

Brève histoire du design^[1]

L'histoire du design se confond avec l'Histoire. Des origines de la révolution industrielle au design contemporain, en voici une brève chronologie.

Mots-clés

créativité,
design industriel,
recherche et
développement

1 AUX ORIGINES DE LA PRODUCTION EN SÉRIE

L'histoire du design est indissociable de celle de la révolution industrielle. Avec la production mécanisée commence une nouvelle histoire de l'environnement humain, écrite par les industriels et non uniquement par les artisans et les artistes. Des balbutiements de la machine à vapeur aux premiers gratte-ciel, elle se développe en prenant appui sur l'innovation technologique.

[1] Article repris du site Place au design: http://www.placeaudesign.com/reperes/histoire_dudesign/histoiredesign.htm. Texte établi avec l'aimable collaboration de Raymond Guidot.

Industrie-artisanat : la rupture

1851 *Crystal Palace*, J. Paxton

Conçu par Joseph Paxton pour l'Exposition universelle de Londres de 1851, le Crystal Palace est construit en un temps record de huit mois à partir d'unités modulaires standardisées, préfabriquées en usine. L'édifice est gigantesque : 563 mètres de long sur 263 de large, pour une surface de 70 000 m². Haut de 36 mètres, il compte 3 300 colonnes de fonte, 2 224 poutrelles et 300 000 éléments de verre. Cet hymne à la gloire de la nouvelle société industrielle rencontre une très vive opposition de la part du critique et historien d'art John Ruskin, relayée, quelques années plus tard, par le mouvement Arts and Crafts, dont William Morris est l'une des figures marquantes. Le débat ainsi ouvert entre les tenants de la technologie et de l'industrie et ceux qui défendent une ligne historiciste et la beauté de l'objet unique se poursuivra tout au long du xx^e siècle et jusqu'à nos jours.



© GUILDHALL LIBRARY, CITY OF LONDON/ THE BRIDGEMAN ART LIBRARY

➤ Une vue intérieure du Crystal Palace lors de l'Exposition universelle de Londres de 1851. Lithographie de Joseph Nash

Grande série et grande qualité

1859 *Chaise Thonet n° 14*, 8 vis, 5 éléments de bois courbé

À la fin du xix^e siècle, la production industrielle investit tous les domaines de la vie quotidienne, du bâtiment aux objets courants. Avec ses meubles en bois courbés, construits à partir de composants facilement assemblables par vissage, l'Autrichien Michael Thonet démontre que la production de série peut conjuguer quantité (50 millions d'exemplaires de la chaise Bistrot vendus entre 1859 et 1930) et qualité formelle.



➤ La chaise Bistrot n° 14 (bois, assise décor floral)



Made in America

1908 *Ford T*, la 1^{re} automobile fabriquée en grande série

Nés avec la révolution industrielle, dégagés de toute référence historique, les États-Unis offrent un cadre idéal à l'essor de la mécanisation à grande échelle. En 1908, Henry Ford, séduit par l'efficacité des dispositifs qui équipent les abattoirs de Chicago, a l'idée de mécaniser la fabrication du modèle T, première voiture automobile économique, fabriquée à 15 millions d'exemplaires de 1909 à 1926. Ford applique les principes d'organisation scientifique du travail développés par Taylor pour mettre au point la chaîne de fabrication.



© FRANK H. NOWELL

› La Ford Model T n° 2. Un des deux véhicules engagés par The Ford Motor Company dans le Trophée Robert Guggenheim à Seattle en juin 1909 (conducteurs Bert Scott et C. J. Smith). Robert Guggenheim se tient debout à droite.

En Allemagne, les premiers pas du design global

1910 *AEG, logotypes*

La collaboration entre l'architecte Peter Behrens et l'entreprise d'électromécanique AEG donne naissance au premier grand exemple de « design global ». Behrens intervient dans la conception des produits, redessine le logotype, conçoit les en-têtes de papier à lettres, les affiches publicitaires, l'emballage, et imagine même les nouveaux bâtiments de l'usine berlinoise d'AEG et des cités dans lesquelles sont logés les ouvriers.

2 LE TEMPS DES AVANT-GARDES

Dans l'effervescence des années 1920 naissent des mouvements hérités du cubisme et du futurisme – constructivisme, suprématisme russe, mouvement hollandais De Stijl – qui vont marquer par leur audace tout le xx^e siècle. Dans toute l'Europe, ces avant-gardes artistiques conjuguent recherche théorique et confrontation avec le réel.

