

L'ARCHITECTE

ARCHITECTURE-URBANISME-ART PUBLIC

**& SON
SUPPLEMENT
TEKHNE
CONSACRE'A
L'INFORMATION
& A LA TECHNIQUE
DU BATIMENT**

NUMERO

7

VOLUME VI

MARS 1927

LE N° FS.250

ETRANGER 3

REVUE MENSUELLE BELGE
LA CITÉ

URBANISME ■ ARCHITECTURE ■ ART PUBLIC
RECONSTRUCTION
DES RÉGIONS DÉVASTÉES

ORGANE DE LA SOCIÉTÉ BELGE DES URBANISTES
ET ARCHITECTES MODERNISTES (S. B. U. A. M.)

REDACTEURS :

MM. Fern. BODSON, architecte (Bruxelles); J. DE LIGNE, architecte (Bruxelles); J. EGGERICX, architecte (Bruxelles); Huib. HOSTE, architecte (Bruges); Raymond MOENAERT, architecte (Bruxelles); L. van der SWAELMEN, architecte-paysagiste (Bruxelles); J. M. van HARDEVELD (Amsterdam); Secrétaire de la Rédaction : M. Raph. VERWILGHEN, Ingénieur Urbaniste (Bruxelles); Secrétaire-adjoint : Emile HENVAUX (Bruxelles).

COLLABORATEURS

ARCHITECTES :

Richard ACKE (Courtrai); H. P. BERLAGE (La Haye); H. J. BIRNSTINGL (A. R. E. B. A. (Londres); Gaston BOGHEMANS (Menin); J. BORLEE (Jodoigne); Pierre BOURDEIX (Reims); Victor BOURGEOIS (Bruxelles); Ch. CONRARDY (Bruxelles); Julien de RIDDER (Bruxelles); Marcel GUILLEMINAULT (Paris); Léon GRAS (Anvers); J. E. HOEBEN (Bruxelles); V. HUSZAR (Hollande); LE CORBUSIER SAUGNIER (Paris); Edw. LEONARD (Anvers); J. J. P. OUD (Rotterdam, Hollande); Jozef PEETERS (Anvers); Gust. SCHLEIGHER (Allemagne); F. SEROEN (Bruxelles); Raym. THIBAUT (Bruxelles); Carlos THIRION (Verviers); Henri VAN DE VELDE (La Haye, Hollande); Théo van DOESBURG (Paris); P. VORIN (Paris); E. A. VAN TONDEREN (Bruxelles).

CRITIQUES D'ART :

Maurice CASTEELS (Bruxelles); André de RIDDER (Anvers); Elie FAURE (Paris); FIERENS-GEVAERT (Bruxelles); Julien LEONARD (Paris); Paul LEON (Paris); Jacques MESNIL (Paris); Léon ROSENTHAL, Paris), etc.

TECHNICIENS :

Charles de GRONCKEL (Bruxelles); A. KNAPEN (Bruxelles); L. J. SERIN (Bruxelles), etc., etc.

Les Rédacteurs et Collaborateurs sont seuls responsables de leurs articles. — Il sera rendu compte dans « La Cité » de tout ouvrage dont deux exemplaires seront envoyés à la Revue

Pour la rédaction, l'administration et les demandes d'abonnement, s'adresser au Siège de la Revue : 10, Place Loix, Saint-Gilles-Bruxelles.

Pour la vente au numéro s'adresser exclusivement aux librairies. Dépôt principal : Librairie LAMERTIN, 58-62 Coudenberg, Bruxelles.

ABONNEMENT: Belgique, 25 francs; Etranger, 30 francs. Le numéro, 2 fr. 50. Les abonnements peuvent se prendre en versant leur montant au crédit du Compte chèques postaux n° 166.21 (Revue : « La Cité ».) Moyennant un supplément de 3 francs les numéros seront envoyés mensuellement sous enveloppe cartonnée.

T E K H N E

REVUE D'INFORMATION CONSACRÉE A
L'ARCHITECTURE, L'URBANISME, L'ART PUBLIC
ET A LA TECHNIQUE DU BATIMENT

1^{RE} ANNÉE (NOUVELLE SÉRIE)
NUMÉRO 7. MARS 1927

UNE ENQUÊTE DU "QUOTIDIEN",
LA CONSTRUCTION ET LA VIE MODERNE

L'EXEMPLE DE LA HOLLANDE

L'exemple de la Hollande mérite d'être étudié de près. Sauf erreur, c'est le premier pays d'Europe qui soit parvenu à introduire dans l'art du bâtiment les méthodes de standardisation et de travail en série qui ont fait la fortune de l'industrie moderne.

A Rotterdam, on fabrique aujourd'hui, des maisons comme, à Billancourt ou à Grenelle on fabrique des autos.

La réciproque n'est pas vraie. Mais le bon sens finira par triompher, la nécessité aidant. Et il faudra bien qu'on se décide quelque jour à fabriquer des maisons à Grenelle et à Billancourt comme on fabrique des autos à Rotterdam.

La Hollande, nous l'avons dit, se heurtait en 1920 aux mêmes difficultés que nous : la main-d'œuvre était rare. Le prix de revient des matériaux avait augmenté de 200 pour cent depuis 1914.

Le problème du logement se posait à

(*) Au moment où nous terminons l'Enquête sur la Construction et la Vie Moderne, nous tenons à remercier notre grand confrère parisien « Le Quotidien » pour l'autorisation qu'il nous a donnée de reproduire les articles de son rédacteur. (N. d. I. R.)

Rotterdam et à Amsterdam avec la même acuité qu'à Paris. Mais les pouvoirs publics hollandais ne s'éternisèrent pas en palabres solennelles et stériles.

Ils firent établir par leurs meilleurs architectes des plans généraux d'extension urbaine. Une série de règlements datant de 1901 avaient constitué, jusqu'alors, le Code de l'urbanisme. On les ajusta aux nécessités de l'heure. Les municipalités reçurent des pouvoirs très étendus en matière d'expropriation et de contrôle. Une organisation financière basée sur les prêts à longue échéance garantis ou même consentis par l'État rendit possible la réalisation de travaux de grande envergure.

Jusqu'ici, rien de bien original. Le Service de l'extension à Paris possède un plan. Peut-être même en possède-t-il plusieurs. Il possède, en tout cas, un personnel capable d'en dresser autant qu'on voudra.

Nous connaissons aussi une Régie immobilière de la Ville de Paris.

Mais les plans d'extension dorment dans les cartons du quai de la Rapée. Et la Régie immobilière a brillamment manqué son but.

En Hollande, dès 1924, le prix de la construction était ramené à un niveau supé-

rieur seulement de 50 pour cent à celui de 1914.

Par quel moyen? Un spécialiste va nous le dire :

« Ce remarquable résultat fut dû surtout à l'emploi de méthodes n'exigeant ni l'usage de briques ou d'autres matériaux analogues qui étaient autrefois la base et l'essence même de la construction, ni l'emploi de main-d'œuvre qualifiée et spécialisée. C'est le béton qui a permis de réaliser une aussi sensible économie, et bon nombre de constructions qui ont maintenant fait leurs preuves sont basées sur son emploi » (1).

A Amsterdam, pour la création d'une cité-jardin de 900 maisons; à Rotterdam, pour l'édification des quartiers Spangen et Tusschendijken et des quartiers Sud, une dizaine de procédés ont été expérimentés. A peu de choses près ils peuvent se classer en deux groupes :

1° Béton coulé dans des coffrages standardisés;

2° Eléments de construction (murs, planchers, cloisons, escaliers, cadres de portes et de fenêtres, etc.) également standardisés et mis en place mécaniquement.

Point n'est besoin d'entrer dans des détails techniques fastidieux pour faire comprendre les avantages de ces deux procédés. Dans l'un comme dans l'autre cas, la construction se fait en série. Le travail manuel est réduit au strict minimum.

Ici (système Kossel), la machine intervient pour la mise en place des coffrages. La bétonnière, le wagon-tombereau, l'élévateur, tiennent le premier rôle. Là (système Hunkemoller), les éléments standardisés des futurs immeubles sont fabriqués n'importe où, très loin, si c'est nécessaire, de l'emplacement qui leur est destiné. Le moment venu, des trucks les amèneront sur place. Des grues permettront d'enchâsser sur leurs semelles de fondation, des éléments de murs pesant plus de 3 tonnes. Et

(1) « Le Constructeur de ciment armé », juillet 1926.

c'est également la machine, à peine surveillée, qui les assemblera grâce à un ingénieux dispositif de cadres d'aciers.

On ne bâtit plus une maison. On bâtit un quartier.

Pour des observateurs de bonne foi, la preuve est faite qu'on peut bâtir en série sans dommage pour le confort, la solidité et même l'esthétique. Les architectes hollandais ont fait une œuvre utile en même temps qu'une œuvre belle. Ils ont jeté les bases d'une architecture nouvelle.

« On a tenu compte non seulement du nombre des habitants dont il fallait envisager le logement, mais aussi des conditions de vie actuelles, des courants économiques, des nécessités de la circulation, du paysage primitif qui parfois, comme à Rotterdam, a été respecté dans une certaine mesure. Enfin on a fait en sorte de créer une ville harmonieuse en donnant au même architecte la direction des travaux dans toute une rue ou même dans tout un quartier.

» Rotterdam est devenue une ville puissante et saine où la vie moderne peut se développer librement sur un plan élargi où la population n'est plus étouffée en des logis malsains et des espaces insuffisants » (2).

L'exemple de la Hollande commence à être suivi. En Allemagne où des villes comme Francfort cherchent dans l'emploi du béton et la construction en série un remède à la congestion qui les menace; en Angleterre où des essais suivant le procédé dit « Corolite » avec un coffrage standardisé en éléments permettant toutes les combinaisons architecturales ont permis de réaliser une économie de 20 0/0 sur une construction équivalente en briques.

En France, à l'exception des cités Michelin, et de celles de la compagnie du chemin de fer du Nord — tentatives intéressantes, mais limitées — la standardisation à grande échelle est encore inconnue et si l'emploi du ciment armé tend à se généraliser il est loin de tenir, dans le domaine de l'habitation, le rôle qui lui revient.

(2) Jean Badovici : l' « Architecture vivante ».

Nous ne manquons ni d'outillage ni de techniciens du béton. Les Perret, les Sauvage, les Tony Garnier et les Le Corbusier ont fait leurs preuves. Alors?

Alors, il faudrait tout d'abord persuader nos architectes, nos entrepreneurs, nos conseils municipaux et le public lui-même, que le béton armé n'est pas un « matériau pauvre » uniquement bon à fournir des ossatures d'immeubles, des abris pour marchandises ou des passerelles pour usines. Que la netteté des lignes, la sobriété des formes, l'harmonie des proportions, toutes choses auxquelles le béton armé se prête admirablement valent aussi bien pour une maison que pour une limousine de luxe. Et que le profil d'un bel arbre sur une façade même nue vaut bien toutes les contrefaçons macaroniques de nos démarqueurs d'anciens styles.

A ce prix nous pouvons faire aussi bien

que la Hollande, et substituer à l'initiative privée, sporadique ou impuissante, une entreprise collective capable de réaliser de vastes et harmonieux projets.

Mais il faudrait se hâter.

L'initiative privée a fait, depuis cinq ans, des efforts désespérés et touchants. A Bois-Colombes, aux Lilas, à Montreuil, à Cachan, des maisonnettes d'opéra-comique attestent l'amour de la nature et le culte du foyer de leurs occupants mais aussi, hélas! la modestie de leurs ressources. Les villas : « Mon rêve » se sont multipliées.

La banlieue parisienne est peuplée de rêves. Combien se seront évanouis lorsque parmi les pelouses fleuries des jardins intérieurs de Spanden les arbres qu'on a plantés cette année pousseront leurs branches le long des terrasses.

François VALDI.

L'ARCHITECTE ANDRE LURCAT situait dernièrement, dans un court article (« 7 Arts » n° 5), les conditions peu favorables dans lesquelles œuvrent les réalisateurs modernes français, « isolés, inconnus, méconnus ».

Nous devons à V. Bourgeois de nous avoir révélé quelques-unes des récentes constructions de Lurcat. « Le Document » (n° 49) a présenté en quelques bonnes photographies plusieurs travaux de l'architecte français : la maison du peintre Jean Lurcat et des hôtels particuliers. Une science de la composition pure, épurée, jointe à une remarquable précision technique font de ces exemples d'une architecture raffinée, élégante et qu'on n'hésite pas à apparenter à la grande tradition classique. Il serait oiseux de décrire de telles œuvres. Elles parlent d'elles-mêmes, mais un langage discret et quasi aristocratique. Elles ont la soumission des belles machines nées de la grande foi de l'Utilité.

