

Normas Europeas de Modelismo

Las épocas del ferrocarril en Francia

NEM
810 F
Página 1 de 3

Recomendación

Edición del 2010
Reemplaza la edición del 2004

1. Objeto




La norma NEM 800 se completa por la presente en lo relativo a la evolución de los ferrocarriles en Francia.

2. Las épocas del ferrocarril en Francia

Designación y duración	Características
Época I 1832 -1925	Constitución de la red francesa, por compañías privadas en las que cada una utilizaba su propio material.
Periodo a 1832 -1870	Constitución de la red férrea francesa, la edad de oro del material rodante ultra-corto de la época "heroica".
Periodo b 1871 -1918 *	Las locomotoras a vapor toman sus formas definitivas, se crea la CIWL. Después de la ley Freycinet (1879), se crearon y explotaron numerosas líneas secundarias por numerosas compañías diferentes (frecuentemente de vía métrica). Aparición en 1875 del 'portador Decauville', que generalizará la utilización de vía de 60 para usos agrícolas, industriales y militares.
Periodo c 1918 - 1925	Llegada de las locomotoras "Armistice" y "US-Army" creación del circuito AL, de la OCEM y de la convención RIV (permitiendo el intercambio de vagones entre países). Creación de los primeros automotores de vía métrica con la base de chasis de vehículos de carretera de la US Army (GMC).
Época II 1926 -1945	Las compañías privadas se reagrupan, se inicia una unificación entre las compañías, pero los materiales conservan sus especificidades al menos en lo referente a la decoración.
Periodo a 1926 -1933	Aparición de las pantallas para-humos y coches metálicos (OCEM, NORD), electrificación 1,5 kV en el PO, MIDI y PLM. Mejora del rendimiento de las locomotoras de vapor.
Periodo b 1934 -1937 *	Uniformización de la señalización francesa (código VERLANT), extensión de los automotores, explotación común del PO y MIDI, nueva repartición territorial entre el PO y ETAT. Generalización de la explotación por automotores en la mayoría de las vías métricas subsistentes (Billard o Renault).
Periodo c 1938 - 1945	Creación de la SNCF Gran mezcla de material que conserva los colores de las antiguas redes.

Designación y duración	Características	
<p>Época III 1946 -1970</p>	<p>Unificación de la red y del material por la SNCF. Declive rápido de la tracción vapor en beneficio de la diésel y eléctrica. Unificación de la decoración del material (ej. verde “wagon” para los coches).</p>	
<p>Periodo a 1946 -1949</p>	<p>Llegada de las locomotoras de vapor “unificadas”, “Armistice” y de las “141 R”, numerosas mutaciones entre regiones. Aparición de los coches DEV y vagones “standard”, extensión de la tracción diésel para las maniobras. Las libreas de las redes antiguas aún son visibles, pero por poco tiempo.</p>	
<p>Periodo b 1950 – 1960</p>	<p>Puesta en escena del primer plan de marcaje unificado que concierne a todas las categorías de material. Extensión de la corriente de 1,5 kV (París/Dijon) e inicio de los 25 kV. Aparición de los automotores unificados y coches inox.</p>	
<p>Periodo c 1956 – 1960 *</p>	<p>Supresión de la 3ª clase y renumeración de los coches. EST y NORD bajo catenaria de 25 kV. Lanzamiento de las locomotoras diésel de línea y de la red TEE Nueva generación de locomotoras eléctricas unificadas</p>	
<p>Periodo d 1961 – 1970</p>	<p>Nuevo plan de marcaje para las locomotoras de tracción (1961) concerniendo más especialmente a las locomotoras diesel y automotores. Numeración UIC para los vagones (1964). Marcaje simplificado (1965) después numeración UIC (1968) para los coches que ven aparecer la nueva librea (rojo, después verde/gris). Largo desarrollo de la incorporación de porta-coches en los rápidos de gran recorrido. Extensión del parque de vagones de boges. Después de los numerosos cierres de líneas secundarias, creación de los primeros ferrocarriles turísticos, explotando ya sea material en su estado histórico, sea con un aspecto 'contemporáneo'.</p>	



Designación y duración	Características	
Época IV 1971 -1980	Desaparición total del vapor, inicio del retroceso de la tracción diésel en beneficio de la tracción eléctrica. Aparición de las primeras libreas de colores en las locomotoras y coches. Puesta en servicio del TGV-PSE.	
Periodo a 1971 -1979	Final de la tracción vapor, coches de ejes y vagones antiguos. Reforma de las estructuras y la partición territorial de la SNCF. Extensión de la tracción diesel y turbotrenes parada rápidamente por la "crisis energética", se retoman las electrificaciones. Aparición de los coches CORAIL.	
Periodo b 1980 -1990 *	Inicio de la era TGV con la puesta en servicio de la nueva línea PARIS SUD-EST. Modificación del principio del esquema de marcaje internacional de los vehículos. Elección de colores más eficaces para la imagen de marca.	
Época V A partir de 1991	Nueva imagen de la SNCF (nuevo siglo), diversificación del aspecto del material por su especialización (por actividades, por su asignación a las regiones).	
Periodo a 1991 -1995	Entra en servicio el TGV atlántico. Puesta en servicio del túnel bajo el Canal de la Mancha Adopción de la sigla con casquete Los trenes omnibus cambian a trenes express regionales (TER)	
Periodo B 1995 -1998	Librea multi-servicio en las locomotoras. Primera modernización de los coches CORAIL+.	
Periodo c 1998 -2004	Transferencia de la gestión de TER a las regiones. Separación de las actividades y aparición de libreas específicas a éstas en las locomotoras (FRET, EN, VOYAGE, ...) Segunda modernización de los coches CORAIL "TEOZ".	
Época VI 2005 →	Aplicación de las directivas europeas abriendo el circuito ferroviario a la competencia.	
Periodo a 2005 →	Circulación efectiva de los primeros trenes de operadores privados en la red principal. Los materiales destinados al tráfico de viajeros regional son elegidos por las colectividades territoriales. Aplicación de un nuevo logo "CARMILLON"	