



Normes Européennes de Modélisme
**Les époques du chemin de fer
 en Espagne**

NEM
809E
 Page 1 de 3

Recommandation

Édition de 2009
 (Remplace l'édition de 1998)

1. Introduction

Fixées selon la NEM 800, paragraphe 2, les époques et ses périodes pour l'Espagne se déterminent et décrivent d'après le tableau ci-dessous:

2. Époques et périodes

Époque	Période	Année	Événements
Époque I 1844 - 1910	Période A 1844 - 1888	1844	Une commission d'experts décide que les chemins de fer qui seront construits en Espagne auront l'écartement de voie de 1,67 m. (6 pieds castillans).
		1848	Construction des premières lignes: Barcelone à Mataró; Madrid à Aranjuez Évolution des premières locomotives à vapeur, d'un ou deux essieux accouplés pour les trains de voyageurs et de trois essieux pour ceux de marchandises. Premières voitures et wagons très courts, à portières latérales, dérivés des diligences anciennes.
		1855	Loi Générale Ferroviaire qui confirme l'écartement choisi.
		1856	Construction du premier chemin de fer avec écartement normal: Chemin de Fer Langreo.
		1864	Premier service publique d'un chemin de fer de voie métrique: ligne Carcagente – Gandía.
		1880	Introduction dans les chemins de fer espagnols de la Compagnie des Wagons-Lits avec la mise en service de voitures-lits, voitures-restaurant et voitures-salon et fourgons.
		1881	Les locomotives " Carolines " fabriquées par Rogers Locomotive pour la compagnie Valls-Vilanova-Barcelona commencent à arriver des États-unis, ainsi que les voitures Harlan, les premières à bogies en Espagne.
		1904	Promulgation de la première loi de chemins de fer secondaires.
Époque II 1911 - 1940	Période A 1911 - 1923	1911	Au début du siècle, mise en service des premières locomotives de vapeur à trois essieux accouplés et bisel pour les services voyageurs. Première électrification en voie large, en courant triphasé, entre Gèrgal et Santa Fé, sur la ligne Linares-Almería de la <i>Compañía del Sur de España</i> . Consolidation des grandes compagnies ferroviaires: MZA, NORTE, ANDALUCES, OESTE, etc. Construction des premières voitures à bogies nationales.
		1923	Grande évolution des locomotives à vapeur. Généralisation de la construction de voitures à bogies.
	Période B 1924 - 1932	1924	On adopte le <i>Statut Ferroviaire</i> qui aboutit à la création de la <i>Caisse Ferroviaire</i> qui permettra une première unification et l'achat de matériel ferroviaire, aussi bien en ce qui concerne les installations fixes que pour ce qui est du matériel ferroviaire. Électrification à 3000 V. cc. Du tronçon Ujo-Busdongo (Port de Pajares) de la <i>Compañía del Norte</i> . Premiers autorails à combustion interne.
		1926	Locomotives électriques distribution C'C', pour le port de Pajares.
		1927	Introduction du frein à vide et le chauffage à vapeur dans les voitures voyageurs. Électrifications des lignes de la compagnie <i>Norte</i> : Barcelona - Manresa; Barcelona - Sant Joan de les Abadesses; Alsasua - Irún, à 1500V cc.
		1928	Mise en service des premières unités de train électriques à 1500V. cc. Locomotives C'C', 1C'C'1 i 2C'C'2 pour les électrifications à 1500V. cc.