L'architecte V. Bourgeois a joint à cette présentation un « panorama de l'architecture moderne en France ». Notons quelques

judicieuses remarques à propos de la lenteur de « l'éveil moderniste français ». L'architecture officielle française étant en sa médiocrité de qualité supérieure à celle des autres pays, ses productions en furent plus supportables. D'où un moins vif besoin de renouveau. Puis il faut admettre que les premiers essais d'architecture nouvelle en France furent malencontreux. Bien que « le moderne » français avait du moins la qualité de l'unité de matériau. La pierre blanche, et sa servante la patine, enfant de fumées, pluie et vent, cela fait tout de même pour une grande partie des quartiers nouveaux de Paris, une certaine âme urbanistique, tandis que les rues contemporaines de Bruxelles paraissent de véritables cartes hétéroclites d'échantillons de matériaux ».

Et cette dernière remarque « alors qu'en Hollande, notamment, l'esprit décoratif subsiste souvent dans l'effort moderne créant un nouveau « modern style » en tuiles et briques, avec André Lurcat et ses confrères la forme précise et intense, entièrement dépouillée d'ornement, s'offre à nos regards anxieux de nouveauté, d'exactitude et de pureté. »

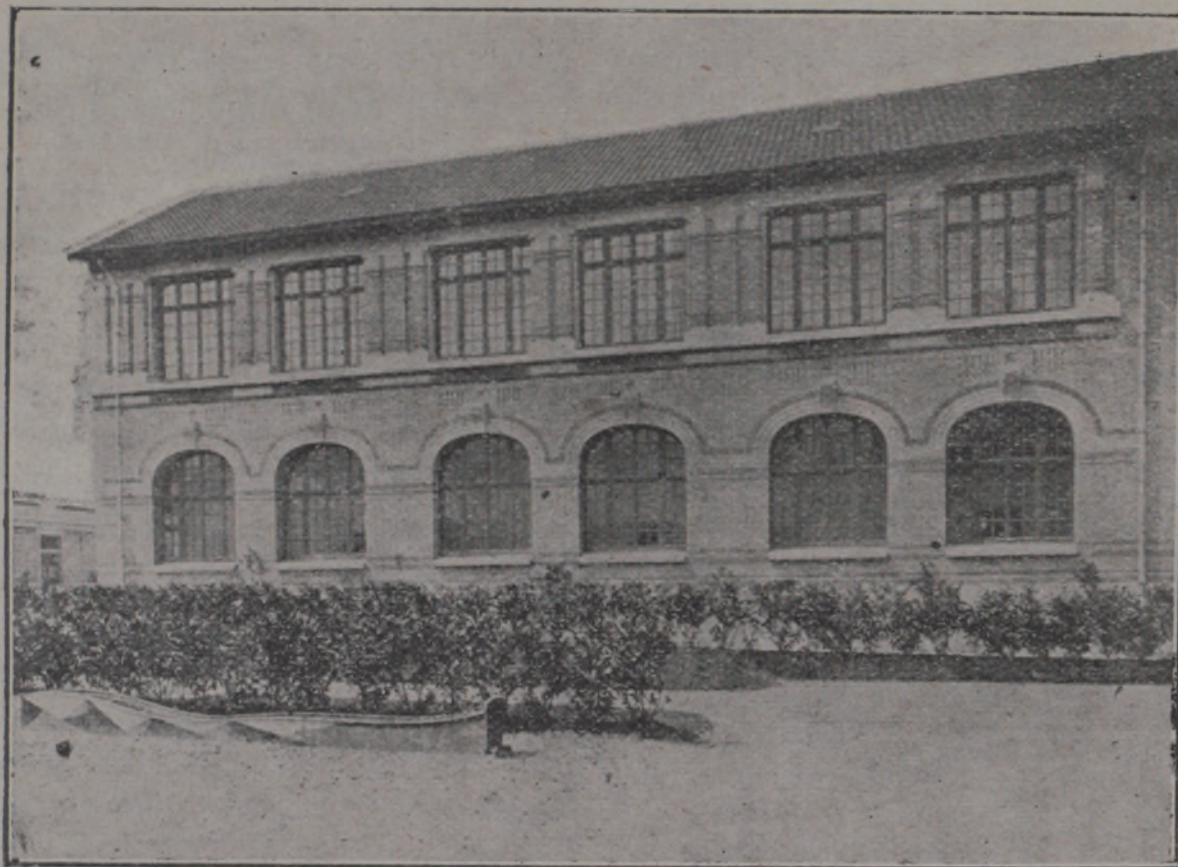
LA CITÉ-JARDIN DE SURESNES. LE GROUPE SCOLAIRE.

(SUITE DE L'ETUDE PUBLIEE DANS LE N° IV, PAGE 48)

Continuant son étude documentaire et critique sur l'important travail confié à l'architecte Maistrasse, M. Goissaud achève de détailler (dans le n° du 3 octobre 1926 de « La Construction Moderne ») les bâtiments construits : une école maternelle et une école de filles et de garçons, groupe scolaire occupant une surface de 9,200 m².

rez-de-chaussée couvert par une terrasse, l'autre à étage, couvert par une toiture en tuiles mécaniques.

Les intérieurs sont aménagés par l'emploi de matériaux choisis pour assurer le maximum de propreté avec une grande facilité d'entretien, par conséquent le maximum d'hygiène avec le minimum de frais pour des ré-



Groupe scolaire de la Cité-Jardin de Suresnes
Ecole Maternelle : M. MAISTRASSE, Architecte
Aile de l'école des filles bordant la cour de l'école maternelle
D'après une planche de la « Construction Moderne ».

1. L'ECOLE MATERNELLE couvre 950 m² de construction et 1,950 m² de surface libre. Les bâtiments s'étendent sur la place d'entrée de la Cité et en retour d'équerre de deux avenues principales. Au centre des bâtiments ainsi disposés une vaste cour arborée avec « sable » pour les tout petits.

Les bâtiments sont doubles, un à simple

parations qui seront toujours peu importantes.

A l'étage, les appartements de la directrice et de son adjointe.

Au rez-de-chaussée, vestibule d'entrée, loge du concierge (cuisine, water, 2 chambres), large dégagement conduisant à la garderie, parloir-bureau, water et salle pour les adjointes.

Le vestibule d'entrée donne accès, d'autre part, au grand réfectoire, à un second grand dégagement desservant celui-ci, la grande cuisine, les locaux annexes, débarras et préau. Dans celui-ci salle des waters et lavabos, salle médicale et deux classes enfantines.

Sur la garderie s'ouvrent la salle de repos et la salle de propreté (cabinet de l'infirmière) et grande allée de la cour.

Matériaux. Les sols du vestibule d'entrée, dégagements, cuisines, waters, etc., sont exécutés en carreaux cérames.

Les sols des chambres parquetés en chêne. Ceux des préaux, des classes, garderie, en terrazo avec arrondis formant plinthe.

Plafonds et parements (partie haute) sont en peinture vernissée. Parements (partie basse) revêtus de carreaux céramiques.

Le grand réfectoire, qui sert actuellement de salle d'attente, est meublé de longs bancs à l'échelle des petits.

Le préau a 20 mètres de long sur 9 mètres de large. A une extrémité s'étend une rangée de 7 lavabos (le savon est distribué par deux dispositifs spéciaux aux extrémités de la rangée « râpes Léoni »). Armoires privées contenant les objets de toilette de chacun.

La salle de propreté possède deux grands lavabos dont les auges peuvent servir pour les bains des enfants. Elle est munie d'un appareil de chauffage avec robinet mélangeur permettant d'amener l'eau à la température voulue.

Au sous-sol du pavillon central, la chaufferie, charbon et caves. Les autres bâtiments sont élevés directement sur terre-plein avec isolement.

2. L'ECOLE DE FILLES ET DE GARÇONS couvre un emplacement de 6,300 m² dont 2,300 m² de surface bâtie et 4,000 m² de surface libre.

« L'école de filles et l'école de garçons sont d'égale importance et occupent des bâtiments symétriques » : un long bâtiment principal en bordure de l'avenue axiale avec

en arrière une aile encadrant une cour divisée par un mur limitant chaque école.

Les bâtiments à étages (le bâtiment en bordure de l'avenue et ses ailes) auront dix classes pour chaque école, dont 8 sont actuellement construites.

Le programme de l'école est le suivant : loge et cuisine du concierge au centre du bâtiment en façade. Les waters encadrés de chaque côté par une chambre. Vestibule d'entrée donnant accès au grand préau et parloir. Escaliers et grand dégagement desservant trois classes (ailes) ; un water et un lavabo.

A l'étage, même distribution, sauf pour une partie du bâtiment contenant bureau du directeur, bibliothèque et fournitures scolaires, 2 classes et salle de dessin avec annexe.

Au fond de la cour, un bâtiment sera affecté aux cours manuels, service médical et repas des élèves. Douches en sous-sol. Distribution symétrique pour les deux écoles.

Ajoutons quelques détails sur l'équipement des divers locaux.

La salle médicale : appareils nouveaux pour toiser et peser les élèves.

Les ateliers de travaux manuels : forge, machine à percer, cisaille poinçonneuse, 24 étaux et 10 enclumes, 20 établis, etc.

Système d'aération par la partie haute du local et d'un seul côté.

Les sous-sols : batterie de 3 chaudières « Idéal Astra » pour le chauffage à l'eau chaude et les douches.

Les douches, salle de déshabillage, salle des douches (38 places).

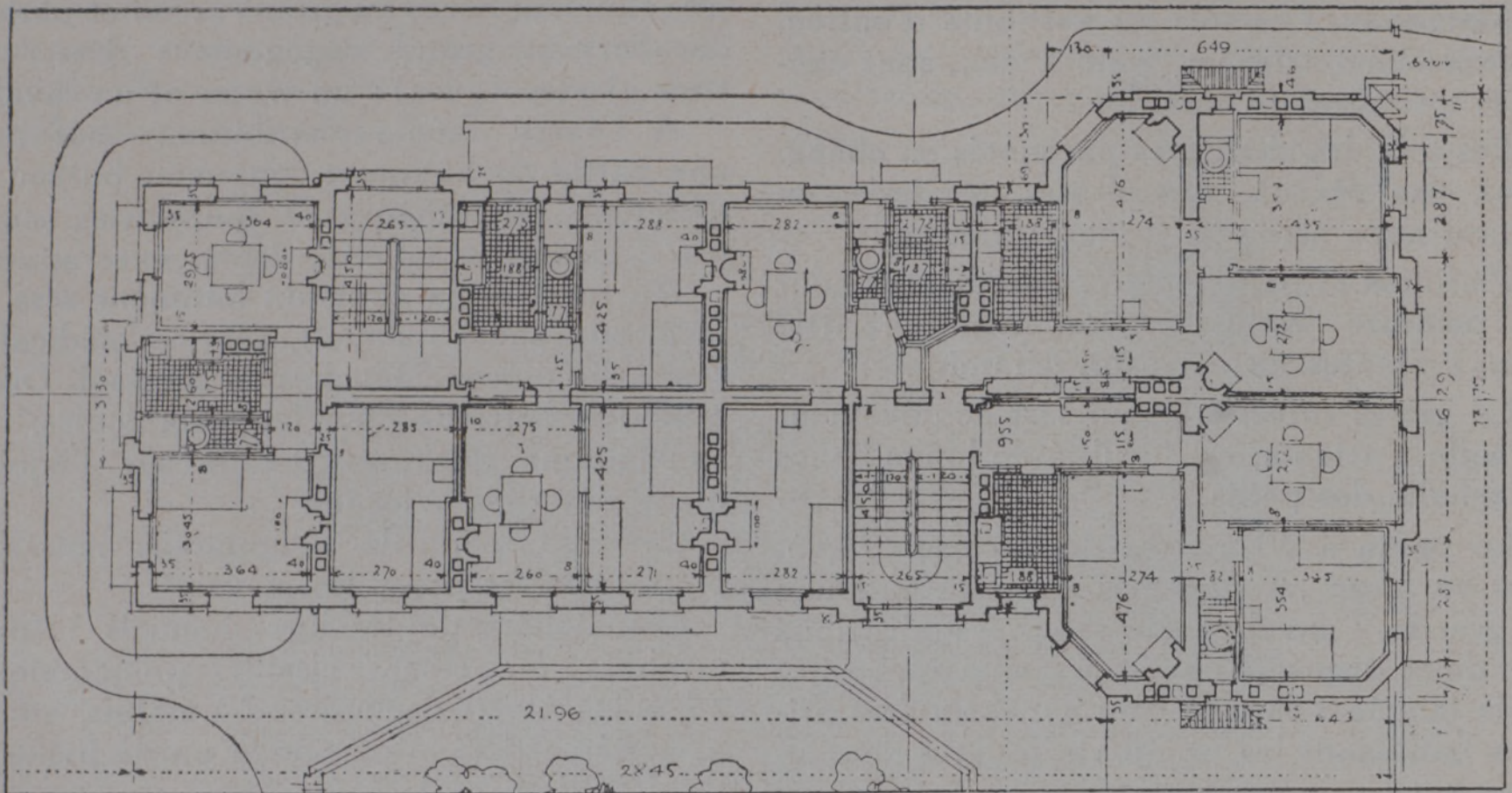
CONCLUSION. Ce groupe terminé pourra contenir près d'un millier d'enfants. L'ensemble a coûté environ 3,500,000 francs. La qualité des matériaux et leur mise en œuvre est remarquable.

