de juillet 2022 relative à l'extension du protocole -T à l'Ukraine et à la Moldavie. De cette façon, nous préparons le terrain pour des solutions à plus long terme, en soutenant l'Ukraine dans son commerce d'après-guerre et la reconstruction du pays, visant, en particulier, à combler le déficit d'interopérabilité aux frontières* ». TEN

Teresa Czerwińska, vice-présidente de la BEI, chargée des opérations dans et , a déclaré : UkraineMoldova « *L'étude de la BEI sur l'intégration des réseaux ferroviaires ukrainien et moldave à l'UE est la première étape vers une liaison de transport moderne entre l'UE et . Il s'agit d'un investissement stratégique pour une croissance économique durable et verte, qui améliore également la sécurité alimentaire mondiale. L'intégration des réseaux ferroviaires permettra une circulation plus facile et plus sûre des personnes, des biens et des services entre les trois marchés, ainsi qu'une intégration plus rapide des deux pays avec l'UE. Enfin, avec l'invasion de l'Ukraine par la Russie et le blocus des ports ukrainiens, qui ont provoqué une crise alimentaire mondiale d'une ampleur sans précédent, ces nouvelles liaisons de transport créeront une alternative fiable pour l'approvisionnement alimentaire qui profitera au monde entier. Tout cela fait de l'étude de la BEI sur l'intégration des réseaux de l'UE, de la Moldavie et des chemins de fer la bonne étape au bon moment. Je suis très fier du fait que la BEI et son équipe continuent de contribuer à des solutions qui rendent le monde meilleur et plus sûr.* Moldova Ukraine Ukraine Europe

Le service de conseil technique JASPERS de la BEI est chargé d'achever l'étude d'ici mai 2023, en étroite coopération avec tous les pays concernés.

### **L'écartement standard pour le monde entier et pourrait bénéficier au monde entier, selon la BEI Ukraine Moldova**

2 November 2022

L'amélioration des connexions avec le réseau -T s'appuierait sur des initiatives récentes visant à rétablir les liaisons ferroviaires entre et . Le service de conseil technique JASPERS de la Banque européenne d'investissement a entamé une étude de pré-faisabilité portant sur le développement de liaisons transfrontalières à écartement de 1 435 mm pour relier les réseaux ferroviaires ukrainien et moldave au réseau transeuropéen de transport à la lumière de l'attaque russe contre l'Ukraine. TEN Ukraine Moldova La Commission européenne a déclaré que la rupture d'écartement entre le 1 435 mm utilisé du côté de l'UE des frontières et l'écartement large de 1 520 mm en Ukraine et en Moldavie rendait le transport de fret difficile, mais que cela pourrait être résolu en prolongeant les voies à écartement standard depuis la Pologne et la Roumanie.

L'étude, qui doit être achevée d'ici mai 2023, est l'une des mesures à moyen et long terme énoncées dans le plan d'action de la Commission européenne sur les voies de solidarité et est étroitement liée à sa proposition de juillet 2022 d'étendre le réseau -T à l'Ukraine et à la Moldavie. TEN

« Nous préparons le terrain pour des solutions à plus long terme, en soutenant l'Ukraine dans son commerce d'après-guerre et la reconstruction du pays, visant, en particulier, à combler le déficit d'interopérabilité aux frontières », a déclaré la commissaire aux transports, Adina Vălean, le 21 octobre. Teresa Czerwińska, vice-présidente de la BEI, a déclaré que des liaisons transfrontalières modernes constitueraient « un investissement stratégique pour une croissance économique durable et verte » et « profiteraient au monde entier » en améliorant la sécurité alimentaire mondiale grâce à la création d'alternatives aux routes maritimes bloquées par Black SeaRussia

### **Ukraine – Réouverture de la liaison transfrontalière Romania**

EUROPE: La liaison ferroviaire transfrontalière de 19,3 km entre Rakhiv in et Valea ViUkraineşului in a été rouverte au trafic régulier. Romania

La ligne à écartement de 1 520 mm traversant la était hors service depuis 2007, mais a été réactivée dans le cadre de la stratégie visant à améliorer les connexions entre l'Union européenne et l'Union européenne.

UZ a achevé la rénovation de la majorité de la ligne sur le territoire ukrainien en août, et a maintenant restauré la courte section en . Carpathian mountains Ukraine CFR Romania

UZ prévoit initialement d'exploiter deux trains de voyageurs par jour dans chaque sens à partir de décembre.

L'échangeur sera fourni à Valea-Viseului avec des services sur le réseau à écartement de 1 435 mm offrant des connexions à Sighetu MarmaCFR Ției et BucureCluj-Napocaşti.

Les services devraient être exploités par les DMU de classe DPKr3 d'UZ, qui ont été fabriqués par Kryukovsky Railway Car Building Works en 2021. L'un d'eux a été utilisé pour la course inaugurale du 9 novembre. La durée du trajet de Rakhiv à Valea-Viseului sera d'environ 40 min, sans compter les procédures de contrôle aux frontières qui seront entreprises avant l'embarquement.

