

comme champion cycliste. Cette année, Van Hauwaert termina d'abord deuxième de Paris-Roubaix. Cette place serait, bien sûr, anecdotique si elle n'avait pas été obtenue dans des conditions très particulières. Le dernier jour de mars 1907, le Belge venait d'intégrer les rangs de l'équipe « La Française ». Il y avait été imposé par Pierre Pierard, le directeur sportif qui avait pris en pitié « ce voyageur timide et humble ». Alors, Van Hauwaert « rude colosse flandrien au corps trapu et au visage presque effrayant » disputa la classique française, avec comme unique viatique, deux œufs durs et une bouteille de limonade. Il annonça au terme de celle-ci, son intention de courir et de gagner, six semaines plus tard, Bordeaux-Paris.

Et il le fit, naturellement. Malgré une nuit sans sommeil, passée dans le train qui le menait en Gironde. Malgré son isolement, aussi, puisque son équipe avait choisi de jouer la carte des frères Georget. Malgré son ignorance totale du parcours, malgré la pluie diluvienne de la nuit et le plein soleil du jour. Malgré, enfin, un démarrage suicidaire à l'aube, puisque Van Hauwaert avait encore à parcourir 350 kilomètres avant de voir Paris.

Désormais célèbre, « Ventre ouvert » comme l'avait surnommé les Français allait l'être davantage encore au terme du printemps de l'année suivante. Courant sous le maillot bleu du groupe Alcyon, le belge surprit d'emblée en choisissant de s'aligner au départ de Milan-San Remo, la célèbre classique italienne. Le seul de nos compatriotes présent en Lombardie ne fit pas les choses à moitié. Manquant d'argent nécessaire à un voyage en Italie, il s'y rendit, tout simplement à vélo, s'offrant un entraînement incomparable. Celui-ci lui permit de réussir, là où ses employeurs le voyaient échouer. Parti dans le Turchino, à 150 kilomètres de l'arrivée, Van Hauwaert rejoignit et laissa en chemin le Français Lignon et s'imposa à San Remo avec plus de sept minutes d'avance sur l'Italien Luigi Ganna. « Ce jour-là, répétait-il, même longtemps après son exploit, je me sentais tellement fort, qu'il me semblait pouvoir imprégner le sol de mes pas si, j'avais sollicité cet effort de mes cuisses ».

Le 19 avril de la même année, moins d'un mois après son exploit en Italie, Cyrille Van Hauwaert remportait Paris-Roubaix. Un temps exécrable présida au déroulement de la classique

française. Dans le froid, la grêle et la neige parfois, le coureur belge accomplit un nouvel exploit. Lancé à la poursuite du Luxembourgeois François Faber, échappé depuis Douai, il le laissa sur place à 150 mètres de l'entrée du vélodrome de Roubaix. Le Belge, cependant, n'avait pas encore la course gagnée. Heurté par un spectateur, il chuta au moment de pénétrer sur la piste. Heureusement, il repartit immédiatement, pour remporter le succès qui allait finir d'asseoir sa popularité, bien vite immense.

Célèbre et célébré en Belgique mais aussi à l'étranger, Cyrille Van Hauwaert devint « le Lion des Flandres » et signa encore quelques belles victoires dont un championnat de Belgique et Bordeaux-Paris en 1909. « Bâti à chaux et à sable », il se constitua ainsi un des plus beaux palmarès à une époque où le cyclisme connaissait encore des temps héroïques. Mais non content de montrer la voie à quelques-uns de ses compatriotes, Cyrille Van Hauwaert réussit également sa reconversion.

Connu en effet pour son sens de la course, il brilla également par son goût des affaires. En 1912, six ans avant la fin de sa carrière sportive, il comprit ainsi l'intérêt qu'il pouvait tirer de sa célébrité. Il devint représentant en Belgique des cycles Alcyon. Et le petit commerce, au fil du temps, devint un grand magasin, un atelier et même une usine de fabrication de cycles et vélos-moteurs.

Ce n'était pas la moindre fierté d'un homme qui, installé à Zellik, témoigna jusqu'à la fin de sa vie, d'une verdeur étonnante et d'un optimisme permanent. « Le mouvement, c'est la vie et la vie est une lutte » aimait à répéter le champion cycliste, devenu brillant homme d'affaires. La sienne s'est achevée le 15 février 1974.