Il est incontestable, en tous cas, que les réalisations de la Cité-Jardin de Suresnes constituent — bien plus par leur souci d'un programme parfaitement adapté aux besoins modernes que par leur solution esthétique — une étape sérieuse dans l'acheminement officiel vers une architecture moderne en France.

HABITATIONS A BON MARCHÉ DE LA VILLE DE PARIS

Un groupe important d'immeubles vient d'être terminé, boulevard de l'Hôpital à Paris. Commandés par la ville de Paris aux architectes Charlet et Perrin, ces immeubles sont conçus suivant les dispositions générales ci-après :

parue à « La Construction Moderne » (12 septembre 1926) — permettra de se rendre compte de l'heureuse disposition adoptée par les auteurs qui ont pu obtenir le maximum d'effet et d'utilisation d'un terrain quelque peu irrégulier en se conformant



Groupe H. B. M., à Paris.

MM. CHARLET et PERRIN, Architecte

D'après la « Construction Moderne », 12 septembre 1926

LE TERRAIN mis à la disposition des architectes, a la forme d'un trapèze, dont la base serait formée par le boulevard même. La superficie totale : 7,669 m². La surface bâtie étant de 3,632 m², celle des jardins et cours est de 4,037 m², soit 53 0/0 de la surface totale.

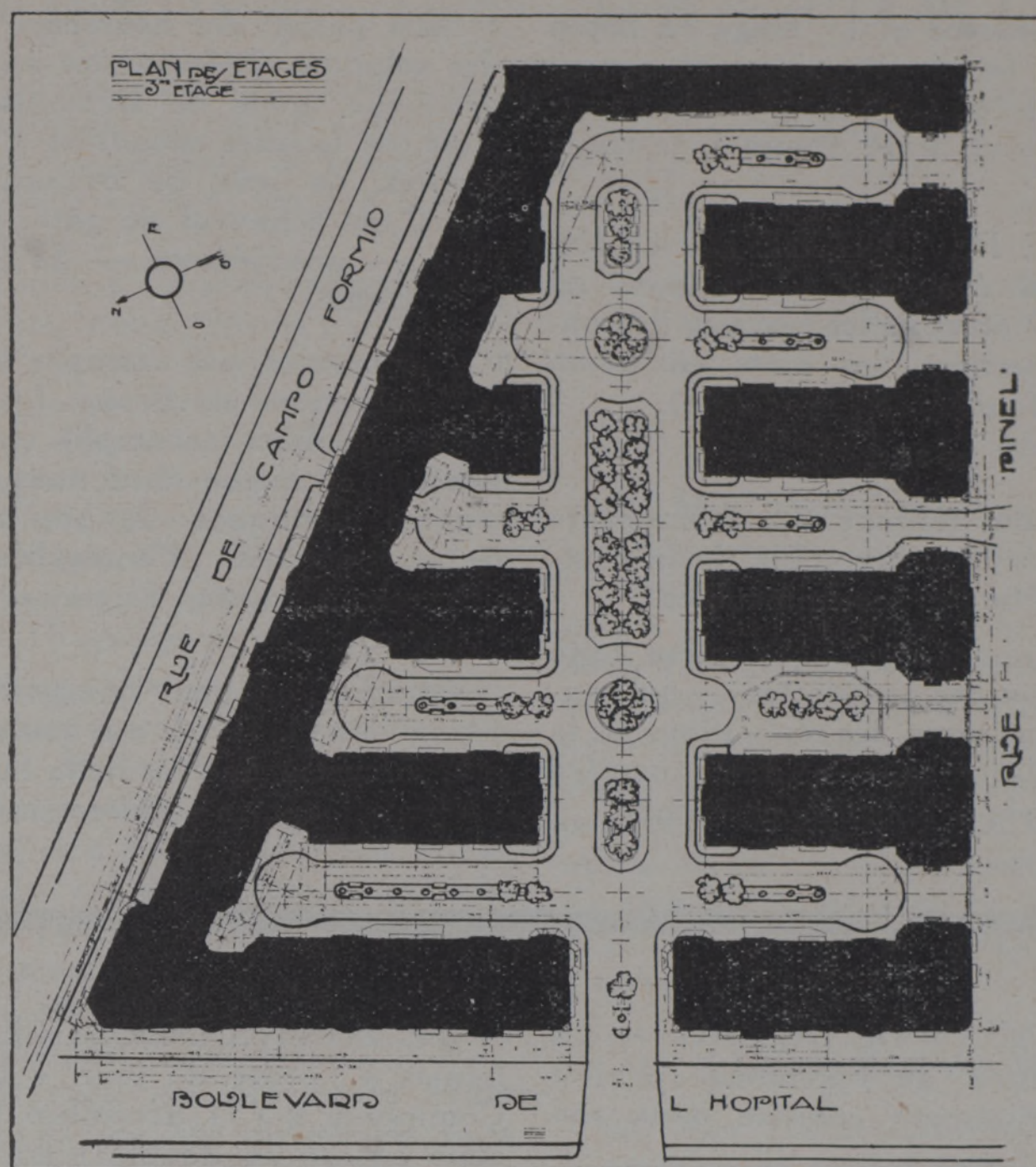
LES FAÇADES ont un développement total de 310 m. réparti comme suit : façade du boulevard, 93 m. 68; façade sur la rue Campo-Formio 110 m. 27; façade sur la rue Pinel 103 m. 96, en mitoyenneté (partie supérieure du trapèze) : 51 m. 27.

L'examen du plan — écrit A. Goissaud dans l'étude consacrée à ces habitations,

à un programme qui leur imposait aussi de vastes séparations permettant une large aération à un groupe aussi peuplé. »

« Dans la composition du plan les architectes se sont bien efforcés de faire pénétrer aussi largement que possible le soleil dans toutes les parties du bâtiment. Toutes les cours communiquent entre elles et la circulation de l'air est activée par cette grande artère axiale de 17 m. 96 de largeur ouverte sur le boulevard de l'Hôpital, par l'entrée principale.

D'autre part, les cinq cours transversales qui ont 10 m. 25 de largeur, sont ouvertes au midi sur la rue Pinel. »



Groupe H. B. M., à Paris. MM. CHARLET et PERRIN, Architectes

Plan schématique de l'ensemble du groupe, d'après un plan paru dans la « Construction Moderne », 12 septembre 1927

Tous les logements reçoivent les rayons du soleil et bénéficient d'une ventilation constante, grâce à la disposition de leurs pièces aux faces opposées du bâtiment.

Ceux-ci sont desservis par 25 escaliers. Les rez-de-chaussée bordant les rues et le boulevard sont affectés à 38 boutiques.

Signalons aussi la « garderie d'enfants » composée d'un vestibule d'entrée, 2 grandes salles, lavabos, baignoires, et waters pour les petits, un dortoir et un bureau pour la directrice.

LES LOGEMENTS sont au nombre de 408, répartis comme suit :

12 logements de 4 pièces, 209 logements de 3 pièces, 135 logements de 2 pièces, 52 logements de 1 pièce, avec cuisine, entrée et water.

Chaque pièce habitable a une surface variant de 10 à 14,80 m² (au lieu des 9 m² exigés par les règlements).

La hauteur des rez-de-chaussée est de 3 m. 26; du premier étage, 2 m. 80; des étages suivants, 2 m. 70; du 6^e étage, 2 m. 35.

Le mode de construction est à peu près identique à celui employé à la Cité-Jardin de Suresnes. (Voir « La Cité » n^o IV. page 48.)

Caves en meulières, plancher haut des

caves, rez-de-chaussée et 1^{er} étage en béton armé, piles de façade en pierre et ciment armé, autres parties des façades en briques, escaliers en ciment armé (murs à carreaux de faïence).

LE PRIX DE REVIENT DE LA CONSTRUCTION est évalué à 17 millions de francs environ y compris les travaux de consolidation en carrière, les puits en béton (20 m. de profondeur en moyenne).

M. A. Goissaud termine son intéressante étude par une critique favorable de la composition architecturale des immeubles.

Pour nous, nous n'apprécions guère cette partie des travaux des architectes — qui rappelle fort pour la forme, les réalisations de la Cité-Jardin de Suresnes — et d'une manière générale le « style » banlieue parisienne.

Sans parler des heureuses dispositions et des solutions intéressantes au point de vue technique, nous ne trouvons aucun plaisir dans ces façades encadrées d'éléments hétéroclites, de jeux de briques souvent mesquins, qui achèvent de gâter le très minime souci — précisément — de composition architecturale.

A comparer, par exemple, avec les dernières réalisations de Bruno Taut à Berlin, les travaux publics accomplis en Hollande, en général, et même chez nous avec certaines œuvres identiques, de nos meilleurs architectes, auteurs d'immeubles importants (Francken, Hoste, Eggericx, Bourgeois, et d'autres).

Composition pour composition, les réalisations des H. B. M. du boulevard de l'Hôpital accusent une formelle faillite des restes de l'ornement en architecture.

LE « BAUHAUS » DE DESSAU. — La nouvelle réalisation de l'architecte Walter Gropius est assurément capitale dans son œuvre.

Des formes éminemment architecturales, rendues doublement vivantes par une technique audacieuse et avertie.

La revue « Bouwkundig Weekblad en Architectura » publie de surprenantes photographies de ce travail considérable, qui fait le plus grand honneur à l'architecte et à la ville de Dessau, désireuse de posséder, à l'instar de Weimar, son école d'architecture.

« La Cité » reviendra prochainement, et plus en détail, sur cette production superbe de la jeune architecture allemande.

Il y aurait encore matière à considérations — amères sans doute pour nous — sur la manière dont on envisage l'effort constructif en Allemagne, et les maigres budgets qu'on accorde à cet effort chez nous. Mais nous n'approfondirons pas. Nous savons à quelles productions vont ces maigres budgets.

LE ZONING INDUSTRIEL est plus que jamais à l'ordre du jour. « Le Mouvement Communal » (31 décembre 1926) s'en occupe encore au double point de vue de la prospérité et de la salubrité des centres urbains.

La revue rapporte brièvement la réunion spéciale qui s'est tenue récemment, et à laquelle a pris part l'Union des Villes et Communes belges.

L'assemblée a décidé l'élaboration d'un règlement-type du zoning industriel « dans lequel chaque commune intéressée pourra puiser les éléments à introduire dans ses règlements ».

Au préalable, il sera procédé à un examen des méthodes en vigueur à l'étranger. Une conférence a eu lieu le 12 janvier, à cet effet, au siège de l'Union des Villes, rue de la Régence, 3bis, Bruxelles. Nos collaborateurs MM. Van der Swaelmen et Verwilghen y ont fait un exposé général de la question.

A P R O P O S D E L A J O N C T I O N

L'abandon du travail n'est, paraît-il, pas définitivement acquis. Un certain nombre de personnalités — compétentes, ou presque, ou même pas du tout — vont avoir à donner avis sur la question.

Bien que cet avis, à proprement parler, ne nous intéresse pas, nous croyons pouvoir extraire quelques passages d'un rapport publié par la presse quotidienne, et dont l'auteur, M. Max Hallet, donna lecture à la Section Centrale chargée de l'examen du projet d'abandon de la dite jonction.

D'après le rapporteur, l'achèvement du travail nécessiterait — ainsi qu'on sait — 500 millions et 10 années de travail.

Or, la jonction n'est pas une nécessité, puisqu'il existe une liaison entre les voies ferrées du Nord et du Sud du pays.

Le rapporteur examine ensuite le problème des gares actuelles « à rebroussement ». Les inconvénients que ces gares présentaient sont aujourd'hui, au point de vue de l'utilisation intensive, fortement atténués et même supprimés par les aménagements rationnels inventés par les Anglais.