### **Romania réhabilite les liaisons ferroviaires vers Ukraine**

ROMANIA: Des voies supplémentaires ont été réhabilitées et remises en service à Vicşani à la frontière avec , fournissant un total de sept voies à écartement de 1 520 mm et six voies à écartement de 1 435 mm afin d'augmenter la capacité et de réduire les temps de transbordement. Ukraine

Le ministère des Transports a également lancé un appel d'offres pour la réhabilitation de la courte ligne à double écartement entre le Danube et Giurgiuleport of Galatişti en . Cela permettrait le transport de marchandises entre et via . La date limite de soumission était le 19 mai et les travaux portant sur 3,6 km d'écartement de 1 520 mm et 1,2 km de voie à écartement de 1 435 mm devaient être achevés en 60 jours. Moldova Galati Ukraine Moldova

### **Ukraine – Rétablissement de la liaison ferroviaire plus tôt que prévu Moldova**

EUROPE: Le chemin de fer de 23 km rétabli reliant Berezyne à Basarabeasca a été rouvert le 22 août. La ligne assure une liaison ferroviaire de la ligne Bilhorod-Dnistrovskyi - Izmail dans la partie sud de l'oblast d'Odessa au Danube, transitant et facilitant les liaisons ultérieures vers . Environ 22 km de l'itinéraire est dans et 1,2 km dans . CFM a déclaré que la réouverture ferait de Basarabeasca une plaque tournante logistique internationale pour les ports de , et . Ukraine Moldova port of Reni Moldova Romania Ukraine Moldova Moldova Ukraine Moldova Romania

### **BRÉTIGNY CRASH TRIAL RAIL**

FRANCE: Un tribunal d'Evry a reconnu l'opérateur national SNCF coupable d'homicide et de blessures involontaires à la suite du déraillement d'un service Intercités à Brétigny-sur-Orge, dans la banlieue sud, à Paris Austerlitz. July 12 2013 Limoges Paris

Le train passait par la gare de Brétigny lorsque les quatre des sept voitures Corail arrière ont déraillé à 137 km/h, tuant sept personnes et blessant ou traumatisant 428 autres, dont certaines attendaient sur les quais de la gare.

Dans sa décision du 26 octobre, le tribunal a infligé à la SNCF une amende de 300 000 € mais a acquitté l'inspecteur local de maintenance Laurent Waton, qui avait effectué le dernier contrôle de la voie huit jours avant l'accident. La société d'infrastructure SNCF Réseau, qui fonctionnait en 2013 sous le nom de Réseau Ferré de France, a également été acquittée.

A l'issue d'un procès qui s'est déroulé du 25 avril au 17 juin dernier, le procureur de la République avait déclaré que la SNCF avait « créé le contexte à l'origine de l'accident » par « une défaillance de la chaîne de maintenance ». Le procureur avait requis une peine maximale de 450 000 euros, affirmant que « tout le concept de service public s'est effondré » et accusant la SNCF d'être « une entreprise dans le déni ».

Le déraillement a été causé par une plaque de poisson desserrée obstruant la bride d'un passage oblique faisant partie d'une double rampe à environ 200 m au nord de la gare. La plaque de pêche avait pivoté à la suite d'une fissure qui s'était propagée dans le passage à niveau et qui avait été détectée pour la première fois en 2008.

La fissure aurait dû être surveillée annuellement par la SNCF, et « cette négligence dans la surveillance du passage à niveau est certainement liée au déraillement », a déclaré le juge dans la décision du 26 octobre. Si la SNCF avait correctement vérifié le passage à niveau, elle aurait constaté son état endommagé et procédé à son remplacement, a conclu le juge.

Le tribunal a également constaté que la SNCF ne disposait pas de contrôles documentaires adéquats pour contrôler les travaux effectués par son personnel de maintenance. Pour sa défense, la SNCF a déclaré que l'accident était imputable à un défaut indétectable de l'acier utilisé dans le passage à niveau, mais le juge a rejeté cet argument.

## **EJOURNÉES EUROPÉENNES AUTRES ÉVÉNEMENTSAND**

**Ce qui apparaît ci-dessous tel que proposé dépend des progrès réalisés pour vaincre le virus Covid-19 et rouvrir Europe à ses citoyens et visiteurs.**

### **Dates des événements européens.**

**AEC Journées européennes à Porto, Portugal 2023** a été organisé par la section espagnole, Pour éviter une augmentation massive des prix, les dates ont été modifiées – avancées à avril **2023**. Cela a raccourci le temps disponible pour faire des réservations à une date qui sera passée au moment où vous lisez ceci, mais votre éditeur a alerté les personnes qu'il pensait les plus susceptibles d'être en mesure d'assister. Toutes mes excuses à tous ceux qu'il a manqués. Néanmoins, le programme complet est donné ci-dessous.

**Les AEC Journées européennes pour 2024 devraient être en . Lublin, Poland** L'événement reporté a dû être reporté. Le programme paraîtra dans une prochaine édition de la Newsletter

Bien que des modifications aient été apportées au programme proposé, notamment les dates, des Journées européennes au Portugal; et que la date de paiement de l'acompte est déjà passée, néanmoins, au cas où des réservations tardives s'avèreraient possibles, je donne ci-dessous le programme final.

