

Henry van de Velde

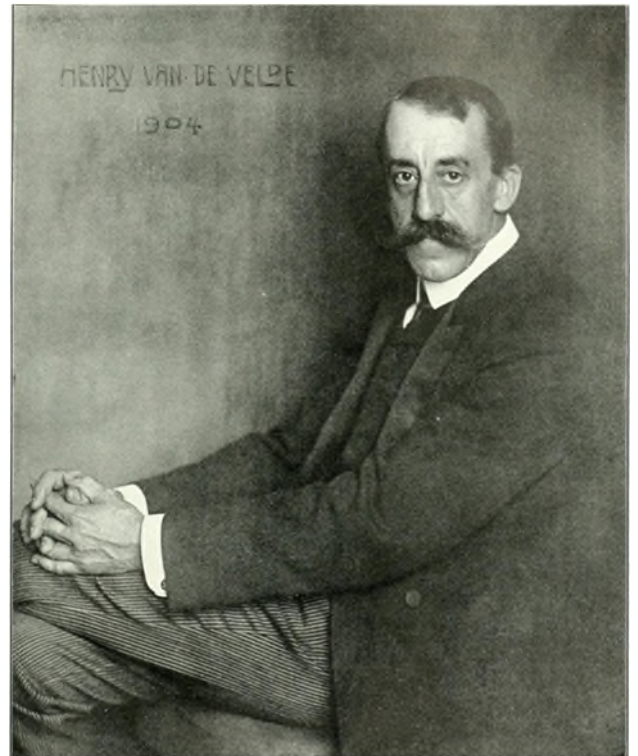
Naissance : 3 avril 1863 à Anvers

Décès : 25 octobre 1957 à Zürich (Suisse)

Nationalité : belge

Diplôme : autodidacte

En quelques mots : Artiste peintre d'abord, architecte, concepteur et créateur d'objets décoratifs ensuite, Henry van de Velde va jouer, au début du XX^e siècle un rôle déterminant dans le domaine de l'architecture et des arts décoratifs, principalement en Allemagne. Il est à l'origine du logo « B » de la SNCB.



Nicola Perscheid, Portrait d'Henry Van de Velde (1904), Musée des Arts et Métiers de Hambourg. (© Wikipedia)

Si Henry van de Velde est un architecte bien connu en Belgique, il l'est aussi à l'étranger, aux Pays-Bas et en Allemagne principalement! Ce génie créateur eut une longue vie extraordinairement active et créative jusqu'à son décès, à 94 ans. Méconnu, critiqué en Belgique durant sa vie, il est mort en Suisse, amer envers le comportement de la Belgique à son égard.

Peintre doué

Henry-Clément van de Velde est né à Anvers, le 3 avril 1863 au sein d'une famille bourgeoise. Il est séduit très tôt par la littérature, la musique et la peinture.



Affiche de l'exposition du groupe *Les XX*, 1889
(© Wikipedia)

Freiné dans sa vocation musicale par son père, il suit des cours de peinture auprès de Charles Verlat à l'académie royale des Beaux-Arts d'Anvers puis à Paris où il va suivre les cours de Carolus Duran.

Il se retire à la campagne, en Campine, à Kalmthout, à Wechelderzande et Bouchout, puis à la mer, à Blankenberge et à Knokke. Il aime la peinture en plein air et peint des paysages, des portraits et des scènes agricoles. Adeptes du pointillisme de Seurat et touché par les tableaux de Van Gogh, il devient membre d'un groupe d'artistes avant-gardistes établis à Bruxelles : "Les XX".

Engagement social et esthétisme

Vers la même époque, il est profondément marqué par les idées socialistes et anarchistes et se fait même membre du Parti Ouvrier Belge. Il doute alors du bien-fondé de son rôle comme peintre et préfère créer des environnements harmonieux qui touchent les gens dans leur vie quotidienne.

Il dépose donc ses pincesaux en 1893 et oriente son travail vers le développement de sa vision de l'esthétisme moderne. Il se consacre au dessin de beaux objets fonctionnels et désire embellir le quotidien dans chaque moment de la vie de tous les jours. Son but ultime est d'amener le beau pour tous, dans tous les milieux.

Il approche « La Libre Esthétique » à Bruxelles, un regroupement d'artistes qui succède au cercle « Les XX » récemment dissous et parvient à organiser une exposition de meubles de sa conception. Il donne également des conférences où il s'élève contre la « laideur » des choses qui l'entourent.