J. Lecocq, *La prodigieuse odyssée d'un gamin de Moorslede*, dans *Les Sports*, le 18 mars 1958, p. 7. — R. Jacobs, *le Lion des Flandres est entré dans sa 80^e année en pédalant*, dans *Les Sports*, le 21 décembre 1962, p. 4. — J. Durruy, *Adieu Cyrille Van Hauwaert*, dans *Cyclisme Magazine*, avril 1974, p. 44-45.

Bruno Deblander

van KUYCK, Hugo, architecte, ingénieur civil, né à Anvers le 1^{er} décembre 1902, y décédé le 29 septembre 1975.

Ce bâtisseur au destin exceptionnel fut aussi un authentique héros de la Seconde Guerre mondiale. Dernier chaînon d'une lignée d'artistes anversois qui se sont illustrés pendant près de deux siècles, il eut un arrière-grand-père et deux grands-pères peintres paysagistes estimés. Son père, Walter van Kuyck, architecte de valeur, professeur à l'Institut supérieur des Beaux-Arts d'Anvers, fut président de la Fédération royale des Architectes de Belgique. Cette ascendance lui assura une enfance aisée et heureuse.

A l'Athénée d'Anvers où il fit ses humanités, ses compagnons d'études et de jeux étaient Roger Avermaete, le futur écrivain, Wilfried Hallemans, futur président de la Cour de cassation, Fritz Mulder, futur architecte naval.

C'est avec ce dernier, qu'à quinze ans, Hugo construit un modeste voilier, le *Zwaluw I*, destiné à naviguer sur un lac proche de Kalmthout où la famille van Kuyck possède une résidence d'été. Lycéen le jour, l'adolescent s'y était préparé en suivant le soir les cours de menuiserie et d'électricité à l'Institut technique d'Anvers. Trois ans plus tard, un second voilier, le *Zwaluw II* est lancé sur l'Escaut à la découverte de la Zélande. Conscient du danger de naviguer sans connaître les fonds, les passes, les marées, le jeune marin établit en 1923 sa propre carte marine de l'Eendracht, un bras de mer de l'Escaut oriental. Avant la sienne, la carte la plus récente remontait à trente ans !

Dès lors, l'amour des bateaux et de la mer ne va plus quitter le jeune Hugo et absorbera pendant de longues années tous ses loisirs avant de lui faire jouer un rôle essentiel pendant la Seconde Guerre mondiale. Entre-temps, il a fait choix d'une carrière : il sera architecte comme son père.

Après ses études à l'Institut supérieur des Beaux-Arts d'Anvers, il effectue un stage de quatre ans chez l'architecte Victor Horta, alors occupé à la construction du Palais des Beaux-Arts de Bruxelles. Le jeune homme aura notamment à s'occuper des problèmes d'acoustique de la grande salle de concert Henri Le Boeuf. Esprit éclectique, soucieux d'embrasser tous les aspects du métier de bâtisseur, van Kuyck parfait en même temps sa formation en décrochant en 1931 un diplôme d'ingénieur civil à l'Université de Gand. A une époque où Anvers s'attaque à de nombreux projets d'extension sur

la rive gauche et où l'on creuse le tunnel sous l'Escaut, il se passionne aussi pour les problèmes d'urbanisme. Ses visions révolutionnaires sur l'avenir d'Anvers (« du passé faisons table rase ! ») font en 1930 l'objet d'un article, publié ensuite dans une revue norvégienne qui aura des retombées inattendues : en 1934, il est invité à faire une tournée de conférences remarquées dans les pays scandinaves, puis en 1935, il est nommé lecteur en urbanisme à l'université de Yale (New Haven, Connecticut), premier contact avec les Etats-Unis, un pays qui le marquera profondément.

Désormais le destin de Hugo van Kuyck est scellé : bâtisseur, marin, pédagogue, cartographe, esprit cosmopolite, sa vie va se décliner dans ces diverses directions. Il faut pourtant y ajouter une nouvelle passion : en 1934, il obtient son brevet de pilote et devient propriétaire d'un des premiers avions privés immatriculés en Belgique.