### **PROGRAMME DES AEC JOURNÉES EUROPÉENNES.**

**Il s'agit du programme définitif avec des dates révisées**

**Porto- (Portugal) 16 à 22 April 2023**

Organisé par la section espagnole AEC et les partenaires portugais

#### **Dimanche : 16 avril. Accueil des premiers participants**

08:00-23:00 Arrivée des participants du Bureau européen et des délégués du AEC

les pays membres et les autres participants au Conseil d'administration.

Transfert de l'aéroport de Sá Carneiro et de la gare de Porto Campanha à l'hôtel -ORIENTAL. 4 \*\*\*\*.

Rúa Padre Antonio Vieira 83OCA; près de la gare.

19:30 to 22:00- Dîner au restaurant de l'hôtel.

#### **Lundi 17 avril Réunion de l'AEC Commission administrative et arrivée du reste des participants.**

07:00 -08:45 Petit déjeuner.

09:00-13:00 Réunion du Conseil d'Administration AEC dans la salle de conférence de l'hôtel OCA-ORIENTAL.

13:00-15:00 Déjeuner au restaurant de l'hôtel.

15:30 –18:00 Poursuivre la réunion du conseil d'administration AEC, si nécessaire.

19:00 – 22:00 Ouverture officielle des Journées européennes AEC et dîner de bienvenue à venir déterminé.

## **Mardi 18 avril –GUIMARAISBRAGA**

07:00-08:30 Petit déjeuner.

08:45 Départ en bus jusqu'à .Braga

09:30-13:00 Visite guidée du funiculaire d'eau, des sanctuaires de Bom Jesús et du sanctuaire Braga de Sameiro

13:30 – Déjeuner au restaurant Albino Ponte de Caldas das Taipas, suivi d'un 14:30

Visite guidée de la ville et de la forteresse Guimarães Castle

18:00- Retour à .Porto

20:00- Dîner au restaurant de l'hôtel

## **Mercredi : 19 avril. EXCURSION EN BATEAU SUR LE DE REGUADOURO PORTO**

07:00-08:00 Petit déjeuner de l'hôtel.

08:30 Transfert bus jeter.

09:00 Départ, excursion en bateau sur le , ascenseur jusqu'à Régua, nourriture à bord Douro River

16:30 Retour en bus et dîner à l'hôtel Porto

8

## **. Jeudi 20 avril: DE ENTRONCAMENTO. NATIONAL RAILWAY MUSEUM**

07:00-08:00 Petit déjeuner.

08:30 Départ en train de la gare de Porto Campanha.

11:00 Arrivée à Entroncamento et visite du .National Railway Museum

14:00 Déjeuner à l'intérieur du .National Railway Museum

16:30 Départ d'Entroncamento, 18:52 Arrivée à Porto.

20:30 Dîner à l'hôtel.

## **Vendredi 21 avril et PORTOVILA NOVA DE GAIA**

07:00-08:30 Petit déjeuner de l'hôtel.

08:45- 13:30 Visite guidée pour voir les points historiques d'intérêt touristique en bus panoramique à Porto.

13:30-15:30 . Déjeuner à l'hôtel.

15:30-18:00 Temps libre pour faire du shopping et se détendre.

19:00 Départ en bus vers la cave typique pour le dîner de clôture. Fonctionnaire 20:00-23:30

dîner de clôture de l'événement, avec musique et groupe folklorique au AEC HERANÇA MAGNA Cave à Vila Nova de Gaia.

## **Samedi 22- DÉPART**

08:00-10:00 Petit déjeuner de l'hôtel.

Départ des participants. Transfert à la gare ou à l'aéroport.

## **PRIX:**

Coût par personne: double / simple

BASIC (Dîner du lundi 17 au petit déjeuner samedi 22) 695 € 815 €

PROLONGÉ (Dîner du dimanche au petit-déjeuner samedi 22) 842 € 962 €

CONSEIL (Dîner dimanche 16 au déjeuner lundi 17) 147 € 171 €

Note : Coût en chambre triple par personne (un lit double et un lit supplémentaire) 595 € à partir du 17 au 22 avril et 717 € du 16 au 22 avril).

## **PAIEMENT SUR LE COMPTE :**

Association européenne des cheminots-Section Espagne

ENTITÉ : ABANCA :

IBAN : ES29 2080 0375 1530 4004 6103

BIC : CAGLESMMXXX

## **Le programmeme comprend:**

- Hébergement à OCAI (hôtel à -ORIENTAL) 4 \*\*\*\*) construit il y a un an - Pension complète pour le déjeuner et le dîner avec boissons.

- Transport en bus, métro, bateau et train avec un accompagnateur.

- Entrée dans les musées et monuments.

- Transfert depuis et vers la gare ou l'aéroport

10

(Remarque: Tous les participants arrivant et partant de l'aéroport (la carte de métro « ANDANTE » Porto seront fournis).

De la gare de Porto Campanha, vous pouvez marcher; L'hôtel est situé à 300 m de la gare.

-. Pass pour les Journées Européennes

Le formulaire d'inscription dûment rempli doit être envoyé dès que possible.