L'intransigeance géométrique et chromatique de De Stijl

1917 *Fauteuil rouge et bleu*, G. Rietveld

Le mouvement hollandais De Stijl, dont Gerrit Rietveld est l'une des personnalités marquantes, joue un rôle déterminant dans l'avènement de la pensée rationaliste qui prévaut dans l'avant-garde des années 1920 et 1930. Les recherches de De Stijl, fondé en 1917 par Théo Van Doesburg, sont indissociables de celle du peintre Mondrian, qui en est la figure emblématique et prône la radicalisation d'un ordre géométrique, n'admettant plus que les lignes verticales et horizontales et le strict emploi des couleurs fondamentales.



© THE ISRAEL MUSEUM, JERUSALEM, ISRAEL / GIFT OF DR WILLEM SANDBERG / THE BRIDGEMAN ART LIBRARY

› Le fauteuil rouge et bleu (hêtre laqué)



› L'évolution du logotype AEG

Le Bauhaus, école de la curiosité

1919 *Fauteuil Wassily*, M. Breuer

Né dans une Allemagne vaincue et appauvrie, le Bauhaus, à ses débuts, n'est pas, pour des raisons économiques évidentes, tourné vers la production en série. Son fondateur, Walter Gropius, veut surtout former des créateurs capables de concevoir tout ce qui, en dehors du bâti, concerne la production d'environnement. La démarche repose sur un cours fondamental, dont l'élaboration et l'enseignement sont confiés à des plasticiens venus des courants d'avant-garde. Ce n'est qu'en 1925, avec l'aménagement de la dette de guerre et l'arrivée des capitaux américains, que le Bauhaus peut s'orienter vers la production industrielle. Avec, notamment, les meubles à structure tubulaire de Marcel Breuer, il est alors reconnu comme un haut lieu d'innovation. En 1933, les nazis ferment l'école.



© AKG-IMAGES

➤ Le fauteuil Wassily (modèle B3, tube en acier chromé poli recouvert de cuir ou de coton épais, 78 x 69 x 72 cm)

3 LES ANNÉES 1920 ET 1930

De l'Europe à l'Amérique, l'entre-deux-guerres oscille entre passion technologique et nostalgie du passé. En France, à l'épanouissement de l'Art déco répond l'Union des artistes modernes, qui s'inscrit dans le Mouvement moderne. En Finlande, Alvar Aalto réconcilie savoir-faire artisanal et fonctionnalisme rationaliste. En Allemagne, l'avant-garde qui s'épanouit à l'aube des années 1920 devient « dégénérée » à l'avènement du nazisme. Les références antiques de l'urbanisme d'Albert Speer coïncident avec la naissance d'une voiture de conception futuriste, la célèbre « Coccinelle » Volkswagen.

➤ Un panneau et ses hublots (interprétation)

Une modernité assumée

1929 *Maison Prouvé*, panneaux et hublots, aluminium et verre

Tous ceux qui, en France, pensent que la modernité et la nécessité d'une large diffusion passent par une utilisation intelligente et rationnelle des matériaux et des moyens de l'industrie se regroupent en 1929 au sein de l'Union des artistes modernes (UAM). Au Salon des artistes décorateurs de Paris, en 1930, les piliers du Bauhaus (Gropius, Breuer, Moholy-Nagy, Bayer...) présentent la participation du Deutsche Werkbund. Le Mouvement moderne, dont Le Corbusier est l'un des porte-parole et qui promeut un mode de pensée rationaliste, prend son essor. Mais rares sont ceux au sein de l'UAM qui, comme Jean Prouvé, vont jusqu'au bout de la réflexion sur la production de série, en adoptant le métal comme matériau de base d'une maison et en imaginant que celle-ci pourrait être fabriquée comme on fabrique une automobile.



