

LES MACARONS

Concernant les locomotives, le macaron n'est ni une friandise, ni cette étoile qui fait la notoriété des restaurants qui en sont doté par le guide d'un pneumatique célèbre : il s'agit du médaillon comportant le logo de la compagnie.

Ce n'est pas une nouveauté, dans l'ancien régime, les monogrammes étaient gravés sur des bâtiments publics ou privés, puis la République a apposé le sigle « R.F. » très généreusement.

Dans l'industrie par exemple, la marque d'automobiles et de camions BERLIET à accompagné la diffusion des ses véhicules d'un emblème d'une locomotive américaine initié par l'industriel Marius Berliet¹ à l'occasion d'une collaboration avec la société ALCO pour la construction et la diffusion de ses voitures sous licence aux Etats Unis, emblème qui a suivi l'évolution de la gamme, sa modernisation, vers une forme épurée, désignée .

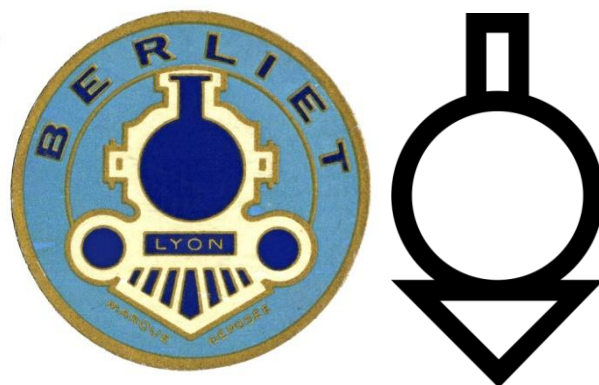


Figure 1 - Logotype Berliet 1907 à gauche, et 1959 à droite.

Le Nord, comme le PLM avait adopté des « sigles » qui se sont retrouvés utilisés dans la communication de ces compagnies.

C'est semble t'il Gaston du Bousquet qui fait accrocher dès 1907 au centre de sa nouvelle porte de boite à fumée à pentures en Y le macaron comportant le monogramme NORD. Ce principe est par la suite décliné sur les machines pour le syndicat de la Ceinture de Paris² et les locomotives du Nord Belge^{3 4} ;

¹ Marius Berliet Industriel lyonnais (1866-1949)

² Le Nord ainsi que l'Etat et l'Est étaient pourvoyeurs de machines du Syndicat de Ceinture ; à sa dissolution en 1934, les machines ont été réaffectées à chaque compagnie.

³ Jules-Alexandre Petiet (1813-1871) ingénieur en chef du Nord apparaît comme être l'auteur de cette désignation adoptée le 19 mai 1854, lors de la prise en location de diverses lignes en Belgique par la compagnie appartenant à James Baron de Rothschild (1792-1868).

⁴ L'activité sera reprise en 1941 par la compagnie Nationale Belge : SNCB

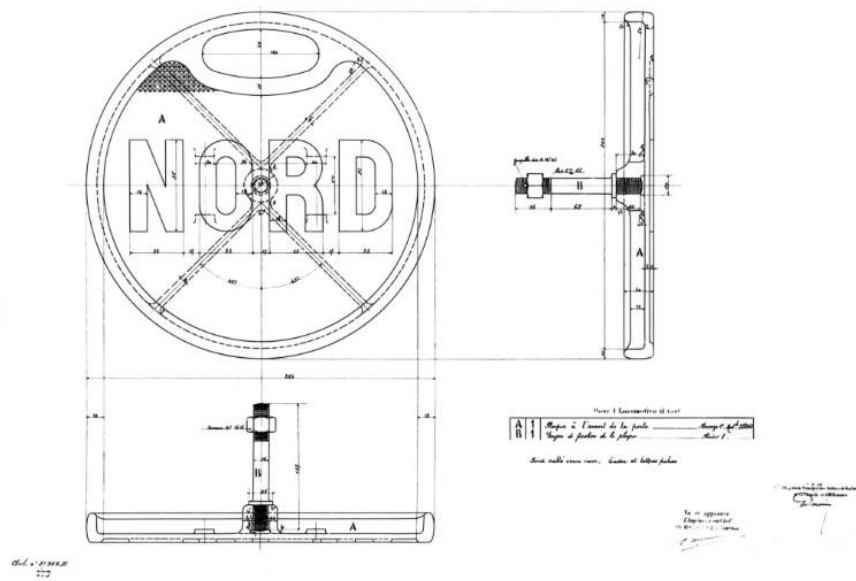


Figure 2 - Monogramme NORD.