Ceux-ci ont résolu ces problèmes avant nous, parce qu'ils ont été obligés de faire face à des trafics importants dans des gares terminus de faibles dimensions. Dans la gare de Liverpool-street, à Londres, on fait partir un train suburbain 6 minutes après son arrivée, de sorte que pendant les heures de grand trafic, une voie suffit à un train toutes les trois minutes et à 20 trains par heure. Si l'on affecte à ces trains 10 voies avec 5 trottoirs pendant deux heures, on obtient un trafic de 400 trains, soit plus que le trafic actuel de la gare du Nord en 24 heures. Les gares anglaises ont une utilisation bien plus considérable que les gares allemandes qui sont toutes démesurées. Liverpool-street, avec ses 18 voies, suffit à un trafic plus important que celui de Leipzig. On a fait observer que cette gare serait une gare suburbaine. Mais la banlieue de Londres s'étend au moins à 50 minutes de chemin de fer de la capitale.

A Bruxelles-Nord, on peut installer 18 et même 20 voies, dans des conditions d'indépendance bien meilleures que les 16 voies actuelles, en remaniant l'aménagement sur place et au niveau actuel, sans faire de nouvelles acquisitions et en utilisant les terrains de l'Etat à front des rues du Progrès et de Brabant.

La Jonction existe

M. Max Hallet constate ensuite que la Jonction existe par la ceinture ouest, dont l'Administration a prévu l'amélioration et la mise à quatre voies. De plus, la ligne Schaerbèek-Hal donnera une seconde jonction non seulement entre le Nord et le Sud, mais aussi entre le Luxembourg (gare du Quartier Léopold) et le Sud, par Watermael-Hal. C'est par ces deux ceintures que la liaison sera le mieux réalisée; elle permettra l'organisation de tous les trains vers les grandes villes du pays et le passage des grands internationaux à travers la Belgique.

L'exécution des travaux

M. Max Hallet souligne les dangers que la création du tunnel pourrait entraîner :

Les tunnels doivent être exécutés à flanc de coteau dans des terrains où domine la formation yprésienne. Les nombreux sondages effectués sur le tracé l'ont été par tubages. Ils ne peuvent évidemment donner d'indications au point de vue hydrologique. C'est, en effet, lorsque la fouille est ouverte que l'on peut se rendre un compte exact de la mobilité des sables mis à nu. Aussi, est-il imprudent de se baser sur les résultats de simples sondages pour affirmer, comme le fait la note de 1909, « qu'en aucun point de la zone occupée par le tracé, il ne se rencontre de terrains bouillants ».

La présence de sables bouillants s'est au contraire révélée au cours de l'exécution des travaux de la gare centrale et à l'emplacement de la caserne Elisabeth. Malgré les pré-

cautions prises lors de l'assèchement de la plate-forme de la gare centrale par rabattement de la nappe aquifère, les bâtiments de l'Université libre situés à 75 mètres sont lézardés. A l'emplacement de l'ancienne caserne Elisabeth, avant même que les fouilles fussent arrivées à profondeur, l'enlèvement des sables bouillants a occasionné des fissures dans un bâtiment voisin des travaux.

Les églises Sainte-Gudule, de la Chapelle et la Banque Nationale se trouvent dans des conditions plus défavorables que l'Université, au point de vue, soit de la proximité du tunnel, soit de la dénivellation, soit encore de leur masse. Est-ce à dire qu'on doit craindre pour leur conservation? Il serait tout aussi téméraire de l'affirmer que de prétendre qu'elles sortiront indemnes de l'exécution des travaux, malgré toutes les ressources de la technique moderne dans l'art de construire.

Et le rapporteur rappelle les incidents qui se sont produits lors du creusement du tunnel de l'avenue de Tervueren et où une centaine d'immeubles ont été atteints.

La convention avec la ville de Bruxelles

Le rapport analyse ensuite le projet de convention à passer avec la Ville de Bruxelles :

La Ville de Bruxelles s'engage à exécuter, pour compte de l'Etat, l'aménagement du quartier de la Puterie et du quartier Sainte-Elisabeth et prend, pour son compte, l'établissement d'une voie publique reliant la gare du Midi à l'église de la Chapelle. Dans ce but, l'Etat remet à l'Administration communale tous les terrains lui appartenant sur le tracé de la Jonction. Les terrains incorporés aux voies publiques sont cédés gratuitement. La Cité apporte de son côté les terrains d'assiettes des rues désaffectées et toutes les parcelles acquises par elle pour compte de l'Etat.

Les voies publiques devront être exécutées dans le délai de deux ans : délai porté à trois ans pour la voie publique reliant le Midi à la ville haute.

Les terrains non incorporés dans les voies

publiques seront réalisés au profit de l'Etat par les services communaux, les prix en étant fixés par une Commission mixte.

Enfin, en vue de sauvegarder le panorama certaines servitudes sont établies sur une partie des terrains du quartier de la Puterie.

L'Etat garantit la Ville de Bruxelles contre les réclamations éventuelles des propriétaires des immeubles acquis ou expropriés.

Certains membres des sections et de la Section centrale ont regretté que l'on accordât une indemnité à la Ville de Bruxelles; c'est là un précédent dangereux. Cependant, les conventions intervenues avec la Ville de Bruxelles obligeaient l'Etat à faire la Jonction et à établir une gare centrale. De plus, le centre de la ville a été démoli depuis de nombreuses années et laissé à l'abandon; la Ville a été dans l'impossibilité de construire même sur les terrains lui appartenant et a subi de ce chef des pertes considérables (droits de bâtisse, impôts et taxes diverses, fournitures d'eau, de gaz et d'électricité).

Il est donc juste de l'indemniser.

Cette indemnité consiste d'ailleurs dans l'abandon de certaines parcelles pour l'établissement de voies publiques : l'Etat n'aura donc rien à déboursier.

La convention avec la Ville de Bruxelles est d'ailleurs indispensable pour assurer la mise en valeur des terrains à vendre, surtout dans les quartiers Elisabeth et de la gare centrale. Si l'on devait revendre des terrains qui actuellement n'ont aucun accès direct à la voirie, ils ne pourraient convenir qu'aux propriétaires voisins et ne rapporteraient que peu de chose, tandis que la création de cette voirie les mettra en valeur par le fait qu'ils seront à front de rue.

On a acheté, en tout, pour la Jonction, entre le boulevard du Jardin Botanique et le Midi : 12 hectares, 63 ares, 51 centiares.

Dans l'hypothèse de l'abandon de la Jonction, il y a à revendre, entre les mêmes limites : 12 ha, 08 a, 89 ca.

En conclusion, M. Max Hallet invita la Chambre à décréter l'abandon de la Jonction.

**LES TRANSFORMATIONS DE
LA VILLE DE BRUXELLES
ET L'UTILISATION DES TERRAINS
DE LA JONCTION NORD-MIDI**

(PLANCHES IV ET V)

L'actuelle session du Parlement décidera de l'abandon de la Jonction Nord-Midi et vraisemblablement consacra une partie de son activité à l'examen de la convention à intervenir entre le Gouvernement et la Ville de Bruxelles, concernant divers travaux d'utilité publique à exécuter sur les terrains expropriés.

Ces conventions auraient des conséquences néfastes, si les Pouvoirs se bornaient à imposer à la Ville l'assainissement et l'embellissement de la capitale. Le projet présenté au public, il y a quelques années, était de cette nature.

Si on l'exécutait, Bruxelles ne serait pas plus préparé qu'il y a un siècle à l'augmentation de plus en plus considérable du nombre d'habitants, ni, par conséquent, à l'accroissement du trafic.

A aucune époque de l'histoire du développement des villes, on n'a laissé subsister et multiplier aussi dangereusement les obstacles à la circulation et au développement de l'agglomération et fait preuve d'une telle incompréhension des manifestations économiques qui en résultent. Nous nous trouvons ainsi, aujourd'hui, en face d'un

important réseau de rues qui ne répondent plus à la fonction que l'on attend d'elles; d'artères créées sans autre but que de permettre le lotissement et la valorisation du sol; de vieilles ruelles, de groupes d'habitations entassées au hasard, sans plan d'ensemble.

Les facteurs ordre et hygiène sont absents.

Les statistiques démontrent pourtant l'importance du développement industriel de l'agglomération bruxelloise.

En 1910, sur une population de 650,000 habitants, la main-d'œuvre utilisée se chiffrait à 150,000 contre 72,000 en 1896, soit une augmentation de 110 p.c. pour un accroissement de population de 20 p.c. seulement.

Même constatation au sujet des tramways : 100 voyages par an et par habitant en 1900, contre 341 en 1925.

Les chiffres d'accroissement de la population ne sont pas moins éloquents : 425,000 en 1880, 800,000 en 1925.

Au centre de la ville, la densité circulatoire générale suit un mouvement ascensionnel; les mesures prises par les autorités en vue de régler la circulation ne seront jamais que des moyens de transition à efficacité limitée.

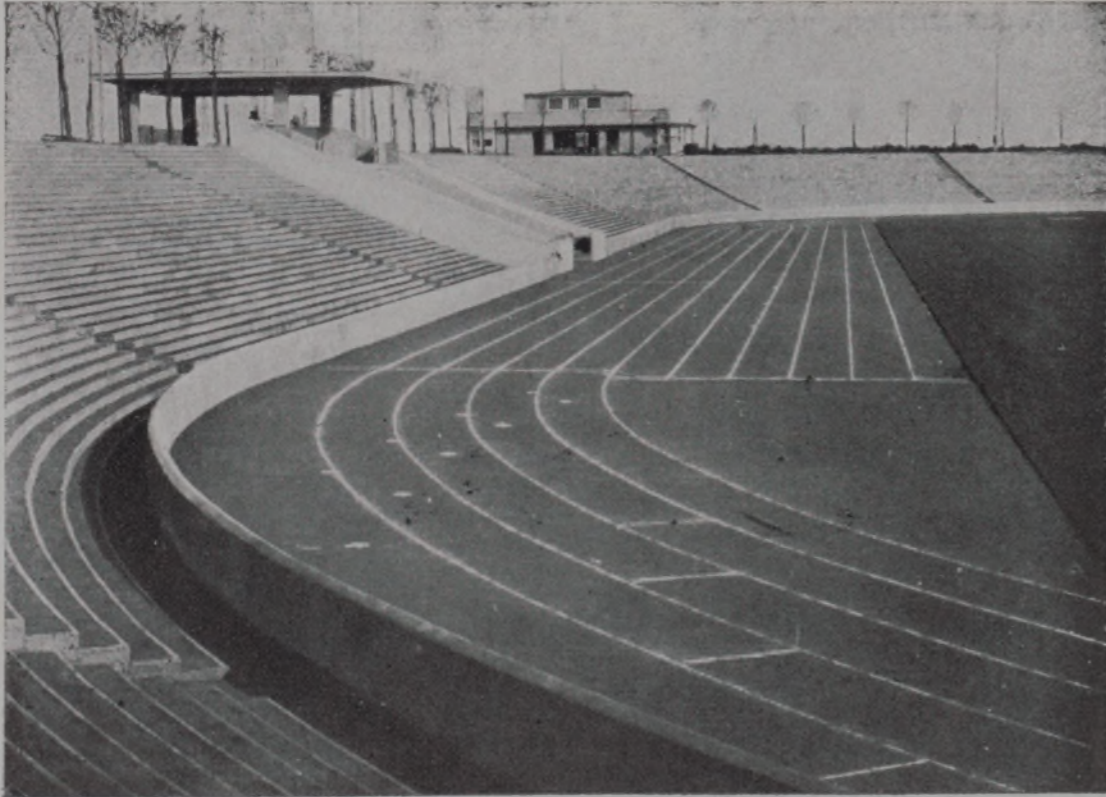
Le noyau central de l'agglomération atteindra sous peu un degré de congestionnement tel, que la Ville ne pourra faire face aux dépenses énormes que l'adaptation du réseau artériel, aux besoins du trafic, exigera.

Il est donc évident que le problème complexe et vaste qui se pose, devra être résolu en prévision de l'avenir par l'étude complète et simultanée de toutes les questions qui, tôt ou tard, interviendront: circulation générale, tramways, métros, zonings, hygiène, etc., etc.

Dans le plan régulateur qu'on établira ainsi, devront s'incorporer jusqu'aux moindres tracés d'alignements et de lotissements; au lieu de s'arrêter aux confins d'une commune, ce plan sera conçu pour l'agglomération entière, et tiendra compte de l'attraction qu'opère celle-ci sur les communes suburbaines et sur les villes satellites : Vilvorde, Tervueren, Hal.