Caution: exigé de 250 euros/pers avant 25 Novembre 2022 (délai prolongé)

Solde avant le 6 février 2023

Toute prolongation de la réservation avant le 16 avril ou après le 22 avril doit être gérée directement avec l'hôtel. Nous vous donnerons un code pour avoir un prix spécial dans tous les hôtels de la chaîne OCA Espagne et Portugal AEC ne peut effectuer aucune gestion, chaque participant sera fait directement avec l'hôtel. Le comité organisateur se réserve le droit de modifier le programme si nécessaire

## **PÉRIPÉTIES.**

### **Première partie : LE VOYAGE À NICE.**

Fin septembre, la section Français a AEC organisé un événement conjoint avec son équivalent FEANDC, l'Amicale des Agents Mouvement et Commerciaux des Gares (AMCG). Il s'agissait d'une entreprise reportée à plusieurs reprises en raison de l'épidémie de Covid19 et faisant suite au succès d'une initiative similaire organisée par AMCG en Brest 2018. Cette fois, c'était une semaine et ressemblait beaucoup à nos Journées européennes. En effet, l'occasion a été saisie pour tenir la deuxième réunion semestrielle du AEC Conseil d'administration pendant les travaux. Outre les Français membres de leurs organisations respectives, des AEC membres de , et Germany également présents en plus de Jenny et moi, qui avons décidé d'aller retrouver de vieux amis et de représenter la section britannique à la réunion du conseil. Belgium Poland

Comme les voyages en train longue distance avec bagages sont devenus plutôt un problème pour moi, nous avons décidé de voyager en voiture, de la même manière que nous avons dans le passé voyagé à la fois Austria et Spain. En effet, nous avons déambulé, en France évitant autant que possible les Autoroutes, en prenant six jours pour nous rendre à Nice, en commençant le lundi 12 septembre par un voyage de nuit en ferry de Portsmouth Oustréham, qui s'est avéré un peu moins ardu que prévu. Bien que notre départ ait été retardé en raison de l'arrivée tardive du service précédent en provenance de France, le bonus était une arrivée plus tardive le lendemain matin Du port de Français, nous avons négocié avec succès le périphérique de Caen; et nous nous sommes dirigés vers Le Mans, où, après avoir négocié le côté ouest du périphérique de cette ville, nous avons repéré notre hôtel juste à temps pour tourner sur une route secondaire. C'était un peu une surprise de finir la route d'accès à l'hôtel fermée à la circulation; mais les petits caractères nous assuraient que l'accès à l'hôtel était maintenu. Il s'est avéré être l'un des meilleurs IBIS hôtels que nous ayons trouvés lors de nos nombreux séjours à l'étranger. Notre voyage avait été beaucoup plus rapide que prévu et nous étions là à temps pour le déjeuner dans le restaurant Courtepaille attendant . Nous sommes restés sur place pendant le reste de notre séjour là-bas car le retour sur le périphérique était un peu intimidant.

La destination de mercredi était Bourges. Pour prendre la bonne route, il fallait revenir sur nos pas sur le périphérique à quelques carrefours. Malheureusement, notre itinéraire n'était pas balisé dans cette direction, car le trafic de transit du nord aurait emprunté la route du côté est, nous avons donc manqué notre virage et avons dû continuer un chemin équitable avant de pouvoir revenir sur nos pas, avec les jonctions maintenant indiquées et nous étions bientôt en route pour Tours. Beaucoup d'entre vous connaissent mon intérêt pour Français chemins de fer et j'ai une maquette représentant un emplacement imaginaire quelque part sur la ligne entre et Tours Le Mans. En fait, notre itinéraire nous a emmenés à quelques kilomètres de l'endroit où j'imaginai que mon modèle serait situé. Tout cela était plutôt étrange parce que, même si je n'avais jamais visité l'endroit précis auparavant, je sentais que je le savais. Par pur hasard, j'avais l'impression d'avoir parfaitement compris l'architecture et le paysage. Je me sentais plutôt satisfait de moi-même, même si la découverte que j'avais perdu ma petite loupe – utile pour lire les petits caractères sur les cartes, a nui à mon sentiment général de plaisir.

Notre hôtel - IBIS Budget cette fois - s'est avéré relativement facile à trouver. Bien que plus basique que celui de la nuit précédente, il y avait un Novotel à côté, où nous pouvions dîner à un prix réduit. Le lendemain matin, nous sommes donc partis pour notre prochaine escale à Roanne. Nous avons choisi cet endroit non pas à cause de la valeur touristique que la ville pourrait avoir - elle n'avait pas - mais était utilement situé sur notre chemin vers la vallée du Rhône Le meilleur déjeuner que nous avons pu trouver

était une pizza dans un petit café habité principalement par des étudiants de l'université voisine; tandis que le divertissement consistait en des moments forts des récents matchs de la Coupe d'Europe sur un réseau de télévision arabe. Les pizzas étaient si grandes que nous en avons gardé la moitié pour un pique-nique le lendemain. IBIS L'hôtel était sur une zone industrielle plutôt peu inspirante, mais il y avait un restaurant décent où notre table n° 34 rappelait des souvenirs de vacances pendant l'enfance de nos filles et leur maquillage un peu sur « Votre table dans la salle à manger est le numéro trente-quatre! »