© BETTMANN/CORBIS

➤ Une locomotive du New York Central, dépôt de Manhattan, mars 1938

Comme un bolide, le Streamline à la conquête des États-Unis

1933 Raymond Loewy devant *la locomotive à vapeur K4s* de la Pennsylvania Railroad



Au lendemain de la crise de 1929, les industriels américains prennent conscience de l'importance de l'esthétique dans le succès commercial

des produits de grande consommation. Les premières grandes agences d'esthétique industrielle voient le jour. Elles proposent au grand public des objets quotidiens inspirés des formes aérodynamiques des dernières merveilles technologiques – voitures, trains, bateaux, avions. C'est le Streamline, dont les lignes fluides et lisses coïncident avec la généralisation des techniques d'emboutissage de la tôle d'acier et du moulage « en coquille » d'alliages d'aluminium ou de matériaux de synthèse, comme la Bakélite.



© VOLKSWAGEN/2003

Sobre et fonctionnel, un design pour les masses

1936 « Coccinelle » Volkswagen, F. Porsche

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, l'heure est au retour à l'ordre, aussi bien dans les pays soumis à la dictature que dans les pays démocratiques. Tout ce qui fait référence au Mouvement moderne est suspect, voire accusé de dégénérescence.

Un peu partout en Europe, on se préoccupe plutôt de proposer à la masse laborieuse une voiture économique : en Allemagne, Ferdinand Porsche dessine la « Coccinelle » Volkswagen, en Italie, on lance la Fiat 500, chez Citroën, le prototype de la future 2 CV est en train de naître.

› Une « Coccinelle » Volkswagen

4 LES FORMES DE LA LIBERTÉ

L'après-guerre ouvre aux designers de nouvelles voies d'expérimentation et d'action. Matériaux, technologies, habitudes de consommation : tout change, et les objets de la vie quotidienne deviennent peu à peu des produits culturels.

L'héritage technologique de la guerre

1945 *Le Nylon*, nouveau matériau

La guerre de 1939-1945 est aussi une guerre technologique, qui donne un élan considérable à l'innovation, notamment dans le domaine des matériaux. L'Allemagne possède une longueur d'avance sur ce terrain avec le Buna-S, un caoutchouc artificiel remarquablement résistant mis au point par IG Farben, capable de remplacer le caoutchouc naturel d'Asie, dont l'approvisionnement est coupé. Aux États-Unis, c'est DuPont qui triomphe avec le Nylon, une soie synthétique utilisée aussi bien pour la lingerie féminine que pour la fabrication

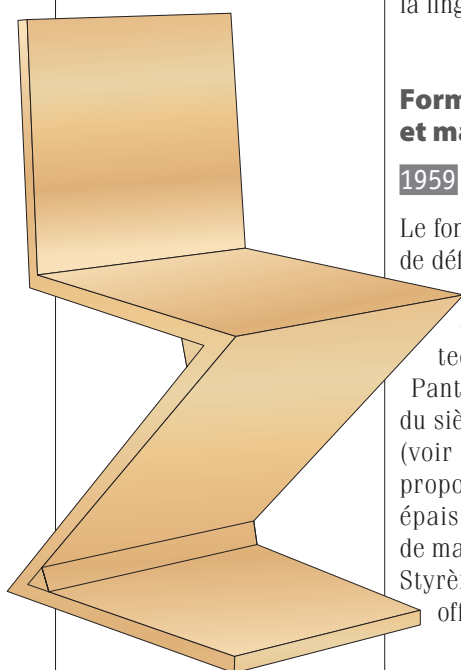
des parachutes de l'US Air Force.

Autres matériaux de synthèse qui bénéficient de l'effort de guerre : le polystyrène, le polychlorure de vinyle, le polyméthacrylate de méthyle (Plexiglas), le polyéthylène, le polyester armé de fibre de verre, le polyuréthane. Certains designers s'emparent des nouvelles possibilités offertes par ces matériaux. C'est le cas de Charles Eames et d'Eero Saarinen. Tous deux imaginent pour leurs clients respectifs, Hermann Miller et Knoll, des sièges-coques, à base de polyester armé de fibres de verre, donnant ainsi suite à leur projet primé au concours Organic Design for Home Furnishing de 1940, organisé par le MoMA.

Forme souple et matériau de synthèse : la rencontre

1959 *Panton chair*

Le fonctionnalisme dominant n'empêche pas certains designers de défricher un nouvel univers formel, conjuguant héritage du Streamline et formes libres, grâce aux possibilités offertes par les nouveaux matériaux et les nouvelles techniques de fabrication. Ainsi, le Danois Verner Panton reprend-il à la fin des années 1950 l'idée du siège Zig-Zag imaginé avant guerre par Rietveld (voir à gauche) dans une version tubulaire, puis proposé dans un assemblage de planches de bois épaisses. Panton utilise les techniques de moulage de matériaux de synthèse ABS (Acrylonitrile Butadiène Styrene) pour obtenir une forme nappée unique, faisant office d'assise et de piètement, et d'une extrême fluidité.