Ces considérations d'ordre général sont donc très loin de l'idée de faire serpenter au travers de la ville un « joli » boulevard qui

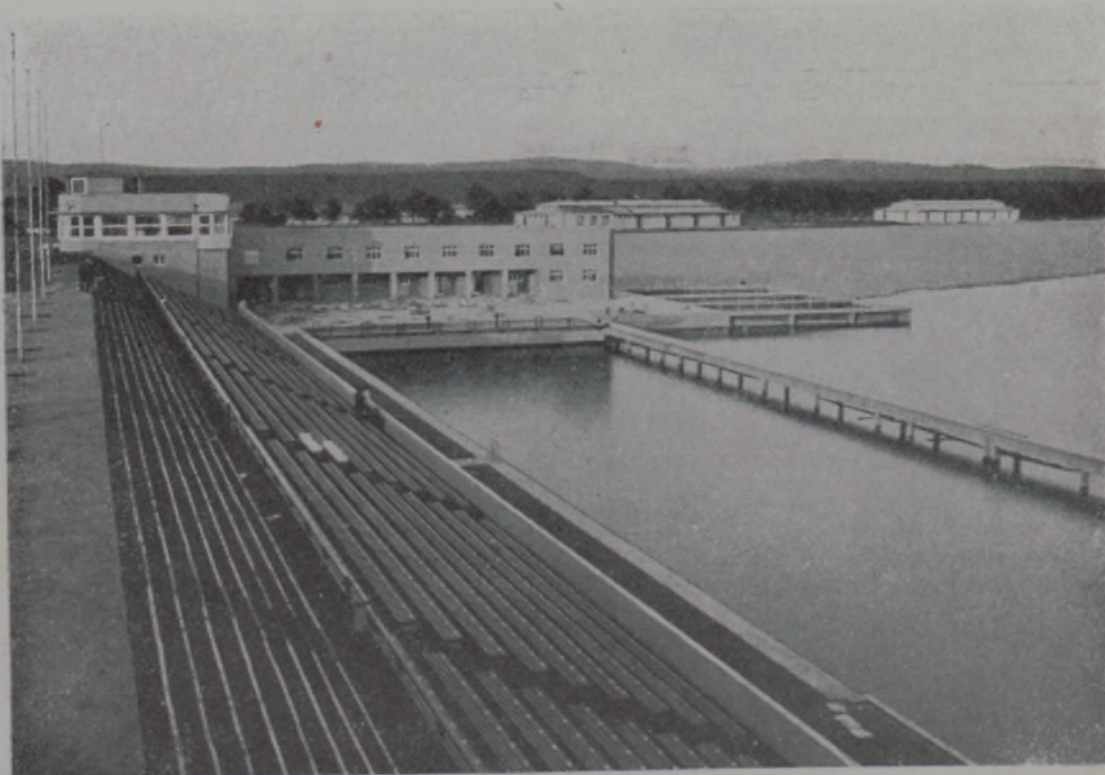
LE STADE ET LES ÉTABLISSEMENTS SPORTIFS DE LA VILLE DE DUISBURG (ALLEMAGNE).



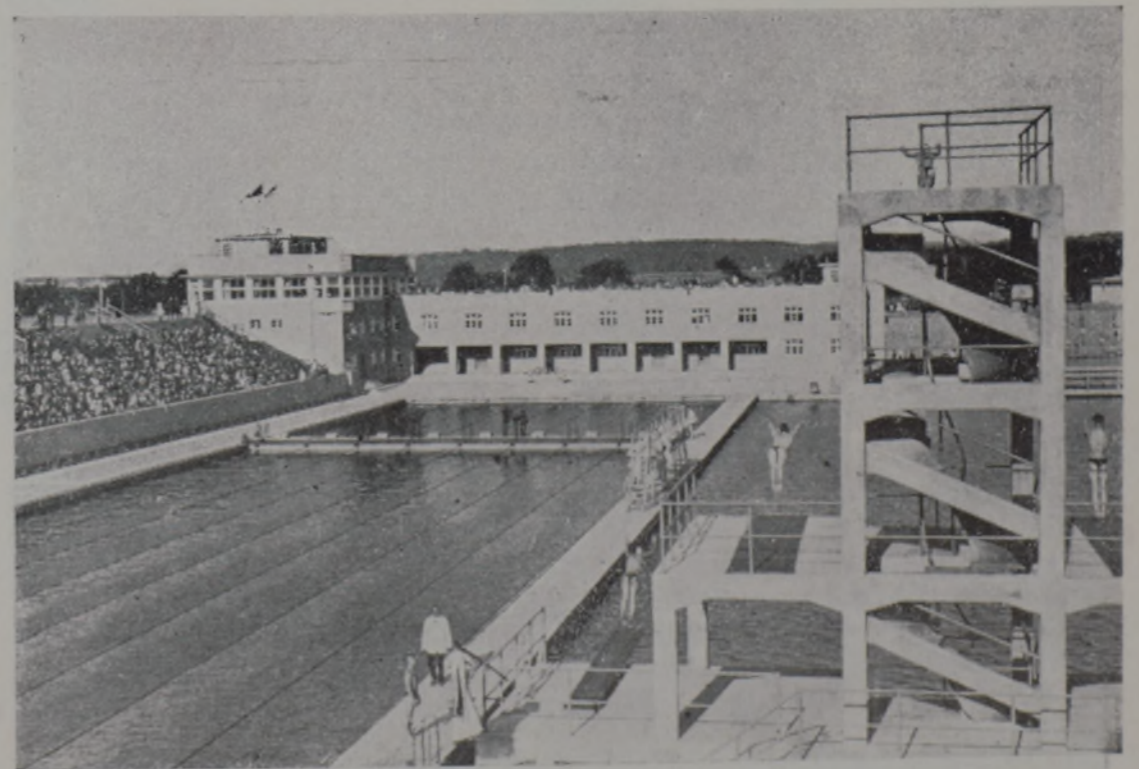
Le Stade, côté Ouest.



Le Stade, côté Est.



Bassin de natation. Piste de 100 mètres.
(A l'arrière plan, plage et cabines pour baigneurs.)



Bassin de Natation
Piste de 100 mètres. (Vue du plateau de départ mobile).

LE CENTRE RÉCRÉATIF DE LA VILLE DE DUISBURG (ALLEMAGNE).



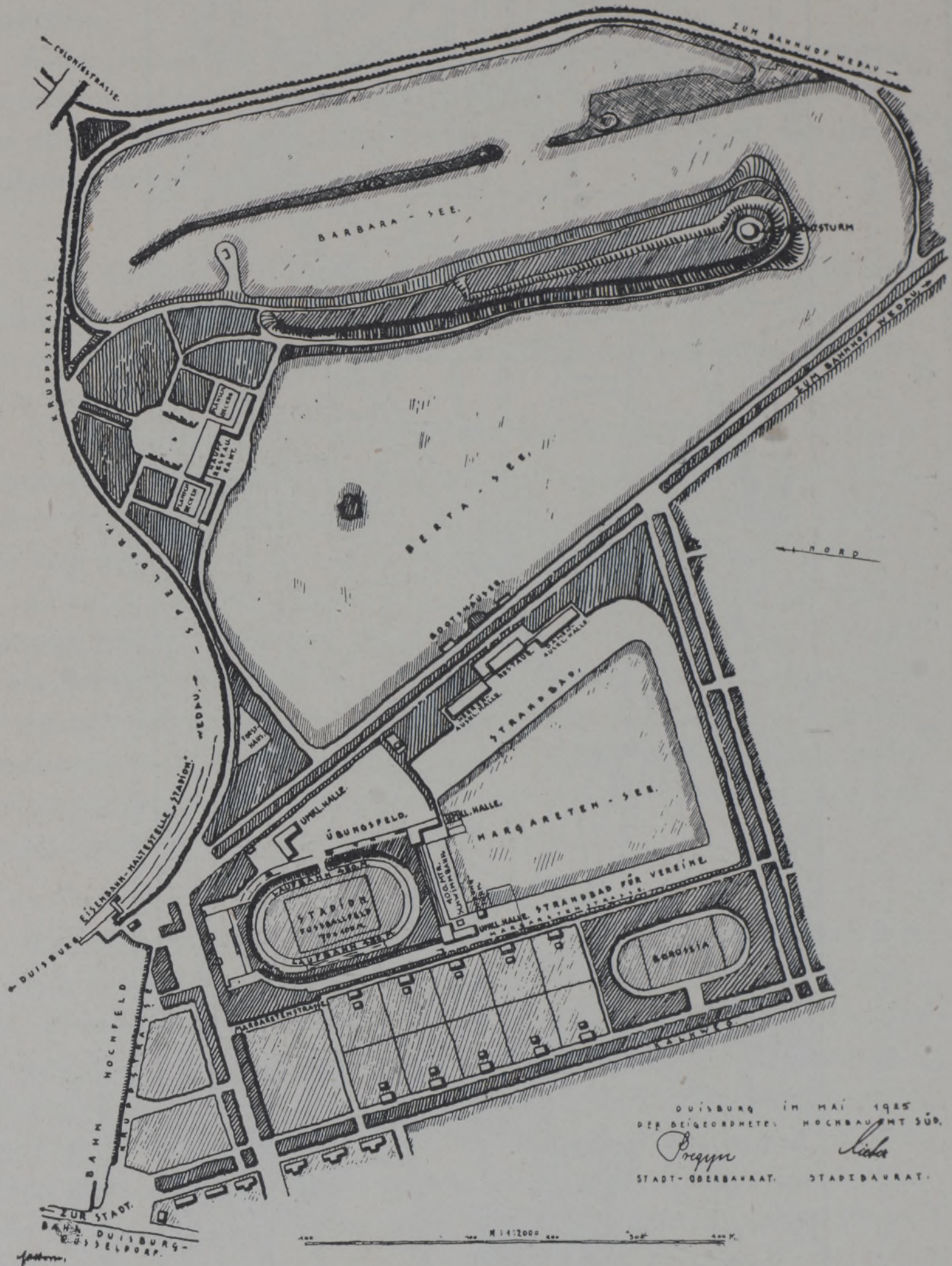
Dans l'onde fraîche.



Au bord du lac Berta



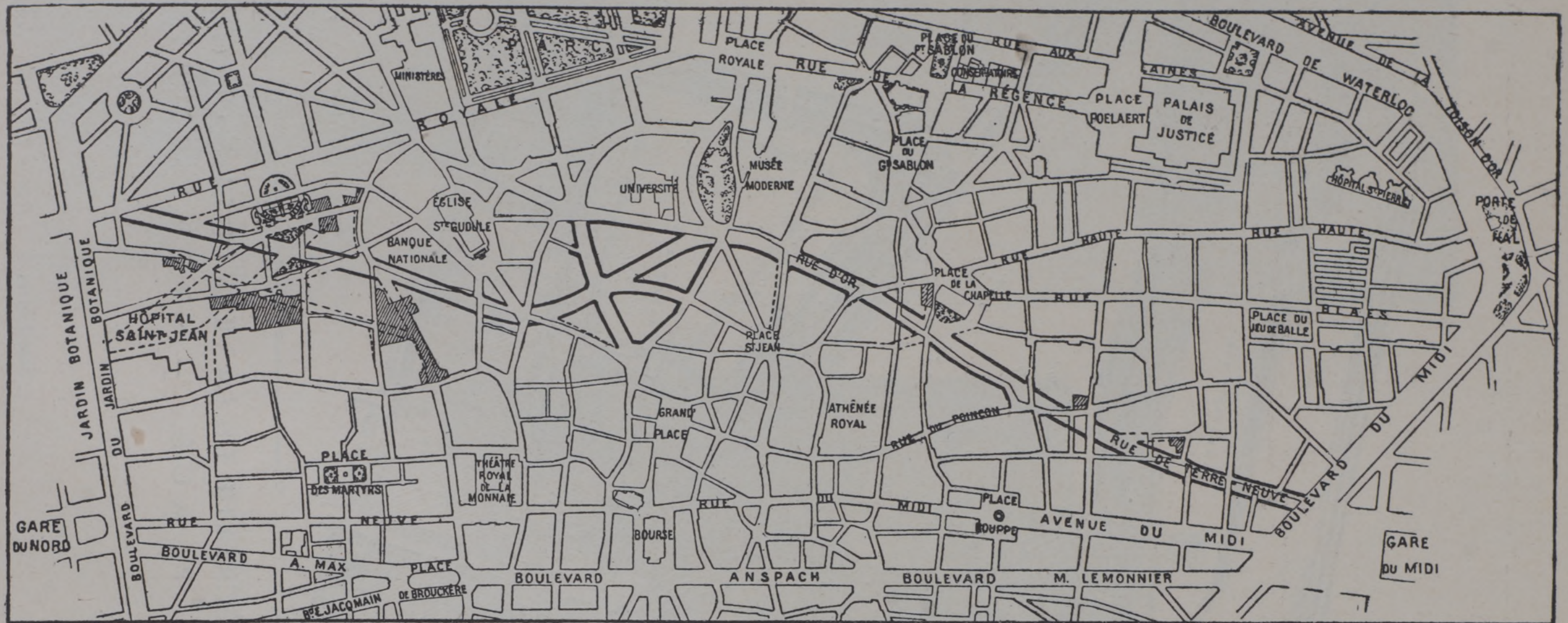
Au bord du lac Berta



LE CENTRE RÉCRÉATIF DE LA VILLE DE DUISBOURG (ALLEMAGNE)
STADE. — PLAGES. — SPORTS NAUTIQUES.

