

La nouvelle numérotation

A la suite de nombreuses demandes qui sont parvenues au Rail, nous consacrons le présent article à la nouvelle numérotation de nos engins moteurs, qui est appliquée depuis le 1er janvier 1971 et qui fait l'objet du tableau ci-contre.



L'ANCIENNE numérotation à six chiffres de nos engins moteurs électriques et diesel datait du temps glorieux de nos locomotives à vapeur. Ces dernières étaient identifiées par un nombre de cinq chiffres, dont les deux premiers désignaient le type ; les trois suivants, le numéro d'ordre de l'engin.

Lors de l'introduction des modes de traction modernes, on avait gardé les mêmes principes mais, pour éviter toute confusion, en utilisant un nombre de trois chiffres pour désigner le type. Cette numérotation présentait différents inconvénients, notamment en ce qui concerne la lecture à distance, la mémorisation, la transmission. C'est pourquoi, après la disparition de la traction à vapeur, on a recherché la possibilité de renuméroter tout le matériel de traction en l'identifiant par un nombre de quatre chiffres, tout en adoptant une classification plus rationnelle.

A cette occasion, la terminologie en usage jusqu'ici a été quelque peu modifiée et mise en concordance avec celle qui est employée par les réseaux voisins.

Tout d'abord, les engins moteurs (1) ont été divisés en dix **classes**, c'est-à-dire en grandes catégories d'engins présentant des caractéristiques générales

d'utilisation semblables (mode de traction, puissance, vitesse, etc.).

Chaque classe comprend elle-même un certain nombre de **séries**, groupant des engins de construction sensiblement identique. Le terme série remplace donc le terme « type » familier à nos cheminots. A noter que ce dernier peut servir pour indiquer la conception générale de l'engin ; c'est ainsi qu'on dit, par exemple, type BB, ou type CC.

Enfin, le cas échéant, les constructions consécutives d'une même série sont appelées **tranches**.

Dès lors, la numérotation est très simple. Le premier chiffre (0 à 9) indique la classe ; le nombre formé par les deux premiers chiffres indique la série ; le nombre formé par les deux derniers chiffres constitue le numéro d'ordre de l'engin dans la série.

Dans les cas exceptionnels où la série comportait plus de cent engins, il a fallu utiliser deux nombres de série. C'est ainsi que le type 210 forme maintenant les séries 60 et 61 ; le type 212, les séries 62 et 63. Cet inconvénient mineur a été accepté compte tenu des avantages de la numérotation à quatre chiffres.

(1) Au 1-6-71, il y avait 203 locomotives électriques, 373 automotrices, 482 locomotives diesel de route, 332 locomotives de manœuvre, 94 autorails.

les engins moteurs

CLASSE	SERIE	Nlle NUMEROTATION	ANCIENNE DESIGNATION
CLASSE 0 Automotrices électriques.	00 05 06 08 09	001 à 270 502 à 539 601 à 676 801 à 808 851 à 856 901 à 904	AM. 39-46-50-51-53-54-56-62-63-65 AM. 55 AM. 66-70 AM. postales AM. aéroport AM. Benelux (B)
CLASSE 1 Locomotives électriques voyageurs à grande vitesse.	15 16	1501 à 1505 1601 à 1608	t. 150 t. 160
CLASSE 2 Locomotives électriques mixtes voyageurs et marchandises.	20 22 23 24 25 26 29	2001 à 2003 2201 à 2250 2301 à 2382 2401 — 2501 à 2522 2601 à 2635 2901 à 2920	t. 120 t. 122 t. 123 t. 124 t. 125 t. 126 t. 101
CLASSE 3 Réservée			
CLASSE 4 Autorails.	40 42 43 44 45 46 49	4001 à 4007 4231 à 4236 4301 à 4330 4401 à 4410 4501 à 4510 4601 à 4620 4901 à 4911	AR. 630 AR. 602 AR. 603 AR. 604 AR. 605 AR. 554 AR. 553
CLASSE 5 Locomotives diesel de ligne de grande puissance.	50 51 52 53 54 55 59	5001 à — 5102 à 5193 5201 à 5213 5301 à 5319 5401 à 5408 5501 à 5542 5901 à 5955	t. 200 (4 000 ch.) t. 200 (2 000 ch.) t. 202 t. 203 t. 204 t. 205 t. 201
CLASSE 6 Locomotives diesel de ligne de puissance moyenne.	60 62 64 65 66	6001 à 6115 6201 à 6333 6391 à 6393 6401 à 6406 6501 à 6506 6601 à 6603	t. 210 t. 212 t. 212 (Flexicoil) t. 211 t. 213 t. 222
CLASSE 7 Locomotives diesel de manœuvre de grande puissance.	70 71 72 73	7001 à 7006 7101 à 7105 7201 à 7215 7301 à 7335	t. 270 t. 271 t. 272 t. 273
CLASSE 8 Locomotives diesel de manœuvre de puissance moyenne.	80 81 82 83 84 85	8001 à 8069 8101 à 8103 8201 à 8255 8301 à 8325 8401 à 8470 8501 à 8534	t. 260 t. 261 t. 262 t. 253 t. 250 et 252 101 à 110 (ex. 251ABC) t. 252 et 252 101 à 109 (ex. 251SEM)
CLASSE 9 Locomotives diesel de manœuvre de faible puissance.	90 91 92	9001 à 9010 9111 à 9160 9201 à 9225	t. 230 1re tranche t. 230 2e tranche t. 232