Le vendredi matin, nous sommes partis pour atteindre la vallée du Rhône. Nous avons longé St Etienne, une extrémité de la première ligne de chemin de fer Française ; une grande ville, toujours industrielle mais qui n'était plus le centre minier qu'elle avait été à l'origine de l'arrivée du chemin de fer. De là, nous avons pris une belle route sinueuse à travers le Parc Naturel Régional du Pilat. Conduire aurait été plus facile sans la horde de cyclistes qui ont opposé leurs forces à la montée. Nous nous sommes arrêtés un moment à l'Auberge de La République, qui semblait ne servir que le commerce de passage et les réparateurs de routes locaux, dont nous partageons la compagnie autour d'une bonne tasse de café. Nous avons retrouvé les cyclistes au Col de La République, où, comme eux, nous nous sommes arrêtés pour admirer la vue sur les montagnes. Puis nous sommes descendus, maintenant devant les cyclistes pour atteindre la Rhône. Nous avons le choix entre la rive gauche ou la rive droite. Nous avons choisi la rive droite moins utilisée et plus pittoresque. Nous avons trouvé un endroit idéal, entouré de vignes, pour manger le reste de nos pizzas et regarder les trains passer. Comme pour la route, il en va de même pour le chemin de fer – il y a des lignes des deux côtés de la rivière, bien que là où nous étions, c'était une route exclusivement de fret. Plus au sud, près de Avignon un service voyageurs vers Nîmes a récemment été réintroduit. Après notre déjeuner, nous avons continué vers le sud, en passant par Tournon-sur-Rhône et en ravivant les souvenirs des jours passés à visiter le chemin de fer du Vivarais, bien que nous ne nous soyons pas arrêtés car il n'y avait pas de trains ce jour-là. Donc, en début d'après-midi, nous sommes arrivés à Valence, notre prochain port d'escale. La construction d'une nouvelle route avait modifié l'approche de la ville, mais elle a aidé notre approche de l'hôtel car elle venait du sud et a ainsi évité d'avoir à traverser une route très fréquentée. À ce moment-là, il me manquait ma petite loupe et je me demandais si je pourrais trouver quelque chose parmi le département de papeterie de l'hypermarché juste de l'autre côté de la route et assez près même pour que je puisse marcher. Heureusement, il y avait un passage pour piétons. Je n'ai pas eu de chance dans l'hypermarché, mais l'opticien là-bas a mis au point une merveilleuse loupe de la taille d'une carte de crédit avec lumière LED intégrée. Il s'est avéré très utile.

Dans la matinée (samedi) nous avons commencé vers Aix-en-Provence. Cette fois, nous avons suivi la rive gauche du fleuve jusqu'à avant de Orange traverser le pays du Luberon en passant par Carpentras pour arriver à destination. Nous avons trouvé une belle boulangerie dans un centre commercial à la périphérie nord où nous avons pris un délicieux déjeuner de collation.

Nous nous attendions à des difficultés à négocier le réseau routier autour de la ville, malgré notre arrivée et notre départ sur la RN7, qui était pour partie du chemin englobée dans une route de type autoroute. Mais nous avons survécu et nous nous sommes retrouvés à pointer dans la bonne direction sur la bonne route. Puis nos ennuis ont commencé.

D'abord, nous nous sommes éteints trop tôt et nous nous sommes retrouvés au milieu de nulle part. En faisant demi-tour – c'était un peu un cauchemar car la route était si étroite et sinueuse – nous sommes revenus à la route principale. Mais nous n'avons pas pu trouver l'hôtel. Nous avons trouvé un petit supermarché et avons demandé là-bas. On nous a indiqué l'hôtel d'à côté. On nous a assuré que c'était le bon endroit mais le nom avait été changé. Ce n'était pas le cas et le nom n'avait pas changé. L'endroit semblait désert et l'accès se faisait apparemment en payant à la machine et en obtenant un code pour ouvrir la porte.

Heureusement, quelqu'un à l'intérieur m'a vu et a ouvert la porte. Ils ont pu me dire où se trouvait vraiment notre hôtel – nous avons passé l'entrée cachée par des travaux routiers. En revenant sur nos pas, nous l'avons trouvé une deuxième fois. Comme l'autre, l'accès se faisait par machine. Mais nous ne pouvions pas faire fonctionner le code. Nous avons dû appeler le numéro d'urgence et le gardien est venu nous laisser entrer. L'astuce était que vous deviez taper votre code très rapidement ou cela ne fonctionnait pas. Après quelques essais d'entraînement, nous avons finalement compris. Bien que l'hôtel était basique même selon les normes de IBIS Budget, le petit restaurant à quelques centaines de mètres était divin.

Heureusement, nous l'avons trouvé dans l'après-midi et avons pu réserver une table pour le dîner ce soir-là. Je vais passer sous silence le fait de prendre la mauvaise sortie au rond-point et de me retrouver face aux péages autoroutiers. Revenir à nouveau était un peu délicat pour dire le moins !