PLANCHE IV.

LA JONCTION NORD - MIDI A BRUXELLES
PROJET DE VOIES DE COMMUNICATION A ÉTABLIR EN UTILISANT LES TERRAINS DE LA JONCTION



== PROJET DE VOIES DE COMMUNICATION A ETABLIR EN UTILISANT LES TERRAINS DE LA JONCTION

Projet de l'Administration communale.
D'après un cliché du Journal *LE SOIR*

n'aurait d'autre but que l'exploitation des terrains expropriés pour la jonction.

Aussi faut-il que l'opinion publique s'insurge contre la création de monstres urbanistiques et d'erreurs aussi grossières que celles que nous allons relever en examinant le projet au point de vue de la circulation et de l'esthétique urbaine.

Quel que soit le point des faubourgs de l'Est d'où vous abordez la ville pour vous rendre au quartier des affaires et du commerce, vous rencontrez un enchevêtrement de rues tortueuses quasi impraticables à la circulation.

L'aménagement des quartiers de la Puterie, des places de la Justice et de la Chapelle donnait pourtant l'occasion de prévoir et de réserver la possibilité de créer des voies à grande capacité circulatoire vers les porte de Louvain, porte de Namur et porte Louise.

D'autre part, la dépense que la Ville s'impose pour les expropriations nouvelles en vue de la création d'un boulevard Gare du Midi-Chapelle, est superflue au point de vue circulatoire, et pourrait être reportée avantageusement à d'autres fins; par exemple, le décongestionnement de la Place Rogier par la création d'une large artère s'embranchant symétriquement au boulevard du Nord et se dirigeant vers les quartiers du Marais et de la Puterie.

Les solutions données au raccord de la porte de Schaerbeek à la rue de la Loi ne sont pas moins désastreuses; le boulevard de Schaerbeek déverserait sa circulation d'une part, par une voie perçant la cité industrielle et aboutissant d'une manière des plus défectueuses à la Place de Brouckère, en empruntant la rue du Fossé-aux-Loups, dont l'élargissement onéreux risque de ne pouvoir jamais être exécuté; d'autre part, il aboutirait au goulot, déjà impraticable aujourd'hui, de la rue de l'Ecuyer, artère plus défectueuse encore que le Fossé-aux-Loups.

Le raccord de la rue de la Loi au Marché-aux-Poulets présen-

terait la même solution vicieuse; l'accroissement de la circulation du Treurenberg vers le centre de la ville aboutirait tôt ou tard à l'expropriation d'une partie de la paroi Nord de la Grand'Place. La démolition de cet écran serait un acte de vandalisme et d'aveugle ignorance, étant donné la nécessité de cette paroi et l'importance du Marché-aux-Poulets comme transition entre la ville future et la Grand'Place.

Si les solutions circulatoires proposées par nos édiles sont malheureuses, les solutions esthétiques qu'ils ont conçues le sont encore davantage; le projet tout entier serait déjà condamnable de ce seul point de vue. Les tracés proposés méconnaissent l'art de l'urbanisme. Or, c'est précisément cette science du tracé des villes qui fait la beauté des rares artères bien conçues que possède la capitale : les boulevards extérieurs, ceux du centre, le quartier Léopold, la place et la rue Royale, etc.

La beauté de ces artères, pourtant de styles et de rythmes différents, est issue d'un même principe fondamental d'ordre et d'harmonie, équivalent, dans le domaine musical, à la « phrase harmonique », suite d'accords dont la cadence et le rythme déterminent le style.

C'est ici qu'interviendraient efficacement les servitudes architecturales et le Zoning des hauteurs, pour doter la ville d'ensembles d'architecture équivalents, en beauté, à ceux de Paris (rue de Rivoli), Nancy (les célèbres places), et Bruxelles (quartiers du Parc).

Le Zoning des hauteurs contribuera non seulement à l'esthétique des quartiers, mais à l'ensemble panoramique de la ville, dont il réserverait les points de vue et les mettrait en valeur par des avant-plans architecturaux plus intéressants que des dômes à la manière Société Générale ou des attiques genre école de la rue des Ursulines.

Après ces considérations d'esthétique générale, analysons un détail dont l'administration se félicite certainement d'avoir trouvé la solution : le dégagement de l'église de la Chapelle, qui, suivant le projet, se trouverait placée au milieu d'un espace libre comparable, en dimensions, à la place Poelaert.

Lorsqu'on dégage ainsi un monument sous prétexte d'adapter ses abords aux besoins nouveaux de la Cité, on crée généralement un anachronisme entre ce monument et la physionomie des rues nouvelles; l'on oublie que c'est le volume de l'édifice et son caractère architectonique qui doivent déterminer l'importance de l'espace qui l'entoure, de même que sa destination détermine l'importance des voies d'accès à cet espace.

Mais dans le cas qui nous occupe, il y a lieu de resserrer l'édifice dans un cadre plus adéquat à ses proportions et de réparer la brèche hideuse formée par la place de la Chapelle.

Cet exemple prouve clairement que sur la complexité du problème urbanistique, des subtilités esthétiques se greffent; elles ne peuvent être résolues que par un technicien urbaniste. Si l'on veut mettre un terme aux aberrations qui lèsent la logique et l'esthétique, il est indispensable qu'un *plan d'urbanisation et d'extension de la capitale* soit mis au concours.

C'est d'ailleurs ce qu'ont fait, en pareil cas, toutes les grandes capitales du monde : Paris, Zurich, Berlin, Barcelone, et plus de cinquante autres; Bruxelles même, en 1818, mit au concours la création de somptueux boulevards sur l'emplacement des vieux remparts désaffectés, boulevards dont la ville ne peut que s'enorgueillir.

Toutes les belles œuvres urbanistiques de notre cité sont des créations d'artistes éminents : les boulevards du centre dus à l'architecte-urbaniste SUYS, le Parc, à ZINNER, et ses abords à GUIMARD.

N'hésitons donc pas à faire appel aux compétences en instituant un concours public, qui donnerait une solution rationnelle et définitive, en même temps, à l'utilisation des terrains de la Jonction et à l'aménagement de la capitale.

J.-F. HOEBEN.

LE CENTRE RECREATIF DE LA
VILLE DE DUISBOURG (ALLEMAGNE)

STADE — PLAGE — SPORTS NAUTIQUES

(PLANCHES I, II, III)

Trop longtemps l'industrie nous est apparue comme une ennemie de l'esthétique et de l'hygiène. Ruskin et ses contemporains romantiques voyaient dans l'industrialisme le grand destructeur des beautés de la nature, dans l'usine, l'ancre où l'humanité s'étirole et s'épuise.

Mais l'homme, après avoir été victime de la machine, en devient lentement le maître. Il domine les forces qu'il a déchaînées. Ce qui fut un mal est en voie de devenir une source de progrès social.

Si réellement on le voulait, rien ne s'opposerait à ce que nos régions industrielles, *malgré l'usine*, soient à tous les points de vue supérieures aux habitats agricoles du Moyen âge et aux groupements de main-d'œuvre familiale des villes de la Renaissance. Les « Cités-jardins » anglaises nous laissent entrevoir le degré de perfection auquel les villes industrielles de l'avenir pourraient atteindre.

Cette révolution artistique et sociale sera partout consommée le jour où la grande industrie et la finance dont elle dépend seront convaincues que le rendement économique est conditionné par une population ouvrière saine et heureuse.

Duisbourg, une des trois grandes villes de la région industrielle de la Ruhr, offre un exemple magnifique d'activité industrielle unie à une culture physique intense.

C'est l'industrie elle-même qui a rendu possible la création, aux abords de cette ville, d'un centre récréatif comprenant un stade, des plages, des installations pour sports nautiques. Des dragages exécutés par la firme Krupp dans un but utilitaire ont fait naître d'immenses lacs dont on a tiré parti pour le bien-être public. L'industrie a accompli, là encore, une de ces tâches cyclopéennes dont elle est

aujourd'hui coutumière et qui suscitent autant d'admiration que les travaux d'Hercule, aux mérites desquels elles joignent celui de n'être point légendaires!

Né de l'industrie et conçu pour le bien-être physique d'une population industrielle, le centre récréatif de Duisbourg a un autre mérite encore : les problèmes urbanistiques et architecturaux que son aménagement posait ont été résolus avec une impeccable virtuosité.

Le sens de l'échelle et des proportions, la noblesse des accessoires architectoniques, l'absence de toute fioriture, font du stade et de ses abords un spécimen remarquable *d'aménagement de grands espaces*.

En les contemplant, on songe invinciblement à un Versailles dont le mobile spirituel n'est plus le faste d'un grand roi, mais l'effort collectif en vue du bien-être et du développement eugénique d'une population industrielle.

L'œuvre tout entière reflète l'esprit qui l'anime. La sévérité et le calme de cette vaste conception nous font entrevoir la beauté à laquelle pourraient atteindre les ensembles réalisés à l'aide des formidables moyens de la technique moderne.

Mais en attendant ces grandes orchestrations de l'urbanisme de demain, contentons-nous de souligner l'entreprise intelligente de la ville de Duisbourg et de son bourgmestre, le Dr. Jarres. Elle est d'un intérêt tel que nous n'avons pas cru superflu d'en donner une description détaillée; nous l'extrayons d'une brochure éditée par la municipalité, qui a bien voulu nous prêter les clichés qui l'accompagnent.

La firme Krupp possédait à proximité des forêts de la ville de Duisbourg un domaine d'environ cent hectares; par suite des travaux de dragage exécutés dans le but de retirer du sol le sable et le gravier nécessaires aux entreprises de cette firme, trois lacs qui occupent une superficie totale de 50 hectares ont été créés en cet endroit, au cours de ces dernières décades. Quoique ces lacs, dénommés « Margaretensee, Bertasee et Barbarasee » n'étaient pourvus à la surface d'aucun affluent ni effluent, ils renfermaient une eau propre et limpide, convenant particulièrement bien aux bains et à la natation.

Ils ont, en effet, été creusés dans un sol sablonneux traversé par un courant d'eau souterrain qui dévale en permanence des hauteurs de la forêt

communale de Duisbourg et se dirige vers le Nord-Ouest pour se déverser dans le Rhin, dont le niveau, même en temps de crues, est moins élevé.

Déjà avant la guerre, la firme Krupp et la ville de Duisbourg caressaient le projet d'aménager ces espaces en vue de les rendre appropriés au délasserement des habitants, et plus particulièrement de la jeunesse de Duisbourg. Ce projet put être réalisé peu après la guerre : la firme Krupp fit don en 1919 des trois lacs et de vastes étendues riveraines à la ville, qui chargea son directeur du Service des Constructions, l'architecte en chef Preziger, d'élaborer de vastes projets en vue de l'érection des Etablissements de Culture physique; ceux-ci sont aujourd'hui partiellement réalisés.

Le Stade, qui fut au temps de l'apogée de la culture grecque, le principal champ d'entraînement de la jeunesse, mais tomba durant de longs siècles dans l'oubli, ressuscita à la fin du siècle dernier, avec la renaissance des jeux olympiques. Alors qu'il en existait déjà dans différents pays, ce ne fut qu'en 1914 que l'on construisit en Allemagne, à Berlin, un Stade destiné à abriter les jeux olympiques qui devaient y avoir lieu en 1916. Après guerre, on a discuté la question de savoir si les temps difficiles autorisaient la construction de Stades ou bien s'il ne serait pas préférable de créer, à leur place, de petites plaines de jeu, moins coûteuses, et réparties en aussi grand nombre que possible dans les différents quartiers des villes. A Duisbourg les circonstances locales étaient telles que la construction d'un Stade y était pleinement justifiée; il n'y a en Allemagne aucune autre ville qui possède autant de plaines de jeux judicieusement réparties. Dans ce centre sportif du Football, la nécessité d'une plaine impeccable pouvant recevoir plusieurs dizaines de mille spectateurs se faisait sentir. Grâce à la donation par la firme Krupp des espaces nécessaires et grâce à la configuration particulièrement favorable du sol, une arène put être construite pour une somme relativement peu élevée.

