



Pour garder un souvenir

de votre voyage,

Cartes postales

Goblets

Porte jeton

Marques pages

Magnets

Stylos

sont proposés à notre boutique

située au niveau du bar



Vapeur à la Mer...

SOTTEVILLE
via ROUEN R.D
DIEPPE-VILLE

2017

DATES DES
CIRCULATIONS

SAMEDI 15 JUILLET

SAMEDI 29 JUILLET

SAMEDI 12 AOUT

SAMEDI 26 AOUT



Trains assurés
par la
Locomotive
à vapeur
231 K 8
du MFPN !

Association loi 1901
PACIFIC VAPEUR CLUB



Réservation obligatoire sur notre site, par courrier, mail et téléphone !

contactpacific231@gmail.com 02.35.72.30.55

Venez visiter notre nouveau site : Nous sommes sur Facebook
www.pvcasso.fr Pacific Vapeur Club PVC



Photos non contractuelles, événement organisé par le PVC et le MFPN, en cas d'avarie, la locomotive ou un autre matériel peut être remplacé.
Les horaires vous seront communiqués dès que nous aurons confirmation de ceux-ci.
Cliché Philippe CARON PACIFIC VAPEUR CLUB et VILLE DE DIEPPE AGRÉMENTÉES DE DROITS et affiche réalisée par Pôle Com PVC, Kevin LESIEUR

LE MOT DU PRÉSIDENT

Bonjour à toutes et tous,

Je vous souhaite la bienvenue dans notre train historique et cabaret. Vous trouverez dans ce dépliant d'aide au voyage, les caractéristiques de nos matériels, l'histoire et le profil des lignes empruntées entre Sotteville et Dieppe.

Au centre du train, un bar vous accueille tout au long du voyage. Dans chaque compartiment, vous trouverez la carte des produits proposés. Je tiens particulièrement à respecter certains principes concernant les consommations et les repas servis à bord : maison, frais, local, simple et bio si possible. C'est pourquoi, vous ne trouverez pas au bar les éternels sodas et autres coca cola. Le Pacific Vapeur Club travaille avec des artisans et commerçants locaux. N'hésitez pas à demander à nos équipes les coordonnées de nos partenaires.

Une boutique est également présente dans la voiture bar et se déplacera dans les autres voitures. Les objets de cette boutique sont tous fabriqués en France ou en Europe, là encore je privilégie les entreprises nationales ou européennes. Vous pourrez donc emporter

un souvenir de ce voyage qui vous accompagnera au quotidien.

Vous disposez d'une place numérotée dans une voiture également numérotée, bien évidemment, vous pouvez vous déplacer dans le train. Après Rouen RD, nous marquerons un arrêt à Auffay, vous pouvez descendre sur le quai. Une cigarette peut être ? Dès le son du sifflet du contrôleur entendu, il vous faut remonter. A Dieppe, la rame restera à quai jusqu'au départ, elle sera fermée à clef, vous pouvez donc laisser des effets personnels si vous le souhaitez. A partir de 17 h 30, les voitures seront de nouveau accessibles.

Les voyageurs qui ont réservé le cabaret pourront accéder à la voiture de tête, elle est rouge, à partir de 18 h 45. Si vous souhaitez assister au spectacle sans avoir réservé, rapprochez vous de nos équipes pour connaître les disponibilités. Le supplément « cabaret » vous sera demandé.

Je vous souhaite un agréable voyage et une très bonne journée.

Frédéric POLBOS

Président du Pacific Vapeur Club.

Dans cette brochure vous trouverez :

- page 2 : Le mot du Président
- page 3 : Notre trajet vers Dieppe
- page 4 : Notre trajet vers Dieppe (suite)
- page 5 : Profil et schémas de la ligne
- page 6 : Nos prochains voyages
- page 7 : Nos prochains voyages
- page 8 : Train cabaret
- page 9 : L'arrivée du chemin de fer à Dieppe
- page 10 : La 231 K 8
- page 11 : La Pacific 231 G 558 ex ETAT et le Pacific Vapeur Club
- page 12 : Gardez un souvenir de votre voyage

LA PACIFIC 231 G 558 EX ETAT ET LE PACIFIC VAPEUR CLUB

Construite en 1922 par la Société BATIGNOLLES-CHATILLON à Nantes pour le réseau de l'ETAT, la 231 G 558 fait partie d'une série de 283 machines.

Sa distribution est transformée en 1936 aux Ateliers de Quatre-Mares, qui installent sur les 4 cylindres une distribution à 4 soupapes DABEG. Elle devient alors une double Dabeg (231 DO). Elle sera dénommée 231 G par la SNCF. Elle termine sa carrière en 1968.

Le 4 Novembre 1977, elle est cédée par la SNCF, au franc symbolique, à l'Amicale des Chefs de Traction du Réseau Ouest.