Le dimanche matin, nous savions où nous allions. C'était la RN7 jusqu'à Nice – tout le long de la côte méditerranéenne. Ça ne pourrait pas être plus facile – du moins c'est ce que nous pensions! Nous avons pris un mauvais virage à l'approche Cannes et nous nous sommes retrouvés dans une impasse dans une zone industrielle. Il nous a fallu des siècles pour trouver notre chemin hors du labyrinthe. Mais de retour sur la RN7, nous avons trouvé notre chemin sur Antibes voir aucun des endroits que nous avons visités pendant notre lune de miel. Et ainsi de suite vers Nice, maintenant en fait indiqué – mais nous nous dirigeons vers le Terminal 2 avant qu'il ne nous soit apparu que Nice Côte d'Azur était en fait l'aéroport. Heureusement, la sortie était également indiquée et bientôt nous étions sur une route parallèle nous ramenant vers la 'Promenade des Anglais' - ne pourrait pas être plus facile, n'est-ce pas ? Sauf qu'en face de nous, la route principale a été fermée et nous nous sommes retrouvés dans un parking souterrain à la place. Encore une fois, nous avons réussi à manœuvrer à nouveau et avons trouvé la « Déviation ». Nous sommes arrivés au vieux port sans aucune difficulté, mais nous avons ensuite constaté que le système à sens unique avait été changé et nous avons passé près d'une heure à parcourir les rues adjacentes pour nous rendre à notre hôtel – que nous avons vu plusieurs fois dans le mauvais sens dans une rue à sens unique avant de trouver l'autre extrémité.

Heureusement, il y avait un espace juste devant l'entrée du parking de l'hôtel, que nous avons bloqué jusqu'à ce que nous puissions faire entrer la voiture. De nombreux bâtiments Français modernes sont tous des colonnes et des murs en parpaings dans leurs parties inférieures et cela n'a pas fait exception. J'ai déjà été dans Français parkings souterrains, mais celui-ci était vraiment serré, avec un demi-tour nécessaire entre les colonnes pour entrer à l'intérieur. En essayant de m'assurer que l'arrière de la voiture était libre d'une colonne, j'ai gratté mon rétroviseur sur une autre. Mais nous étions arrivés.

Jenny et Philip Worsfold

### **ÉVÉNEMENTS RÉCENTS... Découverte de Nice 18 au 24 Septembre.**

Jenny et moi avons passé une semaine splendide avec des amis européens lors de l'événement organisé conjointement par les sections Français de la AEC FEANDC. Nous sommes arrivés le dimanche après-midi après un voyage plein d'action par la route (voir plus haut), nous étions donc heureux de nous détendre un peu avant que l'événement ne décolle. Mais le dimanche soir, nous avons dîné délicieusement au restaurant du Comptoir Centrale Électrique de la rue Bonaparte, à quelques mètres de l'Hôtel du Pin, où nous avons séjourné pendant l'événement. Dîner à l'extérieur – comme vous pouvez le faire dans ces régions – l'atmosphère était en effet électrique car cette route semble être un centre de vie nocturne pour les jeunes et les moins jeunes. C'était une belle surprise d'être accueilli par des amis de Poland, et Germany comme nous avons dîné et ils se sont dirigés de l'arrêt de tram à l'hôtel. Spain

Le lundi, Jenny et moi avons exploré les environs de l'hôtel jusqu'à la place Garibaldi et descendre Old Port. jusqu'à la rue Bonaparte était un peu plus calme et nous avons apprécié une promenade douce avec arrêt pour le café et le déjeuner avant de retourner à l'hôtel pour se reposer, rencontrer les nouveaux arrivants et arriver au restaurant 'Le Garibaldi' pour le verre de bienvenue et le dîner.

Mardi matin, l'aube était claire et claire et parfaite pour la visite à pied de la ville. Cela s'est avéré trop pour Philip, mais Jenny lui a dit qu'il avait déjà vu les meilleurs morceaux et qu'il n'avait donc pas manqué grand-chose. Cependant, il n'avait pas été informé que le déjeuner avait été avancé, de sorte qu'au moment où il a rejoint le parti, il était bien avancé. Dans l'après-midi, nous avons fait un tour en bus - encore une fois légèrement perturbé car il n'y avait pas assez de place dans le premier bus et ceux qui n'avaient pas à marcher jusqu'au terminus de bus, puis à faire un voyage légèrement tronqué se terminant au Vieux-Port, où nous avons visité l'usine de bonbons, de chocolat et de conserves de Florian Nous étions tous prêts à manger quand nous sommes retournés au Garibaldi pour le dîner.

Les Français AEC ont ensuite tenu leur AG.

Mercredi, nous avons quitté l'hôtel pour l'arrêt de tramway le plus proche afin de nous rendre au terminus niçois du Chemin de fer de Provence, une ligne à voie métrique qui sert à la fois d'artère de banlieue et de lien vers le pays montagneux derrière la ville. Le 'Train des Pignes' est parti ponctuellement à 09h25 nous avons voyagé jusqu'à Entrevaux pour une visite guidée de la ville médiévale avant le déjeuner Dans le passé, la ville était effectivement à la frontière entre ce qui est devenu la France et ce qui est devenu l'Italie, donc a été fortifiée et fortifiée et sur la colline au-dessus se trouvait la Citadelle. Surplombant la jonction de deux vallées et contrôlant ce qui se passait en contrebas. Les rues étaient étroites avec de vieux bâtiments fascinants et un excellent restaurant pour le déjeuner. Après le déjeuner, nous étions libres d'explorer davantage et de gravir la colline jusqu'à la citadelle – un exploit malheureusement au-delà des capacités de Philip. Nous sommes rentrés à Nice en train, arrivant juste avant six heures au plus fort de l'heure de pointe. C'était une pression dans le tram pour retourner à la place Garibaldi, mais la plupart des gens prenaient des précautions Covid raisonnables et je n'ai entendu

parler de personne l'attrapant. Nous sommes retournés au Garibaldi pour le dîner, après quoi ce fut au tour de Français FEANDC de tenir leur AG.

