

Le logo SNCB et Henry van de Velde

Vers 1930, le concept de l'industrial design prend de plus en plus d'importance. A cette époque, la SNCB met en chantier ses premières voitures métalliques et décide de s'assurer la collaboration d'un conseiller artistique en la personne de Henry van de Velde alors directeur fondateur de l'Institut Supérieur des Arts graphiques, l'école de la Cambre à Bruxelles. Van de Velde va marquer de son sceau non seulement les aménagements des nouvelles voitures mais aussi l'architecture des gares ou de simples postes d'aiguillage.



Contexte historique : l'utilisation d'un logo

Qu'est-ce qu'un logo ? Le logo est une représentation graphique, ou idéogramme, dont le but est d'identifier directement une entreprise, un produit, un service, une marque. Son origine est en fait très ancienne.

Les premiers idéogrammes¹ remontent aux premiers signes d'écriture. Les hiéroglyphes égyptiens, l'écriture cunéiforme inventée par les Sumériens, les idéogrammes chinois sont autant de formes visuelles représentant une idée, un concept.

Plus tard, à l'époque médiévale, blasons et enseignes allient couleurs et formes pour représenter une famille et déterminer un statut social. Ainsi, Richard II d'Angleterre (XIV^e siècle) va imposer aux brasseries d'accrocher une enseigne à leur porte pour désigner l'objet de leur commerce : pour se distinguer, chacun appose un symbole unique et reconnaissable.

De même, à la fin du XV^e siècle, plusieurs imprimeurs vont faire usage d'un logo unique. Plus tard, au XIX^e siècle, les constructeurs de voitures et de locomotives vont se distinguer par un écusson ou une plaque métallique apposés sur le matériel de leur fabrication. Il s'agit de s'identifier et de se différencier des concurrents.

¹ Signe graphique qui représente le sens d'un mot (concret ou abstrait) et non les sons qui le composent.

Pourquoi utiliser un logo ?

En réalité, le cerveau humain est plus enclin à mémoriser un idéogramme qu'un texte écrit qui lui, nécessite une interprétation. Par le biais d'une forme abstraite, on crée ainsi un lien psychologique entre un concept, une marque, une entreprise, etc.



Insigne d'uniforme : roue ailée couronnée couleur argent, incrustée avec le «B» typique de la SNCB (Réf. 2522)

Dans le domaine des transports, c'est la roue ailée et couronnée, emblème couramment utilisé par les entreprises de transport et par les sociétés de chemins de fer, qui deviendra l'emblème des chemins de fer belges.

On dit parfois que cela ferait allusion au dieu grec Hermès, dieu des voyageurs. Son apparition sur les uniformes est relativement tardive (1890-1900). Les imprimés d'époque, quant à eux ne portent alors aucun emblème.

L'industrial design

Revenons au début du XX^e siècle. Des débats agitent le monde artistique et intellectuel sur la qualité esthétique des objets issus des nouveaux modes de conception et de fabrication industriels. L'objet industriel entre dans la réflexion des architectes. Walter Gropius, fondateur du *Bauhaus*², est convaincu que l'unité des arts autour de l'architecture permettrait l'édification d'une société nouvelle, plus juste et plus harmonieuse.

Cette quête d'esthétisme industriel émerge au moment où la SNCB, alors appelée SNCFB met en chantier ses premières voitures métalliques, les K 1. Pour la construction de ces voitures, la réalisation des pièces d'aménagement allait être usinée. Industrie, donc, mais aussi recherche de formes esthétiques. C'était bien de *l'Industrial design* ! Et qui dit esthétisme impose la venue d'un conseiller artistique !