Créé en 1983 le Pacific Vapeur Club se donne pour objet de la remettre en état de marche. Huit mille heures de travail bénévole y sont consacrées de 1983 à 1986. Le dimanche 29 Juin 1986 elle effectue son train inaugural: Sotteville-lès-Rouen / Paris St-Lazare, par Serquigny à l'aller et par Vernon au retour.

Entre temps, en 1984, elle a été classée monument historique, au titre du mobilier, par le Ministère de la Culture.

Immobilisée depuis de nombreuses années, son essieu moteur et sa suspension, devraient être remontés en octobre/novembre prochain.

Le Pacific Vapeur Club s'est également doté du matériel remorqué d'époque. Il peut ainsi présenter une rame historiquement homogène « années 30 ». Chaque année l'association organise des trains spéciaux comme celui d'aujourd'hui. Elle peut aussi mettre en marche des trains affrétés sur mesure, par des organismes divers : collectivités, sociétés, clubs, associations, comités d'entreprise, etc.

POUR VOTRE SECURITE, respectez les consignes figurant au verso de votre titre de participation et conformez-vous aux directives des responsables du Pacific Vapeur Club.

Pour nous contacter :

Adresse : PACIFIC VAPEUR CLUB

Boite Postale 115 76303 Sotteville-lès-Rouen Cedex

Téléphone/Fax : 02 35 72 30 55

Courriel : contactpacific231@gmail.com

Site Internet : www.pvcasso.fr

Vous pouvez adhérer à l'association: Demandez un bulletin d'adhésion à nos hôtesses dans la voiture bar ou au responsable de votre voiture. Vous bénéficierez d'une information régulière sur nos activités, d'un bulletin de liaison trois fois par an et de substantielles réductions sur le prix de votre participation à nos trains.

Vous contribuerez à notre action de conservation et de mise en valeur du patrimoine ferroviaire.

LA PACIFIC 231 K 8

Notre rame est tractée aujourd'hui par la vénérable 231 K 8, une machine construite en Allemagne, par les établissements Henschel en 1912. Elle a donc aujourd'hui **105 ans** !

Cette machine appartenait à un lot de vingt Pacific. D'abord employée au dépôt de Dijon, elle fut mutée au dépôt de Lyon-Mouche en 1931 puis à Avignon en 1941. Profondément modifiée en 1947 elle regagna Lyon-Mouche avant d'être mutée au Nord. Le dépôt de Boulogne-sur-Mer l'employa alors en service express sur Lille et surtout Amiens.

A la fin de son service actif, elle fut préservée par la Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires en 1975, puis reprise par l'association MFPN (Matériel Ferroviaire Patrimoine National) qui l'a remise en état de fonctionnement et qui l'exploite aujourd'hui.

Le Pacific Vapeur Club est heureux de pouvoir vous présenter cette machine, classée monument historique, sur les lignes de Normandie.



La 231 K 8 au Pacific Vapeur Club à Sotteville

NOTRE TRAJET VERS DIEPPE

Nous partons de la gare de Sotteville-lès-Rouen en direction de Rouen en empruntant la voie 1 de la ligne Paris-Le Havre. C'est une ligne à double voie, électrifiée en 25 KV 50 Hz depuis 1967. Elle est entièrement équipée de la signalisation par block automatique lumineux et contrôle de vitesse par balises (KVB). Longue de 228 km, elle a été mise en service en 1843 jusqu'à Rouen, et en 1847 jusqu'au Havre.

Tirée par la 231 K 8 de la MFPN, la rame historique du Pacific Vapeur Club, est composée principalement de voitures OCEM (1) de 2^{ème} classe des années 30, d'un véhicule mixte B4d (4 compartiments de 2^{ème} classe et une partie fourgon) faisant office de bar et de voitures de services, d'un fourgon type «Etat» de 1930 et d'autres voitures.

Nous franchissons la Seine sur le viaduc d'Eauplet (le Pont aux Anglais), superbe ouvrage métallique à 4 travées de 352 mètres de longueur totale. Nous nous engouffrons sous le tunnel Sainte Catherine (1057 mètres), passons à la « bifur » de Darnétal, puis, après être passés sous les tunnels Saint Hilaire (78 mètres) et Beauvoisine (1352 mètres), nous entrons en gare de Rouen-Rive Droite. Nous stationnons quelques minutes pour prendre des voyageurs puis nous continuons sur la ligne Paris-Le Havre.

Nous passons sous les tunnels Saint Maur (1163 mètres) et du Mont Riboudet (352 mètres). Cette section de la ligne offre sur notre gauche de belles perspectives sur le port de Rouen.

