



Normes Européennes de Modélisme

Les époques du chemin de fer en Belgique

NEM
802 B
Page 1 de 3

Recommandation

Edition 2021
Remplace l'édition de 2003

Introduction

Sur base de la norme NEM 800, point 2, l'évolution des époques et périodes des chemins de fer belges est décrite comme suit :

Dénomination	Dates	Evénements caractéristiques
<u>EPOQUE I</u> 1804 - 1925		<p>Avant la période « a » il faut signaler l'installation d'un premier chemin de fer industriel dans la fonderie de canons à Liège (1804) et la première ligne de chemin de fer industrielle, à l'écartement de 0,9 m, longue de 1880 m, entre les houillères du Grand-Hornu et le canal de Mons à Condé (1830). Sous le règne du Roi Léopold 1er, la loi du 1^{er} mai 1834 décide la création d'un réseau de 380 km qui reliera notre pays à la France, la Prusse, et l'Angleterre.</p> <p>Cette époque est marquée par l'inauguration, par l'Etat Belge, d'un tronçon du premier réseau d'intérêt public à vocation internationale du continent européen, suivie par l'apparition de nombreuses compagnies privées de chemin de fer, et se termine avant la naissance de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.</p>
Période a 1835 - 1852	1835 1842 1846 1848	<p>Le 5 mai, inauguration de Bruxelles - Malines (Mechelen). Le réseau de l'Etat se développe seul jusqu'en 1844. L'influence anglaise prédomine la construction de nos chemins de fer. Première concession à une compagnie privée d'une ligne de chemin de fer publique (Anvers à Gand, écartement 1,151 m). Installation de la première ligne télégraphique entre Bruxelles et Anvers pour l'application du bloc système télégraphique. Première application de la coulisse de Walschaerts.</p>
Période b 1853 - 1870	1853 1860 1866	<p>Naissance d'importantes compagnies privées et croissance rapide du réseau. Création du Comité Consultatif des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Première application du foyer Belpaire. Adoption d'un cahier des charges-type pour toutes les concessions futures.</p>
Période c 1871 - 1898 *	1872 1876 1880 - 1900 1885 1889 1893	<p>L'Etat reprend une série de compagnies privées pendant que naissent les dernières d'entre elles. Construction des bâtiments types de l'Etat Belge. Naissance de la Compagnie Internationale de Wagons Lits. L'Etat Belge applique une classification des locomotives en "Types". Mise en service des "trains-tramways" dans les grandes banlieues, conjointement à la création d'un grand nombre de points d'arrêt. Création de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux : S.N.C.V.-N.M.V.B. Apparition des voitures à trois essieux et à grande capacité (voitures GC). Premières voitures à bogies.</p>
Période d 1899 - 1913	1896 - 1912 1900 1903 - 1913 1910	<p>Reprise d'une deuxième série de compagnies privées. Après Belpaire, l'influence anglaise renaît. Voitures à 3 essieux, grande capacité et intercirculation (voitures GCI). Forte augmentation du trafic des voyageurs et des marchandises. Mise en service de la première "Pacific" belge ("Flamme").</p>
Période e 1914 - 1925	1914 - 1920 1919 - 1922 1921 1922	<p>Première guerre mondiale, reconstruction du réseau, reprise des lignes des cantons de l'est, et apport d'un important matériel d'origine étrangère, surtout allemande. Signalisation à 3 positions sur les grands axes au départ de Bruxelles. Convention RIV pour l'emploi des wagons en trafic international. Convention RIC pour l'emploi des voitures et fourgons en trafic international</p>