En 1935, il participe à la création de l'Académie de Marine belge pour laquelle il effectue une étude critique des cartes marines alors disponibles. En 1937, il passe commande aux chantiers navals de Hoboken d'un solide bateau de croisière, baptisé l'*Askoy*, dont il a lui-même dessiné les plans et avec lequel il ambitionne de faire un tour du monde scientifique. L'entreprise sera patronnée par le Fonds national de la Recherche scientifique, l'Institut royal des Sciences naturelles et le Jardin botanique. Un jeune étudiant à la Faculté agronomique de Gembloux avait fait acte de candidature pour accompagner cette mission. Il s'appelait Haroun Tazieff. Le poste étant déjà pourvu, il ne put être retenu, mais il n'allait pas tarder à atteindre la célébrité en partant à la conquête des volcans.

L'*Askoy* appareilla le 16 janvier 1938. La durée prévue du voyage était d'au moins trois ans. Ce sera d'abord la traversée de l'Atlantique, puis le passage dans le Pacifique par le Canal de Panama, fournissant à l'expédition l'occasion d'observer les courants marins et de faire des récoltes de plancton. Ouvrant une brève parenthèse au voyage, Hugo van Kuyck quitte les Caraïbes en hydravion pour rejoindre son bureau de New York où il travaille en collaboration avec des architectes locaux à la réalisation du pavillon belge à l'Exposition universelle de 1939 et aussi pour remplir ses obligations à Yale.

Mais dès qu'il le peut, il regagne l'Askoy et poursuit l'expédition.

Pourtant, la situation en Europe ne cesse de s'assombrir. De retour en Belgique au début du mois de janvier 1940, le voilà confronté à la « drôle de guerre ». En mai-juin 1940, on retrouve van Kuyck à Limoges puis à Poitiers où s'est replié le gouvernement belge. Dans la confusion de la défaite provisoire, il accepte la charge de transporter aux Etats-Unis le dernier courrier diplomatique du gouvernement. Le *SS Persier*, de la Compagnie Maritime Belge est réquisitionné. Van Kuyck en prend le commandement et quitte La Rochelle avec la valise diplomatique mais ayant aussi pris à bord de nombreux civils et militaires britanniques encore bloqués en France. Après une traversée de la Manche sous le feu des premiers duels aériens, le *Persier* arrive sain et sauf à Milford Haven le 21 juin. Quelques jours plus tard, van Kuyck reprend la mer à bord du *Ville de Mons*. Il arrive à Boston le 17 juillet 1940 et de là il se rend à Washington, où il peut enfin remettre à Georges Theunis, qui représente le gouvernement belge auprès des autorités américaines, les documents qui lui ont été confiés à Poitiers par notre ministre des Affaires étrangères.

Mission accomplie, van Kuyck reprend sa chaire à l'Université de Yale. Quelques conférences au célèbre Massachusetts Institute of Technology sur de nouvelles techniques de camouflage lui vaudront d'être engagé en décembre 1940 comme *consulting engineer* avec le grade de lieutenant au Bureau technique du corps de génie de l'armée américaine. Il devient ainsi le premier Européen à servir sous la bannière étoilée. Sa mission consiste à perfectionner les méthodes de camouflage d'objectifs terrestres, navals et aériens. En 1942, il est muté avec le grade de capitaine à la Development Section de l'Headquarter Engineer Amphibian Command à Edward Camp (Massachusetts).

Ce service, qui ne s'occupait que d'opérations de débarquement, était placé sous les ordres du général Arthur Trudeau, chef de la section Recherche et Développement de l'armée américaine. Ce dernier décrira plus tard en un hommage appuyé les états de service exceptionnels de cette brillante recrue qui contribuera sous ses ordres à améliorer les barge de débarquement, les camions amphibies, les photographies aériennes pour déterminer la

nature des plages, la course et la profondeur de l'eau.

