

van de velde, le père du monogramme



Faut-il s'étonner qu'au moment où d'autres réseaux ferroviaires font dessiner par des graphistes des signes d'entreprise nouveaux, le symbole de la SNCB, le **B** bien connu, soit considéré par bon nombre de spécialistes comme encore très valable ?

Non. Car ce **B** est l'œuvre d'un grand créateur, dont l'action artistique et pédagogique a marqué profondément l'esthétique de notre siècle.

Son emprise dans le pays entier, sa dimension industrielle particulière — tant en ce qui concerne le personnel occupé que l'étendue de son activité — ont conduit la SNCB, en 1930, à s'assurer la collaboration d'un conseiller artistique. Le choix d'Henry van de Velde — alors directeur fondateur de l'Institut Supérieur des Arts graphiques, l'école de la Cambre à Bruxelles — pour assumer cette fonction témoigne d'une politique incontestablement progressiste.

Bien sûr, l'idée de l'industrial design n'était pas neuve à l'époque. van de Velde, d'ailleurs, avait été l'un des premiers à l'énoncer. Elle n'avait pu, cependant, s'imposer encore largement. Elle trouva son application au moment où la SNCB mit en chantier ses premières voitures métalliques. Puisque le bois n'était plus matière de base, la réalisation des pièces d'aménagement allait être livrée à la machine. Industrie, donc, mais aussi recherche de formes esthétiques. C'était bien de l'industrial design.

Peintre, architecte, créateur de talent, van de Velde devait, pendant cinq années, dialoguer avec les ingénieurs

et chercher avec eux une utilisation fonctionnelle de la matière qui préservât cependant le souci naturel de confort et de beauté. Figure de renommée internationale, théoricien de l'architecture fonctionnelle, van de Velde était le conseiller tout indiqué pour la plus importante entreprise nationale.

Graphiste, illustrateur, homme de communication visuelle, van de Velde dut également étudier un emblème durable que la SNCB allait dès cet instant faire figurer sur son matériel, ses bâtiments et sur tout document qu'elle éditerait. Notre **B** est donc né en 1930, avec d'autres projets. Et la SNCB fut ainsi le premier réseau à utiliser un monogramme.

Ces travaux ont résisté aux attaques des modes, des styles, du temps. Le **B** reste lui-même, fort, équilibré, accompli. Les modifications apportées à l'aménagement du matériel roulant n'ont pas transformé radicalement la conception générale que van de Velde en avait donnée. Nous pouvons en tirer une conclusion élémentaire : la Société avait bien choisi son conseiller.

le sigle

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. Cependant, certains journalistes de la presse quotidienne s'obstinent à écrire SNCFB...

photos - illustrations

j.c. geluck : p. 1, 17, 37

dedoncker : p. 3

m. leys : p. 4

coll. geluck : p. 4, 6, 7, 47

florent : p. 6

panajou : p. 7

g. delise : p. 8

coll. p. pastiels :

p. 10, 11, 18, 19, 20, 50, 52

r. geeraert : p. 24

castelein : p. 34

zafar : p. 38

ph. geluck : p. 40, 42, 43, 44, 45, 46

ph. dambly : p. 57, 58

j.c. deprez : p. 60, 62

j. sommer : p. 64

snbc : le reste