L'architecte autodidacte

Le 3 avril 1894, il épouse Maria Sèthe, une artiste, élève du peintre Théo Van Rysselberghe et issue d'une riche famille d'industriels allemands. Sa belle-mère va financer leur première maison, la villa Bloemenwerf à Uccle (Bruxelles). Elle se présente comme un manifeste de ses théories artistiques : conception rationnelle et absence d'ornements superflus.

Selon lui, la ligne ne constitue pas seulement un motif décoratif mais peut susciter une réelle dynamique. Son principe fondamental : « la forme suit la fonction ».

Sa maison est à appréhender comme une oeuvre d'art totale où chaque détail –du mobilier aux robes de son épouse– participe à l'harmonie du lieu. Désireux de libérer le corps de la femme, il avait en effet conçu pour la sienne des tenues d'intérieur amples en tissu anglais et des toilettes de soirée, non resserrées à la taille, pour lui permettre de vivre confortablement, et de travailler.



Villa Bloemenwerf à Uccle – 1896 (© Wikipedia)

La maison suscite l'intérêt tant national qu'international et de grands artistes de l'époque vont la visiter : Constantin Meunier, Toulouse-Lautrec. Elle deviendra le lieu de rencontre des élites avant-gardes européennes.

Van de Velde est considéré comme l'initiateur du *Modern Style*, concurrent anglo-saxon de l'Art Nouveau. Un mouvement qui se caractérise par l'inventivité, mettant à l'honneur de nouveaux matériaux et de nouvelles techniques et travaillant dans le style abstrait avec des lignes arrondies qui seront caractéristiques de l'Art Nouveau.

Dès les années 1890, les créations de van de Velde sont appréciées en Allemagne où il obtient de nombreuses commandes. Il y répond en créant son propre atelier pour la production de meubles et objets décoratifs; mais van de Velde est un piètre homme d'affaires et, rapidement, ses affaires périclitèrent. Il part alors pour Berlin en 1900.

Période allemande

L'Allemagne est davantage un pays ouvert à la modernité et il va y mener une belle carrière. Après Berlin, il part s'établir à Weimar, en 1902, où il devient le conseiller artistique du grand-duc Guillaume-Ernest de Saxe-Weimar-Eisenach et y dirige l'école des arts décoratifs. Cinq ans plus tard, il conçoit le projet d'une école au programme éducatif original fondé sur le désir de former l'artiste tant dans le concept d'une bonne connaissance des techniques. Un projet qui aboutira après la guerre et ...sans lui !

Nous sommes en 1914. Le raidissement des nationalismes et l'esprit réactionnaire de l'administration allemande vont obliger van de Velde, qui est étranger, à démissionner. Il propose alors Walter Gropius, dont il connaît les théories, à sa succession. Et en avril 1919, le *Bauhaus* voit le jour.

Séjours en Suisse et Pays-Bas

Contraint de quitter l'Allemagne, van de Velde s'installe en Suisse en 1915 où il rêve d'y installer une communauté d'artistes. Mais dès 1919, il est invité aux Pays-Bas par Hélène Kröller-Müller, une collectionneuse d'art qui lui propose la réalisation de son musée à Otterlo.

Seconde période belge

Fin 1925, il rentre en Belgique, non sans problème. On lui reproche en effet d'avoir été en Allemagne pendant la guerre. Victor Horta, qui ne l'appréciait pas, s'oppose à son retour.¹ Mais van de Velde peut compter sur un appui de poids en la personne de la reine Elisabeth. Celle-ci va convaincre le roi Albert de lui confier la création de *La Cambre*, une école d'arts décoratifs à l'image du système éducatif inventé pour le *Bauhaus*, qui devait former une nouvelle génération de créateurs et aider le renouveau économique de la Belgique. Durant cette période, van de Velde va multiplier les chantiers, notamment celui de la bibliothèque de l'Université de Gand.

Van de Velde et la SNCB

Dans les années 1920, le concept de l'*Industrial Design* prend de plus en plus d'importance, à tel point qu'en 1930 la SNCB décide de s'assurer la collaboration d'un conseiller artistique. Le choix d'Henry van de Velde² - alors directeur fondateur de *La Cambre* à Bruxelles - est proposé par Philippe van Isacker, alors ministre des Communications. Il estimait que le nouveau matériel ferroviaire devait présenter de nouvelles formes tant à l'extérieur qu'à l'intérieur.