Après avoir traversé Maromme puis Malaunay le Houlme, nous franchissons les 2 viaducs de Malaunay (90 mètres chacun) et atteignons la « bifur » de Malaunay. C'est ici que la ligne de Dieppe, que nous allons emprunter, se sépare, à droite de la ligne Paris-Le Havre. Elle est à double voie jusqu'à Clères où commence la voie unique jusqu'à Dieppe.

Elle est équipée de la signalisation par BAPR (Block Automatique à Permissivité Restreinte) et autorise une vitesse de 140 km/h. Elle est parcourue chaque jour par de nombreux TER circulant entre Rouen et Dieppe.

A Clères commence, avec la voie unique, la rampe de 10 mm/m qui nous conduit à Saint Victor l'Abbaye.

Entre ces 2 gares nous sommes passés sous la ligne Motteville Buchy, longtemps abandonnée et qui, après électrification, vient d'être réouverte au trafic fret. Cette résurrection s'est faite dans le cadre de l'opération «Port 2000» pour améliorer le débouché ferroviaire du port du Havre vers le Nord et l'Est en évitant le passage des convois par le goulot d'étranglement de Rouen.

Nous abordons maintenant la longue descente vers Dieppe (35 kilomètres) par la riante vallée de la Scie. Nous continuons vers Longueville sur Scie, Saint Aubin sur Scie et nous sommes bientôt sous le tunnel Saint Pierre (1654 mètres), au bout duquel nous entrons en gare de Dieppe.

Au débouché du tunnel, sur notre droite, nous pouvons remarquer la plate forme de l'ancien raccordement de Saint-Pierre, qui rejoignait la voie vers Serqueux.

Nous avons parcouru 67 kilomètres depuis Sotteville-lès-Rouen. Vous voici au bord de la mer. Profitez bien de l'air vivifiant de la Manche.

(1) Office Central d'Etudes de Matériel : bureau d'études commun aux divers réseaux ferroviaires français, créé après la 1^{ère} guerre mondiale pour unifier la conception des matériels remorqués.

La voiture inox : Cette voiture n'est pas du voyage le 29 juillet, mais elle le sera peut être sur les voyages suivants, il s'agit d'une voiture particulière, prêtée par l'association MFPN. Ces voitures ont été construites en normandie par Carel et Fouché à Aubevoye commune située près de Gaillon dans le département de l'Eure. Elles ont été commandées par la SNCF via sa "division d'études des voitures (DEV)" en 1950 pour moderniser le parc des trains rapide. Première livraison en 1952.

Alors pourquoi l'inox ? C'est plus léger que l'acier, plus rigide et bien plus simple à entretenir, d'ailleurs à cette époque, beaucoup de matériel possède une caisse en inox ... Z5100 et Z3700 par exemple. (C'est le principe BUDD).

Pour l'humour, mais pas forcément faux, esthétiquement, l'inox, c'était un peu la mode version américaine.... 2 grandes familles «d'inox», les longues et les courtes... À l'origine elles devaient être courtes, mais après des études avec nos confrères allemands, le modèle «long» pouvait aussi rendre service, donc il y en a de 25,1m et d'autres de 26,4m.

Elles pouvaient rouler jusqu'à 160km/h pour certaines, sur des compositions phares, comme la flèche d'or, le train bleu... et après quelques modifs sur le Mistral. Certaines étaient même sur les TEE «Trans Europ Express». Elles ont terminé leurs carrières vers les années 1998-1999.

L'ARRIVEE DU CHEMIN DE FER A DIEPPE

Le Conseil d'Arrondissement de Dieppe regrette dès 1841 de n'avoir pu obtenir une ligne directe à travers le Pays de Bray. Cela se fera plus tard mais par tronçons (Pontoise-Gisors 1868/ Gisors-Gournay 1870 / Gournay-Neufchâtel 1872 / Neufchâtel-Dieppe 1873).

En 1841 le projet de la ligne Rouen Le Havre étant très avancé les Dieppois suggèrent d'y souder à Malaunay un embranchement vers Dieppe.

La loi du 19 Juillet 1845 entérine cette solution. Elle autorise le ministre à concéder les embranchements de Dieppe et Fécamp.

Un concession directe est accordée à la Compagnie Seillière, organisme financier qui crée la «Compagnie Anonyme du chemin de fer de Dieppe et de Fécamp », au capital de 18 millions de francs.

On retrouve dans cette compagnie les hommes qui ont construit Paris- Rouen et qui construisent Rouen-Le Havre. A la tête deux français, le financier Laffitte et le conseiller Thibaudeau, et un anglais, le financier Blount. Comme pour Paris-Le Havre les travaux sont confiés à des entreprises anglaises, MM. Mackenzie et Brassey. La locomotion est allouée à MM. Buddicom et Allcard.

Les travaux subissent d'importants retards dus aux difficultés du tracé (terrassements importants, nombreux ponts et un tunnel). Cela provoque des difficultés financières pour la Compagnie. La révolution de 1848 vient encore compliquer les choses en créant des problèmes sociaux. Il faut dire que la classe ouvrière française est très anti-anglaise. Elle accuse les ouvriers anglais d'être la cause du chômage.