En avril 1943, van Kuyck passe au service des cartes et photographies aériennes de l'armée américaine. Au cours de la même année, Anglais et Américains avaient commencé à organiser la côte sud de l'Angleterre en une énorme base pour préparer l'assaut du continent européen. Jamais encore dans l'histoire militaire une opération de débarquement n'avait été envisagée à cette échelle. Aucune tradition militaire ou navale n'existe. Il fallait tout inventer : les méthodes, le matériel, les techniques auxiliaires, l'entraînement des troupes spécialisées et par-dessus tout, le développement d'une cartographie adéquate. Promu major de l'US Army, van Kuyck est envoyé en Grande Bretagne en septembre 1943 avec la responsabilité formidable de préparer la cartographie en vue du débarquement. On lui confie la direction de la Beach Intelligence Section au quartier général de l'armée américaine à Londres. Il s'agissait de rectifier les cartes obsolètes de l'Amirauté britannique et de l'US Navy. Dans ce but, l'apport de documents photographiques permettant de tracer le profil exact des côtes et d'améliorer les prédictions des marées était évidemment décisif. C'est pourquoi deux escadrilles de la Royal Air Force furent affectées à la photographie du littoral européen depuis la Norvège jusqu'à l'Espagne, essentiellement pour ne pas éveiller les soupçons de l'ennemi sur un point précis du littoral européen.

Lorsque la Normandie fut définitivement choisie comme lieu de débarquement, van Kuyck se mit à en explorer le littoral à bord d'un sous-marin de poche. Les marées de la côte normande sont très fortes et d'un régime compliqué et le profil des plages de sable, très étendues, varie constamment. C'est finalement par photographie aérienne que le problème fut résolu. Van Kuyck avait mis au point un procédé consistant à utiliser des lentilles colorées pour obtenir de meilleurs clichés des reliefs et des fonds marins. Il dirigea lui-même la reconnaissance aérienne. Les prévisions exactes des marées ne furent précisées au Haut Commandement allié que cinq semaines avant la date présumée du débarquement, prévu, pour début juin. Dès ce moment, des cartes destinées à des centaines de milliers de combattants furent dressées et imprimées avec toutes les

informations sur les obstacles sous-marins, le profil exact des côtes et l'état des marées de jour et de nuit.

Elles furent tenues à jour et vérifiées par van Kuyck jusqu'à quelques jours du débarquement. Il avait préconisé le 4, le 5 ou le 6 juin comme étant les moments les plus favorables. Ce fut cette dernière date qui fut retenue. A l'aube du mardi 6 juin 1944, l'Opération Overlord est lancée. A sept heures du matin, avec pour toute arme une tige de fer pour sonder le sable, le major van Kuyck débarque à Omaha Beach, entre Saint-Laurent et Vieuville, avec la septième vague d'assaut du 5^e Corps d'armée US, à la tête de ses hommes du Beach Survey Party. Après cette épope, les plus hautes autorités militaires alliées déclarèrent que van Kuyck avait été un des principaux artisans de sa réussite.

Mais la guerre n'était pas terminée, et l'Anversois fit le même travail pour libérer la Zélande encore sous le feu des batteries allemandes. Ses navigations d'adolescent l'avaient particulièrement bien préparé à documenter les Alliés sur les passes compliquées de l'estuaire de l'Escaut.

La libération de la Belgique ne mit pas fin à la carrière militaire de van Kuyck. Dans le Pacifique, la guerre faisait encore rage. Il fut donc appelé par les troupes britanniques à Ceylan pour préparer le débarquement en Birmanie, puis à Hawaï pour la grande opération américaine sur l'île d'Okinawa.

Revenu aux Etats-Unis au printemps 1945 avec le grade de lieutenant-colonel de l'armée américaine, la démobilisation de van Kuyck fut demandée par le gouvernement belge aux autorités américaines. Elle fut acceptée et devint effective à partir du 6 août 1945. Le ministre des Approvisionnements, Paul Kronacker, lui confie alors le poste de conseiller technique pour la Reconstruction. Cette collaboration dura deux ans. En sa qualité d'architecte-urbaniste, van Kuyck jette alors les bases de la construction préfabriquée en Europe, technique nouvelle sur le vieux continent, dont il avait déjà fait l'expérience aux Etats-Unis.

