

Raccomandazione**Edizione 2010**

(sostituisce Edizione 2004)


© 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

Denominazione Lasso di tempo	Caratteristiche	
Epoca I 1832-1925	Costituzione della rete francese da parte di compagnie private, ognuna delle quali utilizza proprio materiale.	
Periodo a 1832-1870	Costituzione della rete ferroviaria francese; età d'oro del materiale rotabile ultracorto dell'epoca "eroica".	
Periodo 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.	
Periodo c 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).	
Epoca II 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.	
Periodo a 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.	
Periodo 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).	
Periodo c 1938-1945	Creazione della SNCF. Grande rimescolamento del materiale che conserva i colori delle vecchie reti.	
Epoca III 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).	
Periodo a 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.	
Periodo 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.	

Raccomandazione

Edizione 2010

(sostituisce Edizione 2004)

© MOROP - FIMF

Traduzione italiana a cura di A. Manino

<p>Periodo c 1956-1960 *</p>	<p>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.</p>	
<p>Periodo d 1961-1970</p>	<p>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, vengono create le prime ferrovie turistiche, esercenti materiale sia nello stato storico che con un aspetto "contemporaneo".</p>	
<p>Epoca IV 1971-1990</p>	<p>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.</p>	
<p>Periodo a 1971-1979</p>	<p>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.</p>	
<p>Periodo b 1980-1990 *</p>	<p>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.</p>	
<p>Epoca V 1991-2004</p>	<p>Nuova immagine della SNCF (nuovo logo), diversificazione dell'aspetto del materiale a seconda della specializzazione (attività, attribuzione alle regioni),</p>	
<p>Periodo a 1991-1995</p>	<p>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).</p>	
<p>Periodo b 1995-1998</p>	<p>Livrea multiservizio sulle locomotive. Prima modernizzazione delle carrozze CORAIL.</p>	
<p>Periodo c 1998-2004</p>	<p>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 ».</p>	
<p>Epoca VI Dal 2005</p>	<p>Applicazione delle direttive europee che aprono la rete ferroviaria alla concorrenza.</p>	
<p>Periodo a Dal 2005</p>	<p>Effettiva circolazione dei primi treni di operatori privati sulla rete principale. Il materiale destinato al traffico passeggeri regionale viene scelto dalle comunità territoriali. Applicazione di un nuovo logo "CARMILLON"</p>	