Jeudi était le jour pour l'excursion en bateau à Monaco. Nous sommes arrivés à temps Old Port pour nous lancer dans une mer assez agitée. Le voyage a duré environ trois quarts d'heure. Depuis le port, nous avons admiré ou été consternés par les yachts de luxe amarrés là avant de grimper à travers l'enclave rocheuse – en utilisant des escala-tors ou des ascenseurs chaque fois que possible. Certains d'entre nous se sont un peu perdus mais nous nous sommes tous levés palace of Monte Carlo au sommet de la falaise à temps pour voir la relève de la garde à noon. Le déjeuner a suivi dans un charmant restaurant avant une visite guidée du palais princier. Le retour au port était heureusement tout en descente et la mer s'était calmée pour le voyage de retour à Nice. Philip a trouvé le retour à l'hôtel un peu difficile, mais a finalement réussi à dîner à temps au Garibaldi. Puis ce fut au tour du AEC Conseil d'administration de tenir sa réunion – la deuxième de l'année, pour se conformer aux Statuts, bien qu'elle fût, en fait, inquirée. Le vendredi matin, nous sommes partis en autocar vers l'est le long de la côte village of Eze pour visiter la parfumerie et le laboratoire de Fragonard, une parfumerie bien connue. Nous nous sommes arrêtés pour prendre des photos à des points de vue le long du chemin, car la route suit la côte à une certaine hauteur au-dessus du niveau de la mer. Il y avait du temps pour faire du shopping avant le déjeuner au restaurant Pinocchio. Quelques âmes intrépides ont grimpé la colline jusqu'au vieux village au sommet. Certains d'entre nous ont décidé qu'une bière fraîche était une meilleure idée! Nous sommes partis assez tôt pour nous préparer pour le dîner de gala ce soir-là au Garibaldi. Au cours du dîner, Philip a reçu sa citation en tant que président d'honneur européen de AEC.

Le lendemain matin, c'était fini et nous sommes tous partis vers la maison Jenny et Philip dans leur voiture en direction d'une Aix-en Provence nouvelle aventure. Mais c'est une autre histoire.

### **Visite du week-end à .Brussels**

Six d'entre nous de la section britannique ont voyagé en Eurostar pour un long week-end Brussels du vendredi 25 novembre au lundi 28<sup>novembre</sup>. Là, nous avons rencontré deux amis de la section Français, Pierrette et Gilles Michel; ainsi que les membres de la section belge Johny van der Bracht et Angela Lewus, qui vivent localement et ont été d'une grande aide pour faire démarrer le spectacle. Par pur hasard, la secrétaire générale européenne de AEC, Malgorzata Boczek de Pologne se trouvait en Belgique en même temps qu'un jour, nous avons pu la rencontrer. Un membre de la section polonaise qui, par chance, séjournait en Belgique à ce moment-là,

Cela a créé un grand mélange de personnalités, de nationalités et de langues - une expérience que nous avons le privilège de vivre. Il a même attiré l'attention d'un autre dîneur dans un restaurant où nous prenions l'un de nos repas du soir; Il s'est arrêté pour nous demander quel genre de groupe nous étions AEC et a été étonné quand nous avons expliqué ce que AEC c'était!

Le marché de Noël était ouvert - visité par la plupart d'entre nous - quelques aventuriers essayant la grande roue, et les lumières de Noël dans le étaient assez incroyables. Brussels Grand Place

Nous avons également eu une journée (où il y avait Bruges deux marchés de Noël) et, étant dans la partie flamande de, ayant une architecture assez différente et une « sensation » généralement différente.

Belgium C'est une ville où nous n'aurions pas pu passer beaucoup plus de temps.

Le dimanche, nous nous sommes rendus (ayant maintenant maîtrisé à peu près l'art d'obtenir les billets les moins chers des machines de la gare) pour visiter le musée du chemin de fer, « Train World ». Et c'est aussi un très bon musée, ayant des choses intéressantes à la fois pour les amateurs de train et pour certains d'entre nous plus intéressés par l'histoire sociale. (Ma propre tentative sur le simulateur de train était très amusante, mais indiquait que je n'aurais jamais fait un conducteur de train.) Schaerbeek

De retour lundi matin sur un Eurostar et un peu en retard, nous Amsterdam étions vraiment désolés de dire au revoir aux autres membres du groupe, jusqu'à la prochaine fois – mais au moins le soleil brillait quand nous sommes rentrés dans le groupe. England

Jenny Worsfold

### **... CHOSES À VENIR AND**

#### **Retrouvilles mensuelles...**

Nos efforts pour organiser des réunions Birmingham sont tombés sur un terrain caillouteux. La réunion d'octobre a dû être annulée en raison de la grève des chemins de fer, et il n'y avait pas suffisamment de soutien pour que la seule personne qui avait pu s'occuper de la réunion ait passé trois heures et demie à voyager pour déjeuner seul dans un pub qu'il aurait visité pour la première fois. Un retour à Reading a été suggéré, mais nous avons l'intention de discuter de l'ensemble du sujet des Retrouvilles lorsque nous avons notre week-end ensemble - Brussels un événement qui aura juste eu lieu lorsque vous recevrez cela.