Comme emplacement du Stade, on choisit la rive Nord du «Margaretensee» dans le but de le compléter par une installation de sport nautique. Pour le plan d'ensemble, on s'inspira du seul Stade existant à cette époque en Allemagne, celui de Berlin. Mais alors que celui-ci comprend, outre les pelouses et la piste en cendrée, un vélodrome et un bassin de natation qui se trouvent à l'intérieur du Stade (ce qui présente quelques avantages, mais également de graves inconvénients), on se contenta, à Duisbourg, à l'instar de ce qui existe à Stockholm, d'aménager une pelouse, une piste en cendrée et des tremplins. On ne pouvait songer en ces temps de compression des dépenses publiques à construire des édifices grandioses, comme à Stockholm; mais on créa, à peu de frais, une arène irréprochable et un vaste emplacement pour les spectateurs. A Berlin, on avait pu tirer profit d'un valonnement existant. A Duisbourg, un creux fut créé artificiellement de façon fort simple en adoptant pour l'emplacement de l'arène un niveau en contrebas de deux mètres et en déversant tout autour de l'arène les terres draguées de manière à créer une digue de 6 m. de hauteur, destinée aux spectateurs. Ces travaux commencèrent en 1920 et en 1922 le Stade put être utilisé pour la première fois.

Le sous-sol, se composant exclusivement de sable et de gravier, le drainage efficace du terrain était assuré; c'est ainsi que la pelouse, aussi bien que la piste en cendrée, se distinguent d'installations similaires en ce que, même

après plusieurs jours de pluies abondantes, elles sont praticables. La couche d'humus qui recouvrait le sol fut soigneusement enlevée avant l'exécution des travaux de dragage, mise en tas et répandue ensuite sur la plaine de jeux.

La piste qui, de l'avis de la plupart des professionnels, est une des meilleures, se compose uniquement d'un mélange de cet humus et de cendrées industrielles.

Le plan annexé indique l'emplacement, la disposition et la dimension de l'arène. L'axe longitudinal a une direction Nord-Sud afin que les spectateurs de la tribune d'honneur, aménagée du côté Ouest, aient, l'après-midi, le soleil derrière eux. La plaine de football a la dimension réglementaire de 110 × 70 mètres.

La piste circulaire a une longueur de 464 m. et 6 m. 5 de largeur, ce qui est suffisant pour 5 coureurs sur pistes délimitées. Les tournants se composent de demi-cercles de 43 m. de rayon. A l'intérieur se trouvent : du côté Est, la piste de 100 m.; du côté Ouest, deux pistes pour sauteurs. Des emplacements pour sauteurs se rencontrent également sur les pelouses en demi-cercle.

Le Stade peut contenir aisément 40,000 spectateurs. Ce chiffre peut être considérablement dépassé en cas de grande affluence. Afin d'assurer de partout une bonne vue, les rangs sont disposés sur un talus raide; cette pente augmente vers le haut. Les places debout sont réparties sur 32 gradins, soit un gradin par rangée de spectateurs; les marches des escaliers d'accès sont à un niveau plus bas que celui des gradins correspondants : de la sorte, ces escaliers ne sont pas envahis par les spectateurs.

Un grand portique d'accès, à l'Est, conduit à de spacieux locaux de toilette et à une plaine d'exercice.

Le « Margaretesee » qui voisine au Nord avec le Stade, est aménagé pour les sports du bain et de la natation.

Afin de créer une installation irréprochable à tous les points de vue, le lac a été vidé par pompage et maintenu à sec durant toute la durée des travaux. Le radier fut approfondi uniformément au niveau de + 27 m. au-dessus du repère général; les produits de dragage furent lavés et triés; le sable pur, exempt de poussier et de pierres, fut répandu sur la rive du « Margeretensee » de manière à constituer un estran parfait. Ainsi furent formés sur la rive Nord-Est un estran sablonneux de 100 m., et au Sud et à l'Ouest des estrans de 300 m. chacun, de sorte que la plage ainsi créée a une longueur totale de 1,000 mètres.

L'estran de la rive Nord a une largeur de 150 mètres, dont 45 mètres de pelouse, 65 mètres de sable et 40 mètres d'étendue d'eau peu profonde à l'usage des non-nageurs.

Les deux autres estrans ont une zone sèche de 25 mètres de largeur et une zone de 20 mètres sous eau.

En résumé, l'estran à sec réservé aux bains d'air et de lumière a une superficie de 59,000 mètres carrés, l'estran sous eau réservé aux non-nageurs a 28,000 mètres carrés. La superficie totale du « Margeretensee » est de 70,000 mètres carrés et sa contenance est de 150,000 mètres cubes.

Comme nous l'avons signalé plus haut, un afflux constant d'eau provenant du lac voisin « Bertasee », dont le niveau est plus élevé de 40 centi-

mètres, est assurée au « Margaretensee » au travers du sous-sol sablonneux.

Afin de maintenir le « Margaretensee » à un niveau constant et d'obtenir une eau encore plus pure et plus claire, on a aménagé dans l'angle Nord-Ouest du lac un écoulement au moyen d'un canal se déversant dans le Rhin. La vidange peut se faire facultativement de la surface des eaux au moyen d'un trop-plein ou à la partie la plus basse du lac. Grâce au trop-plein, le niveau de l'eau est maintenu à une hauteur invariable de + 30.1 m. au-dessus du Repère Général. L'aqueduc de 60 cm. de diamètre évacue journallement de 10,000 à 15,000 mètres cubes d'eau; l'eau du lac est donc entièrement renouvelée en 12 jours.

Le « Margeretensee » est entouré d'une clôture de toile métallique. L'estran de la rive Nord-Est, le mieux ensoleillé, sert de bain commun et est accessible à tous moyennant paiement d'une minime taxe d'entrée. Deux bâtiments avec cabines pour le déshabillage, de 60×15 m. chacun, l'un réservé aux hommes, l'autre aux femmes, se dressent sur les pelouses. Ces bâtiments comprennent, outre les cabines, des armoires métalliques pour les vêtements et un vestiaire. Ces installations permettent à plusieurs milliers de personnes de jouir des avantages de la plage.

Sur l'espace qui sépare les deux bâtiments on prévoit l'édification d'un troisième local qui comprendra une habitation pour le Directeur des Bains et des salles où les baigneurs pourront prendre des rafraîchissements.

Les deux autres plages seront mises à la disposition des Sociétés de Natation de Duisbourg et des cercles de gymnastique et de sport.

Sur la rive Nord du « Margaretensee » a été aménagée, en connexion avec le Stade voisin, une installation pour les professionnels de la nage. Ce stade comprend une piste pour nageurs, une tourelle à tremplins, l'arène des joueurs de water-polo et trois bassins d'entraînement.

La piste pour nageurs a 100 m. de longueur sur 25 m. de largeur et une profondeur d'eau uniforme de 2 m. 50. Elle est limitée du côté des spectateurs et sur les deux côtés courts par des murs en béton, du côté du « Margaretensee » par une digue en béton de 2 m. de largeur. Le but se trouve à droite des spectateurs, du côté Ouest; à partir de 3 h. 1/2 de l'après-midi, ceux-ci ont le soleil dans le dos. C'est le long du but que se trouve le trop-plein dont il a été question plus haut. Celui-ci s'étend sur toute la largeur de la piste, soit sur 25 mètres, de manière à ce qu'on ne puisse en aucun point ressentir un courant d'eau. D'ailleurs le trop-plein pourrait être fermé au moment des fêtes sportives.

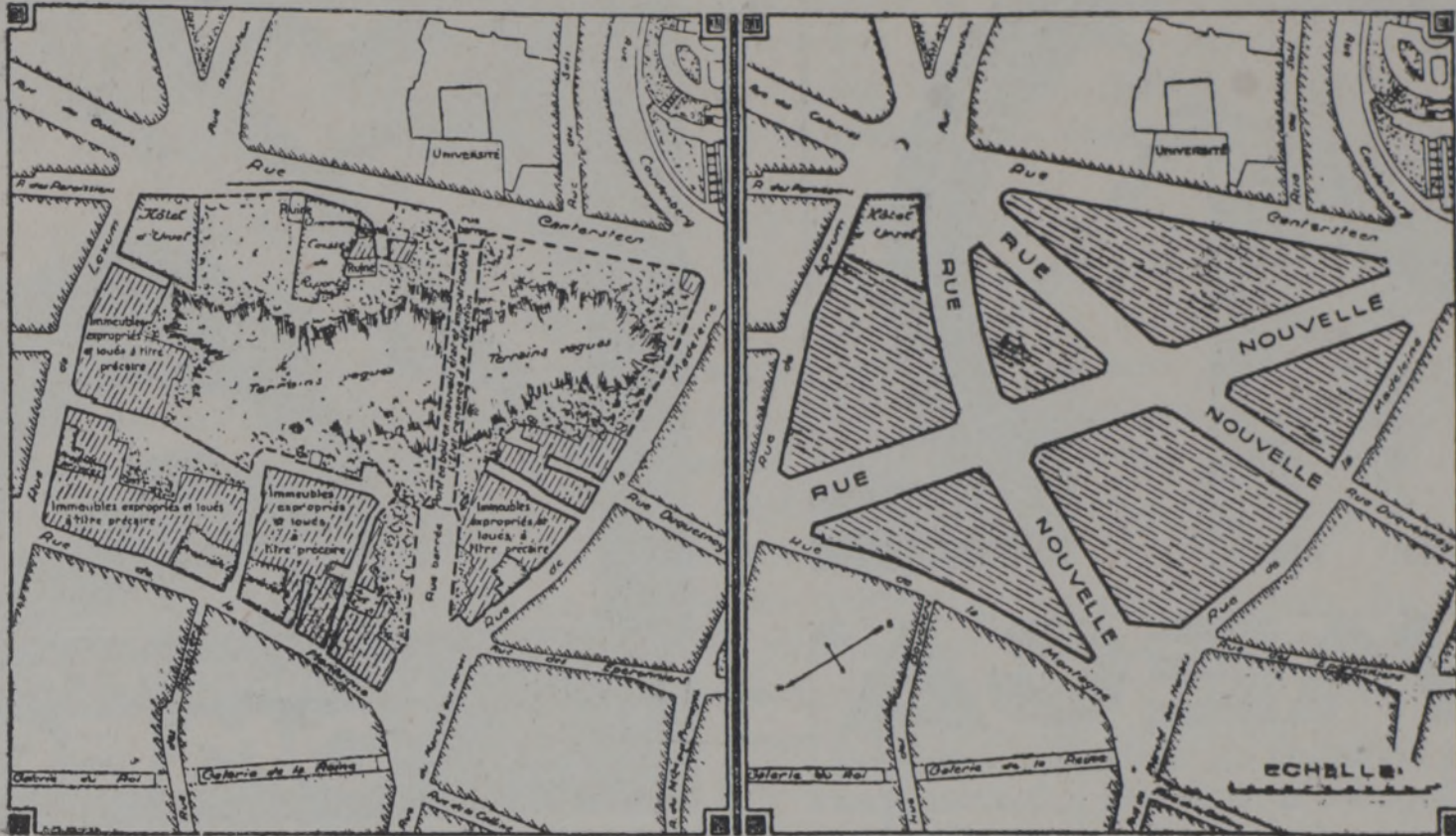
La piste pour nageurs est divisée, au moyen de neuf cordes en liège, en huit pistes de 3 mètres de largeur chacune. Les cordes en liège se composent de câbles en fil de fer étamé de 5 mm. sur lesquels on a enfilé très près les uns des autres, des bouchons de 4 cm. de diamètre. Etant donné que les tremplins, le water-polo et les bassins d'entraînement se trouvent en dehors du bassin de natation proprement dit, les cordes en liège peuvent rester en place durant l'été.