La ligne est ouverte le 6 Août 1848 : Dieppe est à 4 heures de Paris via Rouen. La gare maritime sera ouverte en 1882. Elle durera un peu plus d'un siècle !

TRAIN CABARET JEUNESSES

Dans ce train, avec supplément

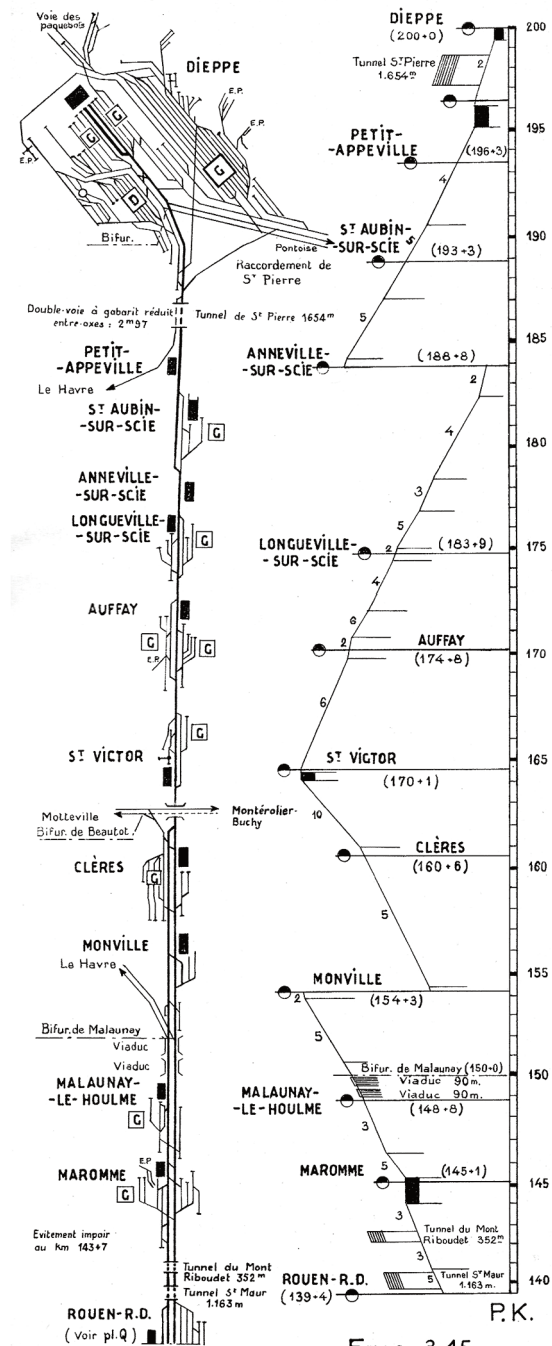
A travers des chansons allant de 1920 à aujourd'hui, les membres du groupe déploient leur savoir-faire et y exposent les enjeux de leur jeunesse.

Le titre de ce moment artistique "Jeuneses" traduit la multiplicité des points de vue sur cette période. Il exprime aussi la force de leur engagement collectif et leur nécessité de faire corps, pour accéder peu à peu à l'âge adulte.

Cette proposition a l'ambition d'incarner à travers des personnalités diverses, l'universalité des ambitions et des espoirs de la jeunesse quelque soit l'époque.



PI. n° 40 - LIGNE DE ROUEN à DIEPPE



NOS PROCHAINES SORTIES ET ACTIVITES

**Samedi 2 septembre Sotteville - Rouen - Le Havre
pour la visite des grands voiliers, avec la 231.K.8**

30 grands voiliers, parmi les plus beaux du monde, seront à quai, bassin de l'Eure et Paul Vatiné.
Les plus grands bateaux seront ouverts gratuitement. Et pour ceux qui ont envie de découvrir le Havre depuis la mer, cinq voiliers (de 21 à 31m) embarqueront les amateurs de voile traditionnelle pour des sorties sur l'eau de 2h (billets en vente à l'Office de tourisme).

**Samedi 16 et dimanche 17 septembre : journées du patrimoine.
Visite de nos locaux aux ateliers Buddicum, près de la gare de Sotteville.**

**Samedi 30 septembre : navettes
Sotteville - Rouen - Motteville
avec la 141.TB.424**

**Samedi 18 novembre : Train Sotteville - Rouen - Dieppe
à l'occasion de la fête du hareng et de la coquille**
locomotive diesel A1A A1A 68081

**Samedi 16 décembre : Train Rouen - Deauville
et retour en autorail caravelle X4719**

Et pour finir la saison, le mercredi 20 et le samedi 23 décembre, le train du Père Noël pour une destination surprise....