A la fin de la guerre, Hugo van Kuyck eut à subir une situation bouffonne. Ce lieutenant-colonel de l'armée américaine, porteur de la Legion of Merit de l'US Army (1944), de la Bronze Star Medal de l'US Navy (1944), de

l'Air Medal US Air Force, officier de l'Order of British Empire, dut se présenter devant une cour martiale belge pour rendre des comptes comme «réfractaire» ! Ayant fait l'énumération de ses états de service militaires, il fut nommé... sergent de l'armée belge «à titre honorifique» ! En 1950, cette situation ridicule fut toutefois rectifiée : Hugo van Kuyck fut fait Croix de guerre 1940-1945 avec Palmes et officier de l'Ordre de Léopold avec Glaives et Palmes «pour services de guerre exceptionnels rendus à la cause de la Belgique et des Alliés».

Par ailleurs, comme il avait recommandé la création et contribué à mettre sur pied une unité de cartographie au sein de notre marine de guerre qui en était encore dépourvue, il obtint le grade de capitaine de corvette de la Force navale belge.

Avec le retour à la vie normale, van Kuyck renoua avec sa carrière d'architecte, interrompue depuis près de dix ans. En 1948, il reprend du service au sein de la société municipale anversoise «Onze Woning», spécialisée dans la construction d'habitations à loyers modérés pour laquelle il avait déjà réalisé un premier immeuble en 1935-1936 dans le quartier dit du Luchtblaai.

Cette fois ce seront six immeubles tours de dix-sept étages, au total mille huit cents appartements pour lesquels il appliqua des formules très neuves de standardisation, notamment en matière de distribution d'eau, de gaz et d'électricité. Sa technique de construction par modules préfabriqués, qu'il avait eu l'occasion d'étudier dans le cadre de la Mission économique Kronacker, portait évidemment la marque de ses expériences américaines. Il avait du reste organisé son bureau d'architecte sur le modèle de ceux qu'il avait fréquentés aux Etats-Unis, s'entourant d'ingénieurs, d'économistes et d'autres techniciens du bâtiment. Van Kuyck reconnaissait lui-même qu'il était plus attiré par l'aspect fonctionnel de l'architecture que par son côté esthétique.

La liste de ses réalisations comporte en fait une majorité écrasante de bâtiments industriels et administratifs. A trois reprises, en 1951, 1953 et 1955, il fut d'ailleurs rapporteur sur les méthodes industrielles dans la construction, lors des congrès de l'Union internationale des Architectes, alors présidée par Le Corbusier. Partisan des gratte-ciel à l'américaine qui étaient

loin de faire l'unanimité dans le monde belge de la construction, il réalisa notamment à Anvers l'immeuble de la Bell Telephone et, en collaboration avec Léon Stynen, celui de la Société d'Électricité du bassin de l'Escaut (EBES). Lauréat du concours organisé en 1954 par la société d'assurances La Prévoyance sociale pour son siège central à Bruxelles, il en fit le premier immeuble-tour de la capitale, pour lequel il eut à vaincre l'opposition farouche des services d'urbanisme de la Ville et de la Province. Toujours à Bruxelles, il réalisa l'immeuble de la Société nationale de Crédit à l'Industrie (SNCI) et collabora à l'édification de la Cité administrative et au siège de la Générale de Banque.

On lui doit également la restauration et la transformation de l'Hôtel Osterrieth à Anvers, pour la Banque de Paris et des Pays-Bas et l'aménagement du Palais d'Egmont à Bruxelles, pour le ministère des Affaires étrangères.

A l'étranger, van Kuyck collabora à diverses réalisations industrielles à Amiens (France), à Hambourg (Allemagne), à Richmond (Etats-Unis) et il signa les plans des ambassades de Belgique à Washington et à Tokyo.

L'âge venant, Hugo van Kuyck eut à cœur de transmettre aux jeunes le fruit de son expérience. Il fut invité à donner des cours et des conférences à l'Université libre de Bruxelles, à l'Institut supérieur d'Architecture et d'Urbanisme à Anvers, ainsi qu'à l'Ecole nationale supérieure d'Architecture et des Arts décoratifs (La Cambre) à Bruxelles, alors dirigée par un autre Anversois, l'architecte Léon Stynen. Ce dernier aurait voulu que van Kuyck, dont il appréciait la rectitude, le souci de perfection et d'efficacité, lui succédât à la tête de La Cambre. Mais van Kuyck déclina l'offre pour garder sa liberté de mouvement.

