

	Normes Européennes de Modélisme	NEM
	Les époques du chemin de fer en France	810 F

Page 1 de 3

Recommandation

Mesures en mm

Edition 2004

1 Objet

La norme NEM 800 est complétée par la présente en ce qui concerne l'évolution des chemins de fer en France.

2 Les époques du chemin de fer en France

Désignation Et durée	Caractéristiques
Epoque I 1832 – 1925	Constitution du réseau français, par des compagnies privées qui chacune utilisent leurs propres matériels.
Période A 1832 – 1870	Constitution du réseau ferré français, l'âge d'or du matériel roulant ultracourt de l'époque « héroïque ».
Période B 1871 – 1918 *	Les locomotives à vapeur prennent leurs formes définitives, la CIWL est créée. Suite aux lois Freycinet (1879), de nombreuses lignes secondaires ou d'intérêt local sont créées et exploitées par de nombreuses compagnies différentes (le plus souvent à voie métrique). Apparition en 1875 du 'Porteur Decauville', qui généralisera l'utilisation de la voie de 60 pour les usages agricoles, industriels et militaires.
Période C 1918 – 1925	Arrivée des machines « Armistice » et « US-Army », création du réseau AL, de l'OCEM et de la convention RIV (permettant l'échange des wagons entre pays). Création des premiers autorails à voie métrique sur la base de châssis routiers de l'US Army (GMC)
Epoque II 1926 – 1945	Les compagnies privées se sont regroupées, une unification débute entre les compagnies, mais les matériels conservent leurs spécificités au moins pour la décoration.
Période A 1926 – 1933	Apparition des écrans pare-fumée et des voitures métalliques (OCEM, NORD), électrification 1,5 kV sur le PO, le MIDI et le PLM. Amélioration du rendement des locomotives à vapeur.
Période B 1934 – 1937 *	Uniformisation de la signalisation française (code VERLANT), extension des autorails, exploitation commune du PO et du MIDI, nouvelle répartition territoriale entre le PO et l'ETAT. Généralisation de l'exploitation par autorails sur la plupart des voies métriques subsistantes (Billard ou Renault)
Période C 1938 – 1945	Création de la SNCF Grand brassage du matériel qui conserve les couleurs des anciens réseaux.

Désignation Et durée	Caractéristiques	
Epoque III 1946 – 1970	Unification du réseau et du matériel par la SNCF. Déclin rapide de la traction vapeur au profit de la traction diesel et électrique. Unification de la décoration du matériel (ex vert « wagon » pour les voitures).	
Période A 1946 – 1949	<p>Arrivée des machines à vapeur «unifiées », «Armistice » et des « 141 R », nombreuses mutations entre régions.</p> <p>Apparition des voitures DEV et des wagons «standard », extension du diesel pour les manœuvres.</p> <p>Les livrées des anciens réseaux sont encore visibles, mais pour peu de temps.</p>	
Période B 1950 – 1955	<p>Mise en place du premier plan de marquage unifié concernant toutes les catégories de matériel.</p> <p>Extension du courant 1.5 kV (Paris/Dijon) et départ de 25 kV.</p> <p>Apparition des autorails unifiés et des voitures inox.</p>	
Période C 1956 – 1960 *	<p>Suppression de la 3^{ème} classe et renumérotation des voitures.</p> <p>L'EST et le NORD sous caténaire 25 kV.</p> <p>Lancement des machines diesel de ligne et du réseau TEE</p> <p>Nouvelle génération de locomotives électriques unifiées.</p>	
Période D 1961 – 1970	<p>Nouveau plan de marquage pour les engins de traction (1961) concernant plus particulièrement les diesels et autorails.</p> <p>Numérotation UIC pour les wagons (1964).</p> <p>Marquage simplifié (1965) puis numérotation UIC (1968) pour les voitures qui voient apparaître de nouvelles livrées (rouge, puis vert/gris).</p> <p>Large développement de l'incorporation de porte-autos dans des rapides de grand parcours.</p> <p>Extension du parc de wagons à bogies.</p> <p>Suite aux nombreuses fermetures de lignes secondaires, création des premiers chemins de fer touristiques, exploitant soit du matériel dans son état historique, soit avec un aspect 'contemporain'.</p>	

Désignation Et durée	Caractéristiques	
Epoque IV 1971 – 1990	Disparition totale de la vapeur, début de recul de la traction diesel au profit de la traction électrique. Apparition des premières livrées colorées sur les locomotives et les voitures. Mise en service du TGV-PSE	
Période A 1971 – 1979	Fin de la vapeur, des voitures à essieux et des wagons anciens. Réforme des structures et du partage territorial de la SNCF. Extension de la traction diesel et des turbotrains rapidement stoppée par la « crise de l'énergie », reprise des électrifications. Apparition des voitures CORAIL.	
Période B 1980 – 1990 *	Début de l'ère du TGV avec la mise en service de la ligne nouvelle PARIS SUD-EST. Remaniement de principe du schéma de marquage international des véhicules. Choix de couleurs plus efficaces pour l'image de marque.	
Epoque V A partir de 1991	Nouvelle Image de la SNCF (nouveau sigle), diversification de l'aspect du matériel par sa spécialisation (par activités, par son attribution aux régions).	
Période A 1991 - 1995	Mise en service du TGV Atlantique Mise en service du tunnel sous la Manche Adoption du sigle avec casquette. Les trains omnibus deviennent des trains express régionaux (TER)	
Période B 1995 – 1998	Livrée multi-service sur les locomotives. Première modernisation des voitures CORAIL+.	
Période C 1998 →	Transfert de la gestion des TER aux régions. Séparation des activités et apparition des livrées spécifiques à celles-ci sur les locomotives (FRET, EN VOYAGE, ...). Seconde modernisation des voitures CORAIL « TEOZ ».	