LA NOUVELLE NUMÉROTATION DES ENGIN MOTEURS



Enfin, en ce qui concerne les automotrices, le zéro indiquant la classe a été supprimé, de sorte que le numéro d'identification ne comporte que trois chiffres au lieu de quatre. La subdivision en séries a été établie de façon que le nouveau numéro corresponde, pour pratiquement tous les cas, au numéro d'ordre existant, le préfixe « 228 » étant abandonné.

Le principe de correspondance entre les numéros d'ordre de la nouvelle et ceux de l'ancienne numérotations a d'ailleurs été appliqué à toutes les séries d'engins qui en offraient la possibilité.

Les nouveaux numéros ont été apposés, en chiffres de 250 mm de hauteur et de forme normalisée par l'UIC, d'une part sur chacune des parois frontales de l'engin, d'autre part sur chacune des faces latérales dans la moitié supérieure côté avant gauche. Il est donc facile de les lire à distance pour le personnel des cabines de signalisation des gares, etc.

Les ateliers de traction furent chargés de peindre les numéros à l'aide de pochoirs réalisés par l'atelier central de Malines. La teinte des chiffres a été choisie de façon à s'harmoniser avec la décoration générale des engins, soit :

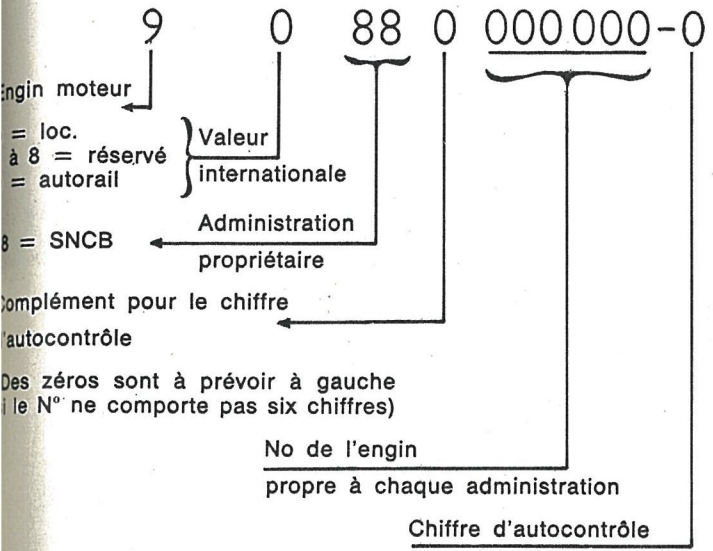
- pour les locomotives et automotrices peintes en vert avec bandes de visibilité jaunes : jaune identique à celui des bandes ;
- pour les locomotives électriques peintes en vert avec bandes décoratives en alliage léger d'aluminium : gris argenté ;
- pour les automotrices en acier inoxydable (tranche 1956) : bleu foncé ;
- pour les autorails peints en rouge et jaune : blanc.

Pour les locomotives électriques « polycourant » destinées au service international, qui sont peintes en bleu, les chiffres ont été confectionnés en acier inoxydable comme les bandes décoratives.



Pour terminer, signalons que l'Union internationale des Chemins de fer (UIC) envisage d'adopter, pour les engins moteurs utilisés en service international, un marquage d'identification à douze chiffres, fondé sur des principes analogues à ceux qui sont déjà appliqués pour le marquage du matériel remorqué à voyageurs et marchandises.

A titre d'information, on trouvera ci-dessous les propositions faites par l'UIC à ce sujet, le numéro étant à apposer au bas de la face latérale.



La nouvelle numérotation adoptée par la SNCB peut donc s'intégrer sans difficulté dans cette codification internationale, laquelle réserve un total de six chiffres pour l'inscription du numéro d'identification propre à chaque administration.

En conclusion, nous pensons que le nouveau mode de numérotation à quatre chiffres apportera plus de facilités au personnel. Bien entendu, son application exige momentanément de tous les intéressés un effort d'adaptation et de mémorisation. Pour faciliter cette tâche ainsi que la tenue à jour des documents, on a publié des tableaux complets de transposition indiquant, pour chaque engin, l'ancien et le nouveau numéro.

On peut escompter que, grâce à la bonne volonté de tous, les cheminots s'accoutumeront rapidement aux nouvelles désignations, et qu'il deviendra vite familier, par exemple, de parler d'une locomotive diesel série 51, au lieu de type 200.

M. VANZAVELBERG.