Époque	Période	Année	Événements	
Époque II 1911 - 1940	Période C 1933 - 1940	1933	Automotrice à vapeur "Sentinel", unité historique, seul exemplaire.	
		1934	Mise en service des premières automotrices thermiques à deux essieux dites "Zaragoza" sur différents réseaux: <i>Central de Aragón, MZA, Norte</i> .	
		1935	Automotrices thermiques à deux boggies (Ganz, Fiat, Renault) pour les compagnies <i>Norte, MZA</i> .	
Époque III 1941 - 1970	Période A 1941 - 1950	1941	Formation de la compagnie RENFE à partir du rachat des anciennes compagnies à voie large.	
		1942	Début de la construction unifiée de locomotives à vapeur, de grande puissance pour des trains lourds de marchandises et voyageurs.	
		1946	Premiers voitures métalliques unifiés de la série 5.000	
		1948	Début de la transformation à 3000 V cc. Des lignes électrifiées à 1500 V.	
		1949	Mise en service du premier train TALGO.	
		1950	Locotracteurs diesel de manœuvres.	
	Période B 1951 - 1960	1952	Premiers autorails TAF (Fiat), format des rames MRM. Premières locomotives diesel-électriques de ligne, type CC. (ALCO). Mise en service de nouvelles locomotives électriques type C'C'.	
		1953	Entrent en service les locomotives diesel-électriques de manœuvres en remplaçant les anciennes locomotives à vapeur.	
		1954	Premiers services des locomotives électriques du type BoBoBo.	
		1955	Mise en service des locomotives à vapeur 242, "Confédération". RENFE obtient un prêt de l'EUROFIMA.	
		1958	Début du service des rames électriques à 3000 V. cc. appelées "Suisse".	
	Période C 1961 - 1970	1962	Les autorails <i>Ferrobús</i> sont mis en service.	
		1963	Premières voitures métalliques type X-UIC (8000).	
		1964	La Banque Mondiale octroie un prêt à RENFE afin de pouvoir financer le " <i>Plan Decenal de Modernización</i> " (plan de modernisation sur dix ans). Locomotives diesel hydromécaniques pour la société TALGO. Les rames diesel TER (Fiat) commencent à circuler.	
		1965	Naissance de FEVE (<i>Organismo Autónomo de Explotación de Ferrocarriles de Vía Estrecha</i>) (Chemins de fer espagnols de voie étroite). Premier décret officiel de fermeture de lignes ferroviaires.	
		1966	Mise en service de locomotives diesel-hydrauliques de grande puissance.	
		1967	Fermeture du réseau "Vasco-Navarro" l'un des plus performants en Espagne (voie métrique et électrifié).	
		1968	La troisième classe es supprimée.	
		1969	Nouvelles locomotives électriques à 3000 V. Trains internationaux directs avec TALGO RD. Fermeture des lignes à voie étroite et métrique: Sant Feliu de Guíxols – Gérone, Olot – Gérone, etc.	
	Époque IV 1971 - 1990	Période A 1971 - 1984	1971	On commence à marquer le matériel avec la normative UIC. Remplacement progressif du frein à vide pour celui à air comprimé dans les locomotives, voitures et wagons. Mise en service des "Electrotrens", rames électriques pour les grandes lignes et les relations régionales.
			1972	On finit la transformation à 3000 V cc.
			1974	Nouvelles locomotives diesel-électriques de ligne à grande puissance.
			1975	Fin de la traction vapeur (RENFE).
1979			Les gouvernements autonomes commencent à exploiter les chemins de fer qui n'ont pas l'écartement large: FGC, EuskoTren, FGV, etc.	
1980			Location de voitures type "corail" à la SNCF.	
1981			Nouveaux autorails diesel pour les dessertes régionales.	
1982			Fin de programme d'électrification des grandes axes du réseau RENFE. Locomotives électriques de grande puissance et régulation électronique.	
1984			RENFE signe avec l'Etat un Contrat-Programme qui prévoit la fermeture de toutes les lignes avec un déficit important.	

Époque	Période	Année	Événements	
Époque IV 1971 - 1990	Période B 1985-1990	1985	Fermeture de 914 km de lignes à tout trafic et 933 km ne gardent que le trafic marchandises.	
		1985	Mise en service des voitures de la série 10000	
		1987	Création des services Intercity	
		1988	Mise en œuvre de " l'Instruction Générale n° 68 de la Direction de Transports de RENFE " qui établit le nouveau système d'identification des véhicules moteurs, remorques et automotrices (Nouvelle normative UIC)	
		1990	Apparition des voitures à deux étages.	
Époque V 1991 - 2005	Période A 1991 - 1994	1992	Inauguration de la grande vitesse en Espagne avec la mise en service de la LGV Madrid-Séville, avec écartement UIC, électrification à 25 Kv, 50 Hz et nouvelles rames série 100 d'Alstom. Plan de réseaux de banlieue dans les plus importantes villes espagnoles. Entrent en service les nouvelles rames de banlieue série 447, avec régulation électronique, les nouvelles machines série 252 bi-courantes (une partie pour voie normale, l'autre pour voie large).	
		1993	Entrée en service des trains Talgo Pendular 200, avec écartement variable	
		1994	RENFE assume l'exploitation des services de voitures-lits et restaurant en raison de la cessation de la compagnie Wagons-lits.	
		Période B 1995 - 1999	1996	Naissance du <i>Gestor de Infraestructuras Ferroviarias</i> (GIF) responsable de la construction et entretien des infrastructures.
	1997		Mise en service des unités de train diesel-hydrauliques pour les dessertes régionales. RENFE inaugure le service <i>Euromed</i> entre Barcelone-Valence et Alicante avec des rames type TGV à voie large.	
	1999		Mise en service commercial des Electrotrens qui peuvent atteindre les 200 km/h.	
	Période C 2000 - 2005	2003	Introduction des rames électriques pour les trafics de banlieue <i>Civia</i> .	
		2005	On approuve la <i>Ley del Sector Ferroviario</i> (loi du secteur ferroviaire) qui sépare la gestion de l'infrastructure et le transport de voyageurs et marchandises dans le réseau espagnol. RENFE et GIF disparaissent remplacés par deux nouvelles sociétés : <i>Renfe Operadora</i> et l' <i>Administrador de Infraestructuras Ferroviarias</i> (ADIF).	
	Époque VI	A partir de 2006	2006	Début des services entre Barcelone et Madrid avec des rames à écartement variable.
			2007	Le réseau des LGV en voie normale s'étend vers de nord (LGV Madrid-Valladolid) et l'est (LGV vers l'Aragon et la Catalogne). Extension des services avec des rames à écartement variable (Rames Talgo automotrices RD). Déclin des trains formés par des voitures tractées par des locomotives. Les compagnies privées de marchandises commencent à opérer.
2008			Inauguration du tronçon Tarragone-Barcelone de la LGV Madrid-Frontière française en voie normale, signalisation ERTMS et pouvant atteindre les 300 km/h. Tous les trains circulant par les lignes générales son munis d'une climatisation. Mise en service de trains Régionaux sur des lignes de voie normale.	
2009			Mise en service du bypass sud de Madrid qui permet la connexion directe de la LGV Madrid-Séville avec la LGV Madrid-Barcelone, permettant des circulations directes Barcelone-Séville en TGV.	