› La chaise Zig-Zag de Gerrit Rietveld, 1934 (interprétation)

› La Panton chair. New-York, Museum of Modern Art (MoMA).

© 2008. DIGITAL IMAGE, THE MUSEUM OF MODERN ART, NEW YORK/SCALA, FLORENCE



« Beauté France », quand la France découvre l'esthétique industrielle

1957 *Caméra Véronic Sem*, R. Tallon, agence Technès

À travers Formes utiles, une association née de l'UAM, la France découvre l'esthétique industrielle. Au sein de l'agence Technès, Roger Tallon approfondit la voie ouverte par l'*industrial design* des années 1930, en donnant aux objets de la vie professionnelle une qualité esthétique qui va de pair avec la valeur d'utilisation (lire en page 34). Avec des réalisations comme le tour Gallic 16, la moto Taon, la caméra Sem Véronic, il mène une réflexion de fond sur la cohérence structurelle du produit.

Un nouvel art de vivre

1968 *Siège Sacco*, P. Gatti, C. Paolini et F. Teodoro

Tandis que la société de consommation fait l'objet d'une remise en question radicale, c'est la marginalité, musicale, vestimentaire, artistique, qui donne le ton. Cet anticonformisme s'exprime notamment dans la recherche d'un nouveau confort, avec des meubles bas, au ras du sol. Ainsi les designers italiens Piero Gatti, Cesare Paolini et Franco Teodoro imaginent pour Zanotta le Sacco, une poche de Skai remplie de billes de polystyrène expansé, qui prend la forme du corps lorsqu'on s'y assied.



Le siège Sacco (114,3 x 76,2cm). New York, Museum of Modern Art (MoMA)

© 2008. DIGITAL IMAGE, THE MUSEUM OF MODERN ART, NEW YORK/SCALA, FLORENCE



Le rasoir Braun, interprétation

Allemagne, États-Unis, Japon, l'école de la rigueur formelle

1969 *Rasoir spécial 202-SM24 Braun*, D. Rams et H. Fisher

Fondée en 1955 en Allemagne, l'école d'Ulm reprend et dépasse les ambitions de l'enseignement du Bauhaus, en développant une pensée rationaliste, qui trouve par exemple son application dans la collaboration entre Hans Gugelot, enseignant de l'école, et la firme Braun. « Collaborateur scientifique neutre » et « coordinateur critique »,

le designer ulmien cherche à donner à l'objet de série un rôle d'acteur essentiel de la civilisation industrielle. On retrouve cette approche fonctionnaliste aux États-Unis, dans le programme lancé par IBM autour de l'ordinateur Ramac 305, par exemple, mais aussi au Japon, où Sony s'impose sur le marché international grâce à des appareils d'une grande qualité technique, d'une grande simplicité de ligne et de volume réduit. C'est l'école de la rigueur formelle.

5 DES ANNÉES 1970 À AUJOURD'HUI

Le design industriel n'échappe pas à une remise en cause généralisée des effets pervers de la société industrielle. Contre le formalisme froid, la postmodernité remet sur le devant de la scène des valeurs oubliées : historicisme, régionalisme, univers symbolique, voire sacré.

Le design contre le design

1981 *Bibliothèque Carlton*, E. Sottsass

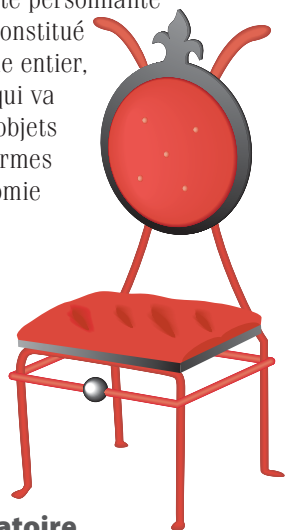
Après la grande rupture des années 1960 commence l'ère de la postmodernité. Sur fond d'énergies alternatives, de recyclage, d'autoconstruction, la contestation dénonce le fonctionnalisme du design industriel, qui apparaît comme un alibi destiné avant tout à faire vendre le produit. On voit alors émerger, notamment en Italie, des approches contestataires : antifonctionnalisme, antidesign,