Philippe van Isacker, ministre des Communications en 1930, propose à la SNCFB³ Henry van de Velde comme conseiller artistique. Il est à ce moment directeur fondateur de l'Institut Supérieur des Arts graphiques, l'école de la Cambre à Bruxelles. Il est en fin de carrière. Il est nommé par le Conseil d'Administration de la SNCFB le 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 mentionnera qu'il '*donnera des consultations sur les diverses questions qui lui seront soumises*'.⁴

² école d'architecture et d'arts appliqués, fondée en 1919 à Weimar (Allemagne) par Walter Gropius. Par extension, Bauhaus désigne un courant artistique concernant, notamment, l'architecture et le design, la modernité, mais également la photographie, le costume et la danse.(Wikipedia)

³ La société nationale des chemins de fer belges était à l'origine désignée par les initiales SNCFB. C'est à partir de 1938, après la création de la SNCF, que l'on écrira SNCB pour éviter toute confusion.

⁴ Contrat d'Engagement, 15/04/1933

Son action

Ainsi engagé par la SNCFB, le peintre, architecte, créateur de talent, Henry van de Velde va, durant plusieurs années, dialoguer avec les ingénieurs et chercher avec eux une utilisation fonctionnelle de la matière tout en préservant le souci naturel de confort et de beauté. Son souhait est de parvenir à une cohérence esthétique parfaite dans tout ce qui touche les chemins de fer belges.

Comme conseiller, il va donner son avis tant sur la décoration du matériel ferroviaire, comme pour les banquettes des voitures K 1, que sur l'étude de la forme des futures automotrices électriques 1935.



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



Automotrice quadruple type 1935 (Réf. 3748)

Jusqu'alors, les voitures de la société étaient flanquées de l'inscription « CFB-BSM » (Chemins de Fer Belges – Belgische Spoorweg Maatschappij). Henry van de Velde estime que cela brise l'élan des lignes horizontales placées sur les parois des voitures métalliques K 1 qui sortent à ce moment des ateliers des constructeurs.



Il va proposer de ne conserver cette inscription que pour les voitures internationales.

Wagon couvert n°262005 portant la marque « CFB-BSM » et le lion belge (Réf. 8633)

A la suite de sa remarque, le Conseil d'Administration invite la direction, en date du 24 juillet 1934, à procéder à la recherche d'un **emblème** par voie de concours pour distinguer son matériel et pour servir d'entête sur ses divers imprimés, papier à lettre, etc. Le concours est lancé avec comme date

butoir de dépôt des projets le 15 novembre 1934. Henry van de Velde présidera le jury composé de 3 membres désignés par la direction.

Le jury a pour tâche de juger les dessins exécutés en blanc et noir sur carton et au format de 0,297 m x 0,210 m. Ni le procès-verbal des délibérations du jury, ni les noms des lauréats auxquels seraient attribués les 5 prix de respectivement : 1.000 FB, 750 FB, 500 FB, 300 FB et 200 FB n'ont été retrouvés mais le nom du lauréat est quant à lui bien connu. Il s'agit de Jean de

Roy, dessinateur à la SNCB. Il propose un B dans un ovale, sans doute inspiré par le « B » de Bentley.



BENTLEY

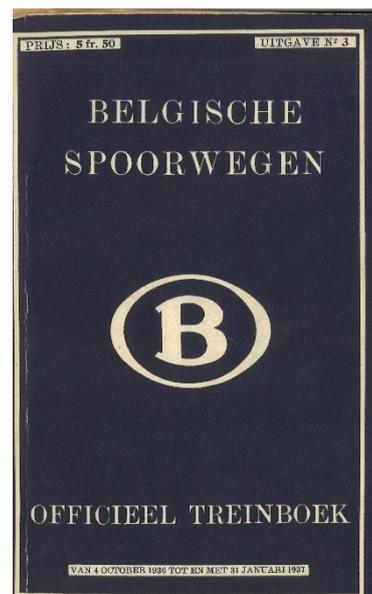
Logo de la marque Bentley, créée en 1919 (Réf : www.bentleymotors.com)

Les circonstances exactes de la création du nouveau sigle restent jusqu'à présent dans le vague. Dans l'avis n° 88 du 24 octobre 1935 du Service du Matériel, on stipule que le lion belge entouré des lettres CFB-BSM, apposé sur les parois des wagons devait être remplacé par un « B » entouré de deux cercles concentriques. Ce « B » se retrouve sur le matériel ferroviaire en 1935.