Il est vrai que sa passion pour la navigation de plaisance ne l'avait pas quitté. Son dernier voilier, l'*Askoy II*, dont il avait suivi avec soin la réalisation, fut mis à l'eau en mars 1960. A son bord, van Kuyck poursuivit ses voyages en Zélande, dans la Manche et en mer Baltique, jusqu'en Suède et en Finlande.

Élu le 19 décembre 1961 huitième président du Royal Yacht Club de Belgique, il le restera pendant dix ans. Aujourd'hui encore les maquettes des sept voiliers qui avaient jalonné sa longue vie de marin ornent les vitrines du RYCB à Anvers.

Sa santé déclinant, il dut pourtant renoncer à naviguer. En 1974, il vendit l'*Askoy II* à Jacques Brel, un autre passionné de la mer. Quelques mois plus tard, le voilier et son nouveau propriétaire levaient l'ancre pour les îles Marquises.

Le 29 septembre 1975, Hugo van Kuyck s'éteignit à Anvers où il était né. Il était membre du Conseil supérieur de l'Urbanisme et, depuis 1972, élu membre correspondant de l'Académie royale de Belgique. La presse belge unanime rendit abondamment hommage à l'architecte précurseur mais surtout au marin et au cartographe qui avait rendu possible le débarquement de Normandie.

Ceux qui l'avaient connu, à commencer par Léon Stynen, évoquèrent avec émotion l'homme modeste et l'humaniste, l'ami généreux et tolérant, au charme exceptionnel, au physique jovial et à l'œil malicieux, à la parole précise et chaleureuse et au goût de la controverse courtoise. Dans ses *Mémoires*, Paul Kronacker le décrit comme «l'un des rares hommes vraiment géniaux qu'il ait rencontrés, un véritable Pic de la Mirandole».

Faut-il s'étonner que cet être doué d'un charisme certain, aux fortes convictions et à la carrière exceptionnellement brillante n'ait pu échapper aux aigres critiques de certains confrères envieux de ses succès ? La fin de sa vie en fut parfois assombrie. A son décès, le cabinet van Kuyck fut transmis à deux anciens de La Cambre, les architectes Michel van der Elst et François Jamagne.

Ses archives sont réparties entre trois fonds : son œuvre architecturale, dossiers, plans et dessins ont été confiés aux Archives de la Ville d'Anvers. Ses archives nautiques ont été léguées au Musée national de la Marine, également à Anvers. Ses documents militaires se trouvent au Centre d'Etudes et de Documentation, Guerres et Sociétés Contemporaines (CEGES). Il s'agit d'un fonds exceptionnel sur le débarquement de Normandie, comportant notamment des plans, des croquis, des photos aériennes, un atlas des marées et les cartes des plages de l'Opération Overlord, ainsi que le texte d'une conférence de van Kuyck, avec un film et des diapositives sur le débarquement de Normandie, de même qu'une longue interview de vingt-trois pages, enregistrée le 24 avril 1973 par Jean van Welkenhuyzen et Charles d'Ydewalle.

Ch. E. Schelfhout, *Dans le sillage d'Hugo van Kuyck*, Bonheiden, 1988, nombreuses photos et liste complète des réalisations architecturales. — P. Kronacker,

Souvenir de paix et de guerre, Paris, 1973. — L. Ploegaerts, *Hugo van Kuyck*, dans *Bulletin hebdomadaire de la Société centrale d'Architecture de Belgique*, n°17, 18 avril 1976. — L. Styven, *Eloge de Hugo van Kuyck*, dans *Bulletin de la Classe des Beaux-Arts*, Académie royale de Belgique, 5^e série, t. 58, 1976, p. 53-58. — P. E. Vincent, *Notice sur Hugo van Kuyck*, dans *Annuaire de l'Académie royale de Belgique*, vol. 158, Bruxelles, 1992, p. 159-181, portrait photographique. — *Une Ecole d'Architecture. Des Tendances 1766-1991*, Bruxelles, 1992, p. 71, 199, 245, 302.