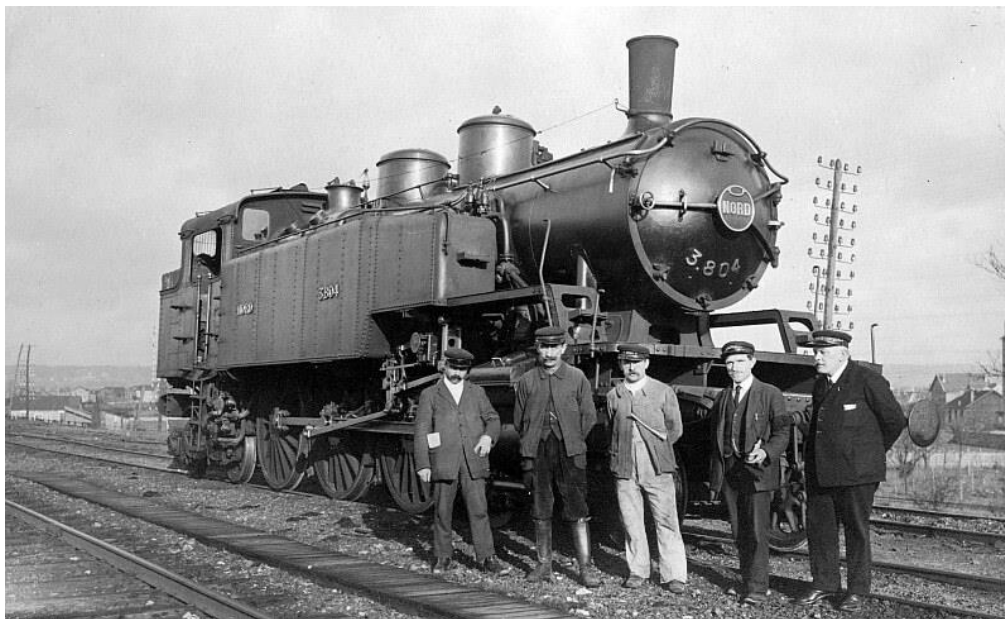


Figure 3 - Machine tender 3.804 (Société Française de constructions mécaniques ets CAIL 1909).

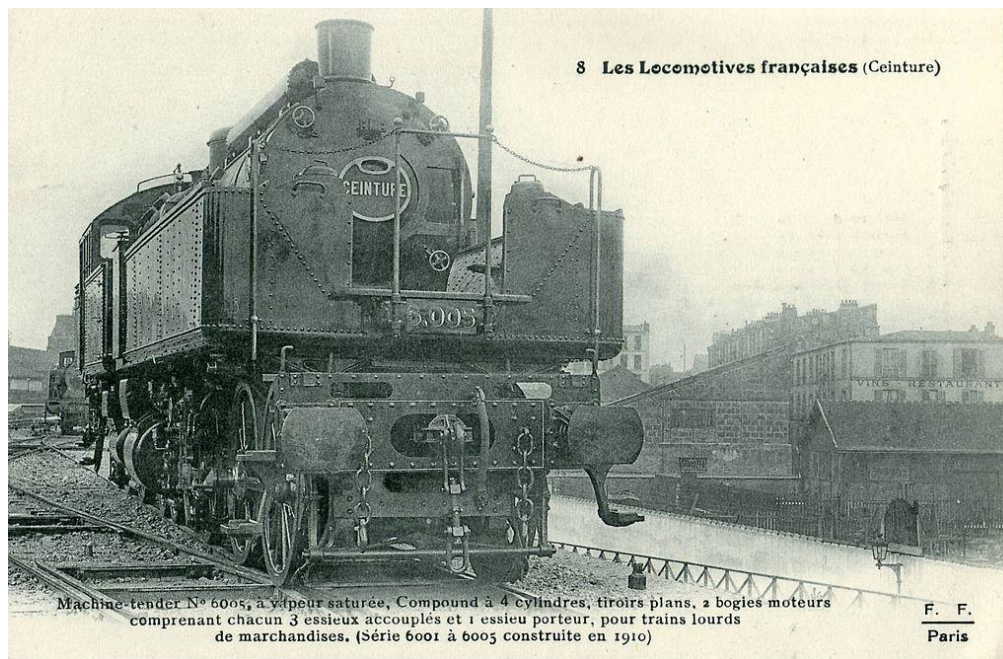


Figure 4 - Machine articulée Du Bousquet Meyer 6.006 du syndicat de ceinture (Batignolles 1910).