Nous n'avions pas prévu de Reunion rendez-vous en décembre et il semble probable que nous les suspendrons au moins jusqu'à la publication de la prochaine édition de la newsletter. Entre-temps, tout changement sera notifié par e-mail uniquement. Si nous n'avons pas votre adresse e-mail et que vous souhaitez recevoir des notifications entre les newsletters, veuillez en informer l'éditeur.

#### **visites.**

Nigel travaille également sur une visite à un festival de la bière sur le chemin de fer North Norfolk.

L'enquête de Bob sur la possibilité d'une visite plus longue aux Great Little Trains of Wales et à Port Meirion, à laquelle nous pensions inviter des membres étrangers pour la réunion du Conseil d'administration européen, s'est avérée extrêmement coûteuse pour notre examen – ou celui de nos collègues européens. Il est triste de noter qu'un hôtel 3 étoiles dans le centre Brussels est maintenant nettement moins cher que l'hôtel le plus basique près de la gare de Kings Cross à London. .

#### **BADGES DE CRAVATES D'ASSOCIATION.AND**

Comme d'autres sections, la section britannique de l'Association a une cravate et un insigne. Nos articles particuliers sont communs aux sections britannique et belge. Nous avons produit les cravates et la section belge, les badges. Nous étudions la possibilité d'avoir un t-shirt unisexe ou un sweat-shirt. Qu'en penses-tu?

Cravates (à 4,50 £ plus frais de port) et badges (le dernier à 1 £. 50, y compris les frais de port intérieurUK) sont disponibles pour **Philip Worsfold**. Veuillez d'abord le contacter par e-mail ou par téléphone pour vérifier les disponibilités(détails en haut de la page 2).

#### **TRANSPORT AFFRÉTÉ (CILT) INSTITUTE OF LOGISTICSAND**

**Forum** d'étude ferroviaire : L'ancienne Railway Study Association a fusionné avec le Chartered Institute of Logistics and Transport (CILT) pour former le Railway Study Forum. Les tarifs d'abonnement ont changé et n'incluent plus un abonnement aux « chemins de fer modernes ». Chaque session annuelle de conférences est maintenant en ligne et, avec d'autres détails et activités, peut être trouvée sur le site Web du CILT. <https://ciltuk.org.uk>

#### **ASSOCIATION DES JEUNES TAMPONS.**

Il n'y a pas d'abonnement à condition que vous ayez une adresse e-mail; et aucune obligation d'assister à leurs événements. Si vous souhaitez plus de détails, le secrétaire est Larry Fullwood, tél. 01485 541599, e-mail [larry.fullwood@virgin.net](mailto:larry.fullwood@virgin.net) .

#### **DÉFIS.**

L'Association des employés des chemins de fer et des transports publics, qui existe depuis longtemps, offre une assurance à prix avantageux par le biais d'offres, notamment des assurances concurrentielles par l'intermédiaire de ses courtiers, le groupe Alan Boswell; et des réductions et des rabais dans les magasins et les attractions partout au pays. L'Annuaire donne tous les détails, y compris le guide inestimable des installations de voyage du personnel à travers le monde. Pour plus de détails, contactez notre secrétaire adjoint, Peter Davies (voir page 2), qui est également secrétaire général de REPTA; ou visitez:

[www.repta.co.uk](http://www.repta.co.uk)

#### **FEANDC.**

FEANDC a des objectifs sociaux similaires à ceux de la FEANDC ; et comme l'a fait dans un certain nombre de pays européens, y compris certains qui n'ont pas de sectionsAECAECAEC. Plus de détails et toutes les autres informations sur FEANDC sont disponibles auprès de Peter Davies (adresse, etc. à la page 2).

#### **AND POUR L'AVENIR???**

Nous nous efforcerons de poursuivre la production de ces bulletins. J'utilise une variété de sources pour les nouvelles d'intérêt international et je remercie les membres qui m'envoient des informations – mais je continue mon appel pour plus de votre part. J'espère que je pourrai tenir ma promesse d'autres articles. Alors s'il vous plaît, mettez un stylo sur papier pour que je puisse constituer une bibliothèque d'articles. Restez en contact et faites-nous part de vos informations, de vos points de vue et de vos idées. Le prochain numéro sera publié pour 1<sup>st</sup> March 2023 La date limite de copie est **1<sup>st</sup> February 2022.**

## **RÉSUMÉ DES ÉVÉNEMENTS**

**En raison de la faible participation récente aux récentes réunions et de la nécessité d'en annuler certaines en raison de grèves des transports, nous avons décidé de nous demander si elles sont la bonne voie à suivre. Nous n'organisons donc aucun événement social en janvier ou février 2023. S'il vous plaît laissez-nous part de vos idées pour considération.**