Le Conseil d'Administration de la SNCB agrée Henry van de Velde en date du 11 mars 1932 en qualité de conseiller artistique pour un premier terme d'un an. La collaboration ayant donné de bons résultats, le conseil d'administration renouvelera son engagement et ce, jusqu'en 1939. Il a alors 75 ans ! Son contrat mentionne qu'il ne fait pas partie des membres du personnel mais *donnera des consultations sur les diverses questions qui lui seront soumises* :³

« Parmi les travaux effectués pour compte de la Société Nationale, il en est qui sont particulièrement susceptibles d'être critiqués par le public au point de vue de l'esthétique, tels sont notamment les bâtiments et les voitures à voyageurs. A lui seul, l'aménagement intérieur des nouvelles voitures métalliques offre aux applications de l'art décoratif un champ d'action suffisamment grand pour justifier le recours à un conseiller artistique.

La Société Nationale ne possédant dans son personnel aucun fonctionnaire spécialisé dans cette branche, la Direction propose de demander la collaboration de M. van de Velde, directeur de l'Ecole d'arts appliqués de Bruxelles, dont la réputation tant en Belgique qu'à l'étranger n'est plus à faire. »⁴

Son action au sein de la SNCB

Le souhait de van de Velde est de parvenir à une cohérence esthétique parfaite dans tout ce qui touche les chemins de fer belges. Et sa démarche englobe la recherche d'un emblème durable que la SNCB allait pouvoir faire figurer sur son matériel, ses bâtiments et sur tout document qu'elle éditerait.

¹ Plus tard, en 1933, Horta n'appréciera pas que les chemins de fer confient à van de Velde le design des trains et gares alors que, lui, avait eu le contrat de la gare Centrale.

² Henry Van de Velde fut conseiller artistique auprès de la SNCB durant 7 ans ; cependant, beaucoup de fausses informations circuleront à son propos et peu de sources sont disponibles. Les sources primaires relatives à son occupation à la SNCB sont principalement celles des rapports du Conseil d'Administration.

³ Contrat d'engagement du 15.04.1933

⁴ Archives du Comité de direction de la SNCB, document 979, 03.03.1932

Le matériel ferroviaire



Banquette de train bilatérale surmontée d'un filet à bagages d'une voiture K 1 (Réf. 4798)

participa à l'étude des formes des automotrices électriques 1935 de la ligne Bruxelles - Anvers. Avec une contribution pour la ligne, les couleurs et l'aménagement intérieur.

Comme conseiller, il va donner son avis sur la décoration du matériel ferroviaire en cours de construction. Il va également concevoir grand nombre d'objets de décoration : les banquettes, la quincaillerie et, en général, les objets devant présenter un caractère ornemental (dont ceux des compartiments de 1^{re} et 2^e classe des voitures K1 du service intérieur).

Nommé le 11 mars 1932, il ne pourra participer qu'à la décoration des voitures K1 de la seconde tranche. Concernant la peinture extérieure, en vert foncé, il est mentionné que Henry van de Velde a marqué son accord.

Le 3 janvier 1933, le conseil d'administration indique les choix esthétiques pris par van de Velde : boiseries, cuivrieres, garnitures, tapis et têtes, ainsi que les recouvrements des fauteuils des 2^e et 1^{re} classes.

Il va également concevoir les porte-colis, porte-cannes de la voiture K1, l'armature en maillechort nickelé-chromé poli brillant. Il imagina également les armatures des luminaires et

L'architecture

En tant que conseiller artistique, tous les projets de gares ou de simples postes d'aiguillages sont soumis à son contrôle. De nombreuses façades sont redessinées sous sa direction. Il sera également consulté par le service des bâtiments pour donner son avis concernant les plans des gares d'Auvelais, Blankenberghe, Knokke, Bourg Léopold, Maaseik, Wetteren, Zeebruges et la cabine de signalisation de Bruxelles-midi.

De même, plusieurs ouvrages d'arts dépendants des chemins de fer seront corrigés, voire retracés sous sa direction. De l'aveu de ses collaborateurs, tous les bâtiments construits par la SNCB jusqu'à la Seconde Guerre mondiale portent la marque du contrôle esthétique de van de Velde.

Le logo utilisé par la SNCB

Le projet d'un emblème pour la SNCB est né dans les années 1930 et Henry van de Velde, dans son souci de cohérence esthétique, y participe activement.

Au début, la Société nationale des chemins de fer belges était désignée par les initiales SNCFB. C'est à partir de 1938, après la création de la Société nationale des chemins de fer français, aussitôt désignée SNCF, que l'on écrivit SNCB pour éviter toute confusion.

Sur les voitures, on trouvait l'inscription CFB-BSM (Chemins de Fer Belges – Belgische Spoorweg Maatschappij) et Henry van de Velde estimait que cela enlaidissait les nouvelles voitures K 1. Il propose alors de ne conserver cette inscription que pour les voitures internationales. Les voitures de la seconde tranche des K 1 ne conserveront donc qu'une marque de propriété peu apparente.