Liane Ranieri

Illustration : Planche XV, face à la page 352
Hugo van Kuyck : le bâtiment de la
Prévoyance sociale à Bruxelles.

VAN LEYNSEELE, Henry, Herman, Edouard, Gustave, avocat, juriste, professeur, né à Courtrai le 15 mars 1893 et décédé à Uccle (Bruxelles) le 14 avril 1969.

Henry Van Leynseele naquit dans une famille de la haute bourgeoisie libérale, originaire d'Avelgem. Son grand-oncle, Charles, était professeur d'obstétrique à la Faculté de Médecine de l'Université de Gand. Sa grand-mère, Théonie de Roo, était la nièce de Charles de Roo, un avocat de Bruges qui avait siégé au Congrès National et qui avait été membre de la Chambre des Représentants de 1831 à 1848. Son père, Herman, avocat et député libéral de Courtrai, termina sa carrière à la cour d'appel de Bruxelles. En 1926, Henry épousa Dorothéa-Hélène Graux, une des petites filles de Charles Graux, ministre des Finances dans le dernier cabinet de Frère-Orban et la fille de Lucien Graux, ingénieur et président du conseil d'administration de l'Université libre de Bruxelles. De cette union naquirent deux enfants, Lucien qui devint ingénieur à Bruges et Marie qui épousa Jacques Campion, avocat à la cour d'appel de Bruxelles.

Après des études primaires à Courtrai, secondaires à Tournai et deux années de candidature en philosophie et lettres à l'Université de Gand, Henry s'inscrivit, en 1912, à la Faculté de Droit de l'Université de Bruxelles. Lorsque éclata la guerre, il s'engagea comme volontaire dans l'armée belge et devint sous-lieutenant

d'Artillerie. Le 3 octobre 1918, il passa son dernier examen de docteur en droit au jury central du Havre avec grande distinction. Quelques jours plus tard, lors d'une offensive dans la forêt d'Houthulst, il fut grièvement blessé à Westrozebeke en se portant au secours de militaires français gisant près de sa batterie.

Inscrit au barreau de Bruxelles, il prêta serment le 14 avril 1919 et entama une brillante carrière d'avocat qu'il poursuivit pendant un demi-siècle. Il travailla d'abord chez maître Eugène Hanssens sous la direction de maître René Marcq, aux côtés d'Henri Rolin, Gaëtan Delacroix et Lucien Fuss, puis dans le cabinet de maître Albert Devèze. Sa carrière fut rapide, dès 1922, il fut membre de la Commission du Jeune Barreau. Quatre ans plus tard, ses confrères le désignèrent comme orateur de la séance solennelle de rentrée de la Conférence du Jeune Barreau. Devenu en 1930 le président de cette dernière, il donna à cette fonction un lustre et un éclat tout particulier. Il organisa, en effet, au Palais de Justice à l'occasion du centenaire de la Révolution, une exposition consacrée au souvenir des avocats et magistrats qui avaient joué un rôle en 1830. Le discours qu'il prononça le 12 juin 1930 en présence des plus hautes autorités de la magistrature et du barreau eut un succès considérable. Roger van Roye écrivit qu'il avait été l'un des plus brillants présentateurs de la Conférence. « Là, il donnait toute sa mesure : un régal de causticité et d'esprit et, sans le vouloir, le triomphe du présentateur dépassait celui du présent». Cet orateur « précis, concis et ardent » fut également, de 1931 à 1934, membre puis secrétaire du Conseil de l'Ordre du barreau de Bruxelles. En 1936, il fut nommé au barreau de la Cour de cassation où il rejoignit son collègue et ami, Albert Devèze. De 1938 à 1945, il fut président de la Fédération des Avocats belges et de 1953 à 1954, bâtonnier de l'Ordre des Avocats à la Cour de cassation. Conscient de l'utilité d'une Caisse de prévoyance des Avocats, il accepta dès sa fondation d'en devenir administrateur. Il se spécialisa dans les affaires fiscales et défendit, à partir de 1936, les intérêts du département des Finances. Sa connaissance parfaite des deux langues nationales lui permit de plaider devant toutes les juridictions du pays. Elle le fit également choisir comme conseiller par l'ambassade des Pays-Bas.