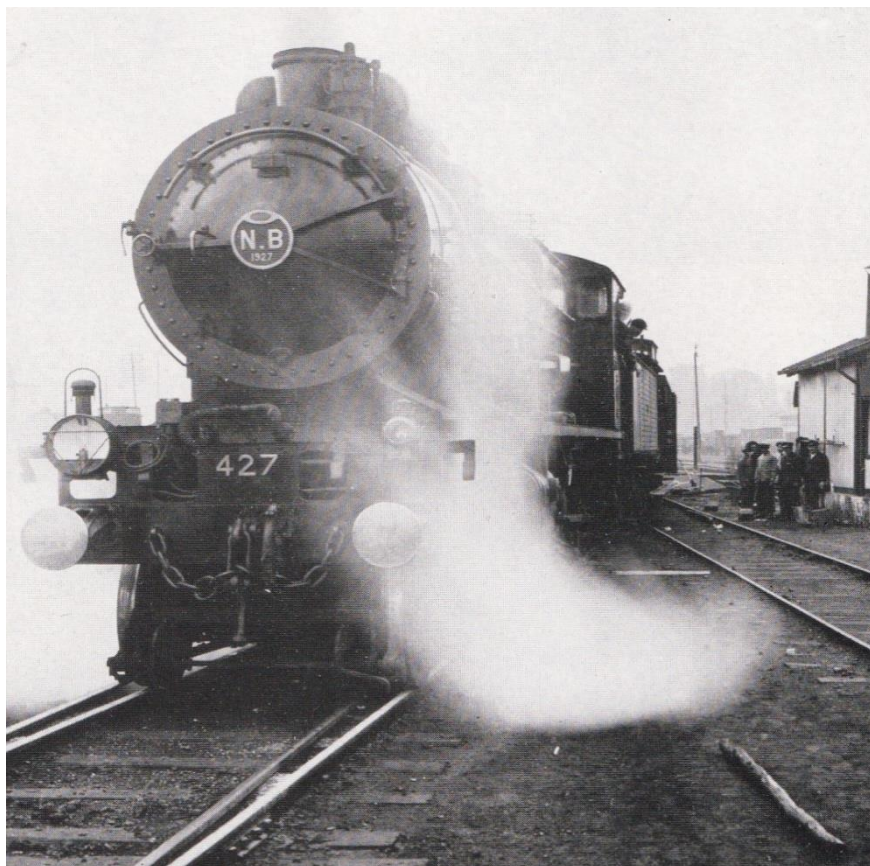


Figure 5 - 140 n°427 du Nord belge (Cockerill 1927).

La jeune SNCF voudra à son tour une identité forte symbolisée par un logo à sa mesure ; C'est Maximilien VOX⁵ qui relève le défi et propose une signature graphique au cours de l'année 1938 symbolisant la réunion des anciens réseaux :



Figure 6 - Monogramme 1938.

En 1943 paraîtra une seconde version plus adoucie :

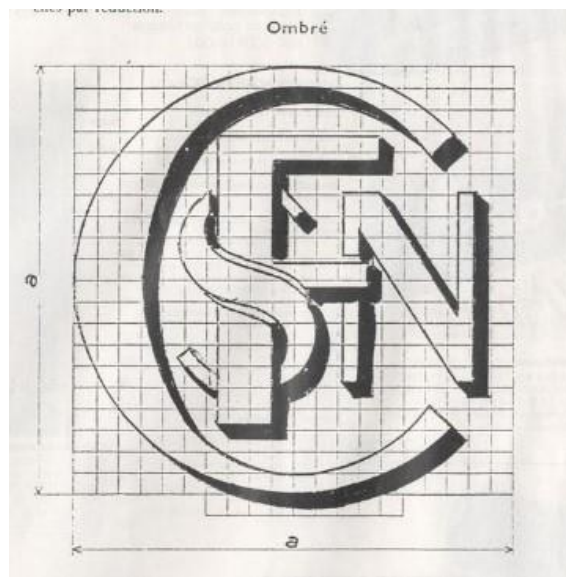


Figure 7 - Monogramme 1943.

