



Normes Européennes de Modélisme

# Les époques du chemin de fer en Belgique

**NEM**  
**802 B**  
Page 1 de 3

Recommandation

Edition 2003 (18072007)  
Remplace l'édition de 1991

## Introduction

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

Dénomination	Dates	Evénements caractéristiques
<b><u>EPOQUE I</u></b> <b>1804 - 1925</b>		<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 1<sup>er</sup> 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
<b>EPOQUE II</b> <b>1925 - 1945</b>		Formation de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges : S.N.C.F.B. – N.M.B.S.W. Suprémie 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.
<b>EPOQUE III</b> <b>1945 – 1970</b>		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 <sup>ère</sup> 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 <sup>ère</sup> classe
Période b 1955 - 1964 *	1956 1957 1962	Mise en service des premières grandes séries de locomotives électriques. Renumérotation à 7 chiffres et re-décoration du matériel à marchandises en rouge UIC. Suppression de la 1 <sup>ère</sup> classe dans tous les trains, les 2 <sup>ème</sup> et 3 <sup>ème</sup> classes deviennent 1 <sup>ère</sup> et 2 <sup>ème</sup> . 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.
<b>EPOQUE IV</b> <b>1970 - 1990</b>		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 envois dits « B -Colis »

Dénomination	Dates	Evénements Caractéristiques
<b>EPOQUE V</b> <b>1990 - ....</b>		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 - 2001	1991  1992 - 1995 1993 1994  1996 1997	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. Les automotrices « Break » sont pourvues d'une remorque intermédiaire 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. Ouverture du trafic ferroviaire transmanche, et premières circulations des rames « Eurostar » Mise en service de la LGV1, disparition des rames tractées sur l'axe Bruxelles-Paris. Inauguration des services TGV opérés par la filiale « Thalys ».
Période b  2002 -	2002	Disparition des dernières rames tractées Diesel sur les lignes non électrifiées, remplacées par 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. Fin de la convention EUROP Premières circulations d'un trafic marchandises opéré par des sociétés privées.