



Normes Européennes de Modélisme
Les époques du chemin de fer
valable pour la Suisse (CH)

NEM
804 CH

Page 1 de 3

Recommandation

Edition 2009
(Remplace l'édition e 2003)

1. Introduction

Basées sur NEM 800, alinéa 2, les époques et leurs périodes pour la Suisse sont déterminées et décrites comme suit :

2. Epoque et périodes

Désignation	Période	Caractéristiques
Epoque I	→ 1920	Epoque de la construction de voies ferrées du début jusqu'à l'achèvement presque complet du réseau. Fin du développement des locomotives à vapeur. Début de la traction électrique.
Périodes a/b	1844-1882	Premières lignes isolées formant petit à petit l'épine dorsale du réseau ferroviaire suisse par des compagnies privées régionales (NOB, VSB, SCB, BSB, SO, JBL, GB), dès 1874 constructions de lignes à voie étroite.
Période c	1882-1902	Ouverture de la ligne du Gothard, premières voitures voyageurs à bogies, trains directs à travers les réseaux des grandes compagnies privées régionales (avec changement de loc). Fusion des chemins de fer en Romandie pour former le JS.
Période d *	1902-1920	Les CFF commencent l'exploitation le 1.1.1902. Rachat du JS en 1903, apogée de la traction vapeur, nationalisation du GB en 1909, début du BLS et ouverture de la ligne de l'Engadine (RhB) à traction électrique en 1913. Construction de réseaux vicinaux électriques à voie étroite.

Epoque II	1920-1945	Electrification de la plupart des lignes. Sur le réseau CFF, traction mixte vapeur/électrique.
Période a	1920-1928	Electrification des lignes principales des CFF. Locs électriques CFF en brun.
Période b *	1928-1937	Electrification 2e étape (autres lignes importantes et de nombreux chemins de fer à voie étroite). Locs électriques CFF en vert dès 1928.
Période c	1937-1945	Premiers trains directs à voitures légères en 1937, électrification en temps de guerre avec pylônes en bois, 1 ^{ère} loc de haute performance à bogies en 1944 (Ae 4/4 BLS).

Epoque III	1945-1970	Achèvement de l'électrification, mise en service de nombreuses locs et automotrices de haute performance à bogies, remplacement de la traction vapeur par la traction thermique pour le service de la manœuvre.
-------------------	------------------	---

Désignation	Période	Caractéristiques
Période a	1945-1956	Construction en série de voitures légères. Modernisation des CFF après une pause depuis 1933.
Période b *	1956 -1970	Suppression de la 3e classe en 1956, wagons marchandises en brun-rouge au lieu de gris. Premières voitures unifiées en 1958, marquage UIC des wagons marchandises en 1964, retrait des voitures voyageurs à 2 et à 3 essieux en 1964. Locs de manœuvre électrique des CFF en brun-rouge au lieu de vert.

Epoque IV	1970-1990	Exploitation avec matériel roulant unifié, marquage UIC des voitures voyageurs. Introduction de la caténaire type R.
Période a *	1970-1980	Dès 1970, marquage UIC des voitures voyageurs. Certains wagons marchandises en gris poussière de zinc ou en alu brut. Importante modernisation du matériel roulant des compagnies privées (voies normale et étroite). Swiss Express dès 1975.
Période b	1980-1990	Voitures unifiées type IV, mise à jour du marquage UIC des wagons marchandises (1980), locs CFF à bogies en livrée rouge à partir de 1984.

Epoque V	1990-2005	Important renouvellement du matériel roulant des CFF et des compagnies privées, nouvelles livrées: rouge pour le RhB p. ex, voitures panoramiques, formation de compositions navettes pour les services voyageurs CFF, trains GV étrangers (TGV, ICE). Amélioration du réseau dans le cadre de „Rail 2000“, chantiers de grande envergure „Alptransit“ (tunnel de base du Gothard et du Lötschberg) et mise en service de la ligne de la Vereina RhB, introduction du nouveau système de signaux type „N“.
Période a *	1990-2000	Nouveau schéma de numérotation des locs CFF (s'applique d'abord aux nouvelles séries), trains régionaux CFF en livrée standard bleu/gris-clair, mise en service du RER zurichois avec trains à deux étages en 1990, couleurs vives pour wagons marchandises et trains Eurocity. Mise au rebut des voitures en acier léger, formation de compositions navette pour le trafic régional.

Période b	2000-2005	Libre accès au réseau des entreprises privées avec leur propre matériel roulant; voitures à 2 niveaux pour le trafic IC, rames à caisses inclinables ICN, livrées des voitures: blanc-noir, véhicules avec publicité de tiers, trafic marchandises CFF, BLS, BVZ et RhB dominé par des trains de conteneurs et des trains complets, suppression du pool EUROP pour l'utilisation en commun de wagons marchandises. Disparition des fourgons postaux classiques, Introduction de véhicules à plancher surbaissé et d'automotrices articulées innovatrices.
-----------	-----------	---

Désignation	Période	Caractéristiques
Epoque VI	dès 2005	<p>Mise en service des lignes à haute vitesse Olten - Berne et du tunnel de base du Lötschberg avec signalisation dans le poste de pilotage (ETCS niveau 2); implantation des signaux à l'extérieur du tracé sur les lignes à double voie.</p> <p>Déferrement, réduction des infrastructures marchandises et remplacement des petites stations par des abris couverts.</p> <p>Introduction au CFF de la nouvelle caténaire type RE 230.</p> <p>Introduction; des trains navettes ou d'automotrices dans les services voyageurs, mise au rebut des voitures unifiées I et II et des automotrices datant des années 60, de la livrée blanche/noire sur les véhicules destinés au trafic régional des CFF, de l'exploitation du RER Berne au BLS, de l'utilisation élargie de locomotives multicourant pour le trafic de transit marchandises, de l'application élargie et introduction des numéros à 12 chiffres aux véhicules de traction.</p> <p>Création des filiales du trafic régional CFF; en Suisse orientale (THURBO), en Valais (Régio Alps) et au Tessin (TILO) et les fusions des compagnies de chemin de fer privés.</p>