⁵ De son véritable nom Samuel Théodore William MONOD 1894-1974 typographe de son état avait collaboré auparavant le PLM

Ces deux monogrammes seront traités en fonderie pour être incorporés à l'avant des machines vapeur, diesel et électriques, soit en fonderie d'aluminium, soit en bronze ou occasionnellement en peinture directement.



Figure 8 - Ici notre compagnon porte un T-shirt au monogramme 1943 et tient en main le macaron de la P9 version 1938.

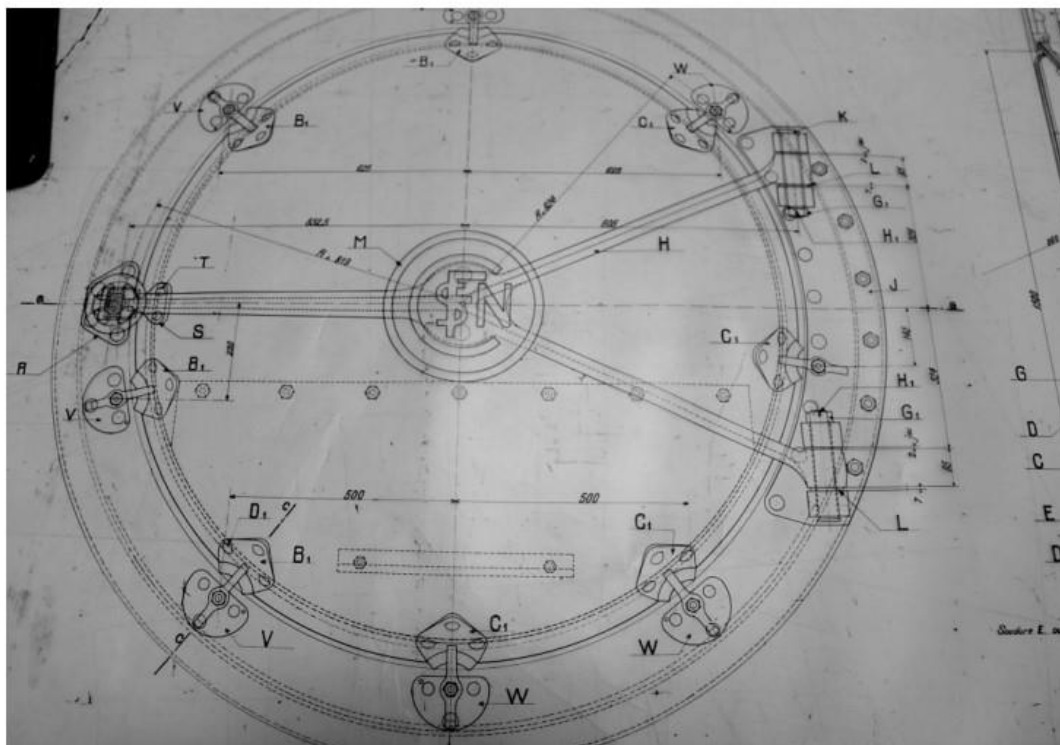


Figure 9 - Plan Schneider de la porte de boîte à fumée unifiée avec macaron SNCF 1938.

Par la suite d'autres évolutions seront utilisées : pour en savoir plus, consultez le dossier rédigé par Dominique PARIS dans le numéro 11 de la revue HISTORAIL d'octobre 2009.

Toutefois il convient de noter une exception sur les locomotives 240 P1 à 25 et 160 A 1 : voir figure 10 ci-dessous. Ces diverses machines sont issues de transformations aux ateliers de Tours, sous l'égide de l'ingénieur André CHAPELON⁶.



Figure 10 - 240 P 15 transformée à partir d'une Pacific 4500 du PO (1941).

Et des variantes !

⁶ Centralien, Grand ingénieur de locomotives à vapeur au PO puis à la SNCF (1892- 1978), a été le premier président d'honneur de la AAATV propriétaire de la 241 P 9



Figure 11 - Un format bien réduit pour une machine capable de tracter 2000 t à 70 Kmh.

—