Il n'est donc pas fait mention du « B » de Jean de Roy. Il faudra attendre 1936 pour que le célèbre  orné d'un ovale fasse enfin son apparition en couverture des indicateurs.

Henry van de Velde aura probablement incité la direction à opter finalement en faveur de ce dernier projet.

La SNCB devient ainsi la première entreprise ferroviaire à utiliser un monogramme. Ce n'est qu'en 1945 que le monogramme  apparaît sur les voitures.



Indicateur du 4 octobre 1936 au 31 janvier 1937

De la SNCFB à la SNCB

En réalité, la Société nationale des chemins de fer belges était à l'origine désignée par les initiales SNCFB. Ce n'est qu'à partir de 1938, suite à la création de la Société nationale des chemins de fer français, aussitôt dénommée SNCF, que l'on va modifier ces initiales en SNCB pour éviter toute confusion.

Dès 1938 et l'instauration de l'acronyme SNCB, l'usage du monogramme  va se généraliser sur l'ensemble du matériel de la société.

Bibliographie succincte :

- Articles :** BOURGEOIS V. Les nouvelles voitures métalliques de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, *L'Ossature Métallique*, Vol. 5, n° 03, 01-03-1936, K706999
- DUBOIS M. De treinstellen van Henry van de Velde, ill., *Interbellum*, n° 33/5, 01-11-2013, p. 13-15, K561853
- Henry van de Velde 1863-1957. - Brussel : Paleis voor Schone Kunsten, 1963-01-01. - 118 p. : ill. ; B08520
- HUSTACHE A. Henry van de Velde - Une créativité insatiable, ill. *COLLECT Fr*, 01-09-2013, n° 438, p. 42-45, K557825
- HUSTACHE A. Henry van de Velde une créativité toujours en éveil - *COLLECT Fr*, 01-03-2013, p. 76-79, K548705
- van de Velde, de vader van ons monogram, ill., *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 07, 01-07-1976, p. 63, K540584
- van de Velde, le père du monogramme, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 7, 01-07-1976, p. 63, K567754
- WATERSCHOOT H. Henry van de Velde als artistiek adviseur van de N.M.B.S., 30-10-2013, *Museumleven. Jaarboek van de Vlaamse Museumvereniging*, 1988, p.19-32, K561090
- Livres :** 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
- ADRIAENSSENS W., FOSSION B., VANHERCKE K., MARCELIS K. *Henry van de velde. De bewogen carrière van een europees kunstenaar* - Brussel : MRAH/ KMKG, 2013. - 35 p. ill. ; C701041
- NEUMANN A. - *Henry van de Velde in Weimar. "Das Haus unter den hohen Pappeln"* Brüssel : *Kunstsammlungen zu Weimar*, 2000-01-01. - 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, 1963-01-01. - 17 p. : ill. ; B08295
- VANDENBERGHEN J. *Esthétique industrielle et stylisme* - Bruxelles : SNCB, 1987-01-01. - 126 p. : ill. ; C3421
- VANDENBERGHEN J. *Industriële vormgeving en stijl* - Brussel : SNCB, 1987-01-01. - 122 p. : ill. ; C3420

VANDENBERGHEN J. *M1 Rijtuig. Uittreksel uit "Het metalen reizigersmaterieel. 1835-1950. Deel I"* - [s.l.] : [s.n.], 1990-01-01. - 24 p. : ill. ; C0322

VANDENBERGHEN J. *Voiture M1. Extrait de "Le matériel métallique à voyageurs. 1835-1950. Tome I"* - [s.l.] : [s.n.], 1990-01-01. - 21 p. : ill. ; C0321

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

Catalogue Bibliothèque : van de Velde Henry, logo

Objets de musée : logo