La bibliothèque Carlton (édition Memphis, bois recouvert de laminé, H 1,95, 1,90 x 0,40)



© AKG-IMAGES/ARCHIVES CDA/GUILLO

nouveau design... Sous la houlette d'Alessandro Mendini, Studio Alchimia développe un discours sur l'objet banal et son redesign, une personnalisation par la décoration qui emprunte les recherches avant-gardistes des plasticiens du début du siècle. Quant au groupe Memphis, fondé autour de la forte personnalité d'Ettore Sottsass et constitué de designers du monde entier, il poursuit une piste qui va faire école, avec des objets et des meubles aux formes simples, à la polychromie audacieuse.



> La chaise d'Élisabeth Garouste et de Mattia Bonetti (interprétation)

Les années laboratoire

1981 *Chaise* pour les salons Christian Lacroix, E. Garouste et M. Bonetti

1992 *Tabouret-coffre Bubu 1^{er}*, P. Starck pour les 3 Suisses

Le « nouveau design » se lance dans des recherches comme celle qui unit production artisanale et production industrielle de série. Ainsi les Français Elisabeth Garouste et Mattia Bonetti imaginent la table Rocher, composée d'un plateau triangulaire en tôle d'acier émaillée, parfaitement réalisable industriellement, fichée par ses trois sommets dans trois rochers laissés bruts qui constituent le piétement.



© HTTP://WWW.OBJECTSBY.COM/BOULIQUE

> Tabourets Bubu 1^{er} translucides (tabouret, table de nuit, range-tout en polypropylène, 43 cm, Ø 32,5 cm)

En Italie, Andrea Branzi prône l'avènement d'un nouvel artisanat. En France, l'éclectisme domine : tandis que Garouste et Bonetti évoluent vers le néo-baroque, Philippe Starck, qui devient un chef de file, développe une démarche globale, tournée vers la production industrialisée. Elle embrasse tous les aspects du design (produit, graphisme), mais également l'architecture intérieure et même l'architecture.



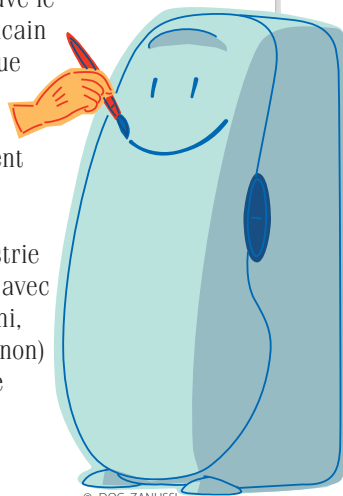
© DR

> Le réfrigérateur Oz Zanussi

Nouvel aérodynamisme et bio-design

1994 *Réfrigérateur Oz Zanussi*, R. Pezzetta

Relancé par la conquête spatiale, un nouvel aérodynamisme voit le jour. C'est le retour des lignes courbes dans le design automobile, avec la Ford Sierra, en 1982, ou la Vesta, modèle expérimental de Renault, ou encore avec le carénage profilé des motos Honda et Suzuki. Le phénomène affecte aussi les nouveaux trains à grande vitesse : le TGV Atlantique dessiné par Roger Tallon retrouve le souffle du design américain dans sa période héroïque de la fin des années 1930. Ces recherches sur la courbe aboutissent aussi au « bio-design » dont les formes fluides s'imposent dans l'industrie automobile et gagnent, avec le travail de Luigi Colani, les appareils photo (Canon) et peu à peu l'ensemble des objets de la vie domestique.



© DOC. ZANUSSI

6 DEMAIN : DES COURANTS ET DES ONDES

Avec la généralisation des outils de CAO et de CFAO, de nouvelles perspectives sont ouvertes aux designers. La dématérialisation progressive des objets peut laisser présager que demain, plus que la matière, il s'agira de mettre en œuvre des courants et des ondes.

Pour aller plus loin



Auteur : Raymond Guidot

Éditeur : Hazan (1994)

Design et architecture sont analysés dans leur contexte historique, avec des repères chronologiques, de nombreuses biographies et une riche bibliographie.