Dénomination	Dates	Evénements Caractéristiques
EPOQUE II 1925 - 1945		Formation de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges : S.N.C.F.B. – N.M.B.S.W. Suprématie de la locomotive à vapeur et début de l'électrification. Numérotation uniforme du matériel roulant.
Période a 1925 - 1930	1926 1930	Début de la normalisation. Formation de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges : S.N.C.F.B. – N.M.B.S.W. Les voitures métalliques et les wagons seront progressivement marqués C.F.B. – B.S.M. Mise en service des premiers autorails à vapeur et diesel-mécaniques.
Période b 1930 - 1940 *	1931 1935 1936 1938	Période de normalisation. Renumérotation à 3 ou 4 chiffres des locomotives à vapeur. Livraison des premières séries de voitures métalliques à bogies : I1 en 1931, L en 1932, K1 en 1933 et M1 en 1935. Mise en service de la première ligne électrifiée Bruxelles – Anvers. Création du monogramme. Premier autorail diesel-électrique triple à grande vitesse. Introduction de la nouvelle abréviation S.N.C.B. – N.M.B.S.
Période c 1940 - 1945		Seconde guerre mondiale. Exploitation du réseau pour la conduite de la guerre. Circulation d'un matériel étranger nombreux et divers sur notre réseau.
EPOQUE III 1945 - 1970		Epoque marquée par la disparition progressive de la traction vapeur, remplacée par la traction diesel et électrique. Nouvelle numérotation du matériel roulant.
Période a 1945 - 1955	1946 1948 1949 1952 1953 1954 1955	Réorganisation du réseau. Suppression de beaucoup de lignes secondaires. Mise en service des dernières locos vapeurs commandées par la S.N.C.B. (type 29). Renumérotation à 5 et 6 chiffres des engins de traction. Reprise des dernières compagnies privées. Mise en services des premières locomotives électriques. Mise en exploitation de la jonction Nord-Midi. Suppression de la 1 ^{ère} classe en service intérieur Convention EUROP. Livraison des premières locos diesel pour triage. Début de la standardisation du parc « marchandises » aux normes UIC. Mise en service des premières locos diesel de ligne. Apposition d'une ligne jaune pour identifier les compartiments de 1 ^{ère} classe
Période b 1955 - 1964 *	1956 1957 1962	Mise en service des premières grandes séries de locomotives électriques. Renumérotation à 7 chiffres et redécoration du matériel à marchandises en rouge UIC. Suppression de la 1 ^{ère} classe dans tous les trains, les 2 ^{ème} et 3 ^{ème} classes deviennent 1 ^{ère} et 2 ^{ème} . Naissance des trains TEE. Mise en service de la première locomotive polytension.
Période c 1964 - 1970	1964 - 1970 1966 - 1967	Instauration de la numérotation UIC pour les wagons et les voitures. Fin officielle de la traction à vapeur.
EPOQUE IV 1970 - 1990		Nouvelle numérotation des engins de traction et instauration de nouvelles livrées plus riches en couleurs. Renouvellement partiel du parc tracté et remplacement progressif d'engins diesel par de nouvelles séries de locomotives électriques.
Période a 1970 - 1984 *	1971 1972 1976 - 1981 1979 1980 - 1985	Nouvelle numérotation à 3 chiffres des automotrices et à 4 chiffres des autres engins motorisés. Modification de l'aspect de certaines séries d'engins moteurs : nouvelle livrée des autorails et des locos diesels, installation de doubles phares (blanc-rouge). Première circulation d'un train vapeur « historique » depuis l'abandon de ce mode de traction Campagne d'essai de nouvelles livrées. Adoption pour les voitures de la nouvelle livrée bordeaux. Application de nouvelles normes UIC à la numérotation des wagons à marchandises.
Période b 1984 - 1990	1984 1987 1990	Effort d'électrification et début du déclin de la traction diesel. Restructuration du réseau avec suppression de lignes et de points d'arrêt conjointement à une réforme des horaires avec circulations cadencées IC-IR Application sur les wagons de la numérotation complète UIC-2 Mise en service des nouvelles rames réversibles « Benelux » La nouvelle filiale ABX reprend l'activité des petits enits « B-Colis »