A la suite de sa remarque, le Conseil d'Administration décide, en date du 24 juillet 1934, de procéder à la recherche d'un emblème par voie de concours. Henry van de Velde présidera le jury.

Le logo

Le concours est remporté par un dessinateur de la SNCB, un certain Jean de Roy⁵. Dessinateur aux chemins de fer belges, il aurait puisé son inspiration chez Bentley. A l'issue du concours, ce n'est cependant pas le projet gagnant qui fut publié (un « B » inscrit dans un ovale), mais un "B" orné de deux cercles concentriques. Ce « B » se retrouve alors sur le matériel ferroviaire en 1935.



Le logo de la SNCB (Réf. 9493)

l'influence de Henry van de Velde. Actuellement, ce beau logo n'a pas vieilli d'un iota ... !

La SNCB sera ainsi le premier réseau à utiliser un monogramme.

Epilogue

On reprochera à van de Velde sa proximité avec l'ennemi durant les deux guerres opposant la Belgique et l'Allemagne.

Durant la Seconde Guerre mondiale, van de Velde va jouer un rôle d'autorité intellectuelle au département Architecture du Service de la Reconstruction des autorités allemandes, ce qui lui sera d'ailleurs reproché. Il sera blanchi mais en a assez d'être critiqué en Belgique et, son épouse étant décédée en 1943, il repart en Suisse. La reine Elisabeth lui restera cependant fidèle et, avant son départ, la Reine vint le voir et déposa, sur son piano, un grand bouquet de roses blanches en signe d'amitié.

Catherine Walravens
Avril 2021

⁵ Les rapports du jury n'ont pas été conservés mais le nom du lauréat est bien connu.

Bibliographie succincte

Articles :

Van de Velde, de vader van ons monogram. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS* ; nr. 07, 01/07/1976, p. 63, K540584

Van de Velde, le père du monogramme. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB* ; nr. 7, 01/07/1976, p. 63, K567754

DUBOIS M. De treinstellen van Henry van de Velde. *Interbellum* ; nr. 33/5, 01/11/2013, p. 13-15, K561863

HUSTACHE A. Henry Van de Velde - Une créativité insatiable. *COLLECT Fr* ; nr. 438, 01/09/2013, p. 42-45, K557825

WATERSCHOOT H. Henry van de Velde als artistiek adviseur van de N.M.B.S. *Museumleven. Jaarboek van de Vlaamse Museumvereniging*, 1988, K561090

Livres :

Henry Van de Velde 1863-1957. - Brussel : Paleis voor Schone Kunsten, 1963, 118 p. : ill. ; B08520

Henry Van de velde. De bewogen carrière van een europees kunstenaar / ADRIAENSSENS W., FOSSION B., VANHERCKE K., MARCELIS K. - Brussel : MRAH/ KMKG, 2013. - 35 p. : ill. ; C701041

ADRIAENSSENS W., FOSSION B., VANHERCKE K., MARCELIS K. *Henry Van de velde. La carrière mouvementée d'un artiste européen*. Bruxelles : MRAH/ KMKG, 2013. - 35 p. : ill. ; C701040

NEUMANN A. *Henry Van de Velde in Weimar. "Das Haus unter den hohen Pappeln"*. Brüssel : Kunstsammlungen zu Weimar, 2000, 95 p. : ill. ; B08519

SERULUS K., GIMENO-MARTINEZ J. *Panorama. Une histoire du design moderne en Belgique. Een geschiedenis van modern design in België. A history of modern design in Belgium*. Bruxelles/Brussel/Brussels : CFC Éditions : ADAM, 2017. - 208 p. : ill. ; C701028

TEIRLINCK H. *Henry Van De Velde. Monografieën over Belgische kunst*, Brussel : Elsevier, 1959. 17 p. : ill. ; B08294

TEIRLINCK H. *Henry Van de velde. Monographies de l'art belge*. Bruxelles : Meddens, 1963. - 17 p. : ill. ; B08295

VANDENBERGHEN J. *Voiture M1. Extrait de "Le matériel métallique à voyageurs. 1835-1950. Tome I"*. 1990, 21 p. : ill. ; C0321
VANDENBERGHEN J. *M1 Rijtuig. Uittreksel uit "Het metalen reizigersmaterieel. 1835-1950. Deel I"*. 1990, 24 p. : ill. ; C0322

VANDENBERGHEN J. *Industriële vormgeving en stijl*. Brussel : SNCB, 1987, 122 p. : ill. ; C3420

VANDENBERGHEN J. *Esthétique industrielle et stylisme*. Bruxelles : SNCB, 1987, - 126 p. : ill. ; C3421

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : Logo, VAN DE VELDE HENRY