

**Raccomandazione****Edizione 2004**

(sostituisce Edizione 1991)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

**1 Introduzione**

La norma NEM 800 è completata dalla presente per quanto riguarda l'evoluzione delle ferrovie in Francia.

**2 Epoche ferroviarie in Francia**

<b>Denominazione Lasso di tempo</b>	<b>Caratteristiche</b>
<b>Epoca I</b> 1832-1925	Costituzione della rete francese da parte di compagnie private, ognuna delle quali utilizza proprio materiale.
<b>Periodo a</b> 1832-1870	Costituzione della rete ferroviaria francese; età d'oro del materiale rotabile ultracorto dell'epoca "eroica".
<b>Periodo b</b> 1871-1918 *	Le locomotive a vapore raggiungono il loro aspetto definitivo; creazione della CIWL. A seguito della legge Freycinet (1879), vengono create parecchie linee secondarie o di interesse locale (per lo più a scartamento metrico), gestite da numerose compagnie differenti. Apparizione nel 1875 del sistema "Porteur Decauville", che generalizzerà l'uso del binario da 60 cm per le installazioni agricole, industriali e militari.
<b>Periodo c</b> 1918-1925	Arrivo delle macchine "Armistizio" e "US-Army"; creazione della rete AL (Alsazia-Lorena), dell'OCEM e della convenzione RIV (che permette lo scambio dei carri fra nazioni). Creazione delle prime automotrici a scartamento metrico sulla base di telai stradali dell'US Army (GMC).
<b>Epoca II</b> 1926-1945	Le compagnie private si sono raggruppate; ha inizio un'unificazione fra le compagnie, ma i materiali conservano le loro specificità almeno per la decorazione.
<b>Periodo a</b> 1926-1933	Comparsa degli schermi parafumo e delle carrozze metalliche (OCEM, NORD); elettrificazione a 1,5 kV sulle reti PO, MIDI, PLM. Miglioramento del rendimento delle locomotive a vapore.
<b>Periodo b</b> 1934-1937 *	Unificazione della segnaletica francese (codice VERLANT); diffusione delle automotrici; esercizio comune delle reti PO e MIDI, nuova ripartizione territoriale fra la rete PO e quella ETAT. Generalizzazione dell'esercizio con automotrici sulla maggior parte delle linee a scartamento metrico esistenti (Billard o Renault).
<b>Periodo c</b> 1938-1945	Creazione della SNCF. Grande rimescolamento del materiale che conserva i colori delle vecchie reti.

Raccomandazione

Edizione 2004

(sostituisce Edizione 1991)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

<b>Epoca III</b> 1946-1970	Unificazione della rete e del materiale da parte della SNCF. Rapido declino della trazione a vapore a vantaggio di quella diesel ed elettrica. Unificazione della decorazione del materiale (es. verde "vagone" per le carrozze).	
<b>Periodo a</b> 1946-1949	Arrivo delle macchine a vapore "unificate", "Armistizio" e "141 R"; numerosi cambiamenti fra le regioni. Comparsa delle carrozze DEV e dei carri "Standard"; diffusione del diesel per le manovre. Le livree delle vecchie reti sono ancora visibili, ma per poco tempo.	
<b>Periodo b</b> 1950-1955	Realizzazione del primo piano di marcatura unificata concernente tutte le categorie di materiale. Estensione della elettrificazione 1,5 kV (Parigi-Digione) e avviamento del 25 kV. Comparsa delle automotrici unificate e delle carrozze inox.	
<b>Periodo c</b> 1956-1960 *	Soppressione della terza classe e rinumerazione delle carrozze. Le reti EST e NORD sotto catenaria a 25 kV. Entrata in servizio delle locomotive diesel di linea e della rete TEE. Nuova generazione di locomotive elettriche unificate.	
<b>Periodo d</b> 1961-1970	Nuovo piano di marcatura per i mezzi di trazione (1961) concernente più in particolare i diesel e le automotrici. Numerazione UIC per i carri (1964). Marcatura semplificata (1965) e poi numerazione UIC (1968) per le carrozze, che vedono apparire nuove livree (rosso, poi verde/grigio). Grande diffusione dell'inserimento di carri porta automobili nei rapidi a lunga percorrenza. Ampliamento del parco di carri a carrelli. A seguito delle numerose chiusure di linee secondarie, creazione delle prime ferrovie turistiche, esercenti materiale sia nello stato storico che con un aspetto "contemporaneo".	
<b>Epoca IV</b> 1971-1990	Totale sparizione del vapore, inizio del regresso della trazione diesel a vantaggio della trazione elettrica. Comparsa delle prime livree colorate sulle locomotive e sulle carrozze. Entrata in servizio del TGV-PSE.	  
<b>Periodo a</b> 1971-1979	Fine del vapore, delle carrozze non a carrelli e dei carri anziani. Riforma delle strutture e della suddivisione territoriale della SNCF. Diffusione della trazione diesel e dei turbotreni rapidamente bloccata a causa della "crisi energetica", ripresa delle elettrificazioni. Comparsa delle carrozze Corail.	
<b>Periodo b</b> 1980-1990 *	Inizio dell'era del TGV con l'entrata in servizio della nuova linea PARIGI SUD-EST. Riorganizzazione di principio dello schema di marcatura internazionale dei veicoli. Scelta di colori più efficaci per l'immagine aziendale.	
<b>Epoca V</b> Dal 1991	Nuova immagine della SNCF (nuova sigla), diversificazione dell'aspetto del materiale a seconda della specializzazione (attività, attribuzione alle regioni),	
<b>Periodo a</b> 1991-1995	Entrata in servizio del TGV Atlantico. Entrata in servizio della galleria sotto la Manica. Adozione della sigla con berretto. I treni omnibus diventano treni espressi regionali (TER).	
<b>Periodo b</b> 1995-1998	Livrea multiservizio sulle locomotive. Prima modernizzazione delle carrozze CORAIL.	
<b>Periodo c</b> Dal 1998	Trasferimento alle regioni della gestione dei TER: Separazione delle attività e comparsa delle relative livree specifiche sulle locomotive (FRET, EN VOYAGE, ecc.). Seconda modernizzazione delle carrozze CORAIL « TEOZ ».	