Dénomination	Dates	Evénements Caractéristiques
EPOQUE V 1990 - 2005		Mise en œuvre progressive des services et lignes à grande vitesse, avec pour corollaire la disparition graduelle du trafic international classique. Libéralisation progressive du trafic fret.
Période a 1990 - 1997	1991	Remaniement de principe du schéma de marquage des véhicules. Pour les voitures, de nouvelles couleurs à dominante grise rehaussée de bleu et de rouge pour renouveler l'image de marque (ex. EC Memling et automotrices « break »). Cette livrée sera ensuite simplifiée, mais conservera sa dominante gris clair. Plan STAR 21 et définition du futur réseau à grande vitesse de la SNCB.
	1992 – 1995	Les automotrices « Break » sont pourvues d'une remorque intermédiaire
	1993	Dissolution de la S.N.C.V. suite à la régionalisation des transports urbains, et création de nouvelles sociétés pour les deux régions du pays.
	1994	Ouverture du trafic ferroviaire transmanche, et premières circulations des rames « Eurostar »
	1995	Introduction de la livrée « New look » sur les voitures et en 1996 sur les AM
	1996	Mise en service de la LGV1, disparition des rames tractées sur l'axe Bruxelles-Paris.
	1997	Inauguration des services TGV opérés par la filiale « Thalys ».
Période b 1998 - 2005	2000 -2002	Libéralisation du transport de fret. Apparition des HLD « Class 66 » sur le réseau. Suppression des rames tractées Diesel sur les lignes non électrifiées, et apparition des autorails série 41. Mise en service de la LGV2, et disparition des rames tractées sur l'axe Ostende - Cologne. Apparition sur notre réseau des premières rames ICE3 de la DBAG.
	2003	Fin de la convention EUROP pour les wagons. Suppression des trains postaux et des trains auto-couchettes (TAC)
	2004	Fin du trafic sur la VENNBAHN
EPOQUE VI 2005 -		Nombreuses restructurations dans le domaine du fret. Disparition des derniers services INT en rames tractées à l'exclusion des services Benelux. Implantation du système de sécurité ETCS
Période a 2005 - 2012	2005	Nouvelle structure des chemins de fer belges : SNCB (exploitation) + INFRABEL (infrastructure) + HOLDING (société mère). La filiale FRET de la SNCB devient : B-CARGO. Augmentation importante du trafic opéré par des sociétés privées
	2007	Libéralisation complète du trafic des marchandises (décision UE) Apparition des TRAXX BR 186 sur le réseau, série 28 ² pour le trafic Benelux.
	2008	Nouvelle numérotation de l'UIC (12 chiffres, code 88 pour le matériel immatriculé en Belgique. Apparition de la série 57 : locomotives G 2000 en location. Nouvelle réorganisation du fret : B-CARGO devient « Groupe B-CARGO ».
	2009	Apparition des nouvelles HLE série 18 ² .
	2010	Achèvement des LGV vers l'Allemagne et les Pays-bas 175ème anniversaire des chemins de fer belges.
	2011	B-CARGO devient « SNCB Logistics »
	2012	Apparition des nouvelles AM « DESIRO ». En service Benelux, remplacement des rames tractées par des rames « FYRA »
Période b 2013 - 20....	2013 - 2014	Fin de l'expérience FYRA en trafic Benelux et retour aux rames tractées. Début de l'implantation du système de sécurité ETCS Réorganisation interne : l'entité SNCB HOLDING disparaît au profit de HR Rail gérant l'ensemble du personnel SNCB et INFRABEL.
	2015	Ouverture du musée « TRAINWORLD » à Schaerbeek (FSR)
	2016	« SNCB-Logistics » devient « B-Logistics ». Fin de l'utilisation des HLD série 57 (G 2000). Suppression des services INT « IRIS » et « VAUBAN » dernières rames tractées en service international à l'exception des liaisons Benelux.
	2017	La société B-Logistics devient « LINEAS ».
	2018	Inauguration des services EUROSTAR entre Amsterdam et Londres via la Belgique.