LA JONCTION NORD-MIDI

Quartier de la Putterie

Situation actuelle

Situation projetée



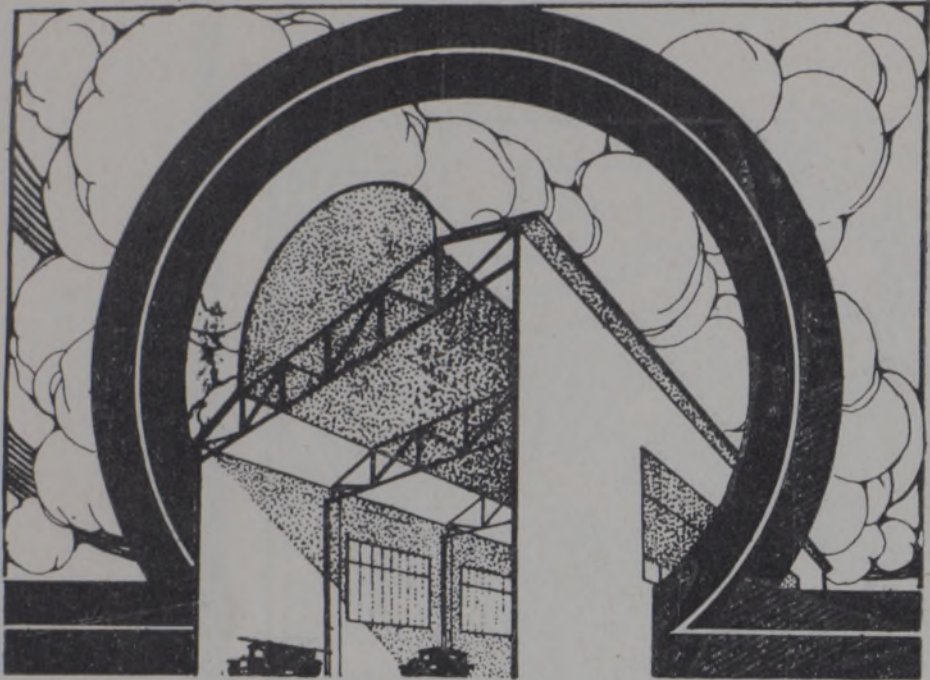
Etat des choses existant depuis 15 années

Cliché LA CITÉ

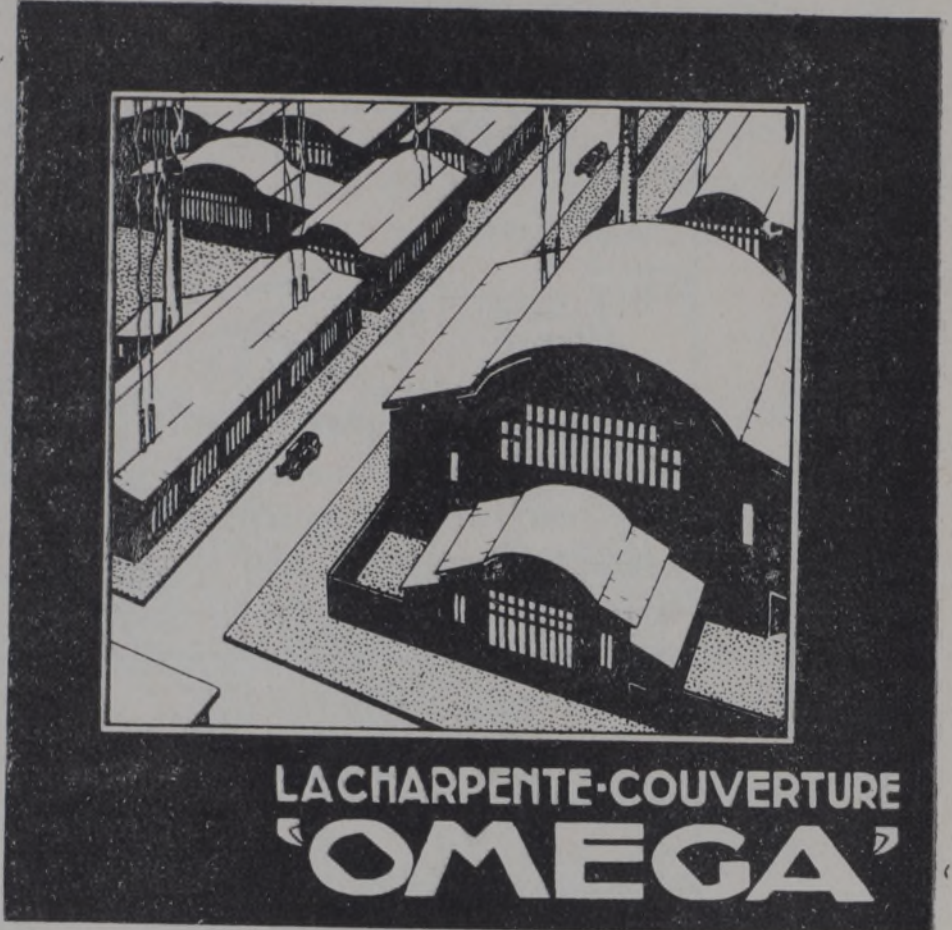
Projet proposé par la Ville de Bruxelles
et accepté par l'État pour le cas d'aban-
don de la jonction Nord-Midi

(Reproduction d'une affiche placardée par les soins de l'Admini-
stration communale de Bruxelles sur les murs de la capitale).

LE CONCOURS PUBLICITAIRE "OMÉGA"



"OMEGA"
La perfection des charpente-couvertures,
adaptable à toutes les industries. 666



LA CHARPENTE-COUVERTURE
"OMEGA"

Prime de 1.000 francs, P. DE MEYER, de Gand



**Charpente
couverture
mécanique**
MINIMUM de
matière
MAXIMUM de
résistance



Premier accessit de 200 francs, G. DE SMEDT, d'Auderghem.

Le start a lieu d'une plateforme de 25 m. de long et de 1.50 m. de largeur, transversale à la direction du bassin. Elle est construite en acier, comme un pont roulant, et se meut sur des voies de roulement disposées sur les côtés longitudinaux du bassin. En général, la plateforme se trouve contre le mur terminal Ouest, distant de 100 mètres plus la largeur de la plateforme, soit 101 m. 50 du but situé à l'Ouest. Mais si l'on désire se servir du bassin pour des courses de 50 mètres, distance qui, ces derniers temps, a été jugée préférable même pour des courses de 100 mètres et plus, la plateforme est avancée de 50 m. en quelques minutes de temps, au moyen d'une commande mécanique.

On réalise de la sorte deux pistes de 50 mètres chacune. La plateforme peut être placée à toute autre distance du but, soit par exemple à 100, 55 ou 5 yards ou à 28 m., afin de délimiter une arène pour le water-polo. La plateforme est pourvue d'une paroi verticale en bois qui descend de 1 mètre sous l'eau, de manière à ce que le départ puisse être exécuté comme d'un mur massif. Les neuf cordes en liège passent au travers de cette paroi dans des guides spéciaux; on peut de la sorte déplacer la plateforme de départ à volonté, sans devoir enlever les filins en liège.

L'installation des tremplins se trouve en dehors de l'arène nautique du côté du but, visible en tous temps par les spectateurs. Elle est pourvue de deux tremplins à 1 m. et deux à 3 m., deux plateformes à 5 m., d'une à 7 m. 50 et d'une à 10 m. de hauteur. La tour est construite en béton armé. La profondeur d'eau, à sa base, est de 5 mètres.

Le bassin d'entraînement pour water-polo a 30 m. × 20 m. et 2 m. 50 de profondeur et est limité de toute part par des digues en béton.

Les trois bassins d'entraînement ont 20 m. de longueur, 8 m. de largeur et une profondeur allant de 0.6 à 1 m. 20. Ils sont également entourés de digues en béton.

Ici l'emplacement des spectateurs comporte dix-huit cents places assises et 2,500 places debout.

De vastes locaux de toilette se trouvent des deux côtés de l'arène nautique.

Alors que le « Margaretensee » est réservé exclusivement aux bains et à la natation, les lacs « Berta » et « Barbara » serviront aux sports de l'aviron, de la pagaie et de la voile.

Un abri pour canots est construit sur la rive Sud-Ouest du « Bertasee »; d'autres abriteront ultérieurement les périssoires et les barques à voiles. On projette également la création d'une pièce d'eau de 2,000 m. sur 100 m. pour régates.

C'est le service municipal des constructions de Duisbourg, en collaboration avec le service technique, qui a dressé les plans et assuré l'exécution de l'ensemble des installations. Nommons parmi les auteurs les architectes et ingénieurs Preziger et Dr Dieter et leurs collaborateurs Prof. Geissler et Halke.

Raph. VERWILGHEN, Ing. C. C.

LE CONCOURS PUBLICITAIRE "OMÉGA"

(PLANCHE VI)

Le concours publicitaire « Omega », organisé sous les auspices de la Société Centrale d'Architecture de Belgique, fut clôturé en septembre dernier.

Le jury, composé de trois délégués de la S. C. A. B. et d'un délégué de la Société « Oméga », décerna à l'unanimité la prime de 1,000 francs à M. P. De Meyer, architecte à Gand.

Les cinq accessits, de 200 francs chacun, furent distribués dans l'ordre, à MM. G. De Smedt, d'Auderghem; E. Henvaux, d'Uccle; A. De Laet, d'Ixelles; J. De Praetere et L. Pringels, de Bruxelles.

L'objet de ce concours était « la réalisation d'une série de cinq petits dessins publicitaires mettant en valeur les avantages de la charpente « Oméga ». Nous croyons ne pas nous tromper en remarquant que ni l'un ni l'autre des deux premiers classés n'a présenté la série des cinq dessins requis. Au moins, ne furent-ils pas publiés.

Toutefois, reconnaissons un intérêt au travail de M. De Meyer, et surtout aux deux « blanc-et-noir » de M. G. De Smedt, qui témoignent en tout cas d'une attractive fantaisie plastique sinon publicitaire.

LE PRESENT NUMERO RENFERME
SIX PLANCHES HORS - TEXTE.



BEAUTE
TRANSPARENCE
SOLIDITE



ASSOCIATION DES MANUFACTURES DE
GLACES DE L'EUROPE CONTINENTALE

BUREAU DE PROPAGANDE

Attendrons-nous longtemps encore?

Et lorsque la décision sera prise — et supposons même au mieux — il restera à tirer parti tout simplement des nouvelles possibilités urbanistiques.

Verrons-nous enfin s'unir, pour ce but, les esprits perspicaces, prévoyants, soucieux d'ordre — et les hommes de bonne volonté?

C'est le souhait que la Société Belge des Urbanistes et Architectes Modernistes a cru opportun d'énoncer, sans perdre de vue qu'il importait d'élargir encore le cadre de la question. Après avoir entendu et discuté l'exposé d'un de ses membres, l'architecte Hoeben, elle a transmis aux Pouvoirs le vœu que soit mis au concours le plan d'aménagement et d'extension de la capitale, attendu :

1° Que la réglementation actuelle de la

circulation au centre de la ville n'est qu'une solution transitoire, retardant des expropriations de jour en jour plus onéreuses.

2° Que le projet de la ville pour l'utilisation des terrains de la Jonction ne tient aucun compte des besoins circulatoires actuels et futurs, ni de liaison des faubourgs au centre de la ville;

3° Que ce projet, suite d'erreurs grossières d'esthétique urbaine, méconnaît l'art de l'urbanisme.

De plus, la S. B. U. A. M. émet le vœu de voir l'opinion publique s'insurger contre l'incurie dispendieuse des « Pouvoirs » en matière de tracé des villes.

Nos lecteurs trouveront dans le présent numéro de « La Cité » une étude de l'architecte Hoeben résumant les données principales de son important rapport.

X.

LA RECONSTRUCTION DE LOUVAIN.
— M. Gaston Brunfaut publie un article sur la reconstruction de Louvain, dans « Le Document » (sept-oct. 1926).

Ayant défini l'essentiel du mouvement de régénération architecturale, issue des Berlage et des Van de Velde, il acuse l'importance des conceptions urbanistiques, axe des constructions comme des reconstructions.

Puis il s'indigne encore sur ce qui fut réalisé à Louvain, où l'occasion s'offrait, unique, « d'élaborer un ensemble et d'atteindre, par une rare création collective, à l'architecture. Or, à Louvain, « on a manqué à tou-

tes les raisons de logique, de vie, et de beauté, on a méconnu le vibrant aujourd'hui; on a, par peur de l'inconnu, par pessimisme et retour à la tradition des styles, rejoint dans l'écoeurement et la banalité le caractère petit bourgeois des faubourgs ». Et tout cela est fait à grand renfort d'argent, rare aujourd'hui, mais jamais introuvable quand il s'agit d'inutilités, de tape-à-l'œil, et de sentimentalisme. Ainsi, à Louvain, la reconstruction « avoue ce digne lendemain de guerre : dégénérescence et luxe, commerce et vol, spéculation, jouissance et oubli largement étalé ».

MONUMENT AU TRAVAIL

DE CONSTANTIN MEUNIER

La Société Centrale d'Architecture de Belgique — Société Royale — a pris l'initiative de réaliser pour le centenaire de l'Indépendance Nationale le « Monument au Travail » de Constantin Meunier.

Les cinq figures et les quatre hauts-reliefs qui doivent composer le monument se trouvent actuellement épars, les uns au Musée ancien de Bruxelles, les autres dans l'atelier de l'artiste défunt, où ils attendent toujours la lumière du soleil.

« Le Monument au Travail doit être en contact immédiat avec la foule, » il lui faut le plein air de la rue et non l'atmosphère lourde d'un musée, écrivait déjà Octave Maus en 1905. Vingt années ont passé et malgré de louables efforts, la question n'a pas fait un pas depuis.

Hélas! la situation financière actuelle de notre pays ne permet pas d'augurer que le Gouvernement puisse envisager avant longtemps encore la réalisation de ce monument qui fut l'idée maîtresse de la vie du génial sculpteur.

Seule une initiative privée est donc capable — par un effort collectif — de matérialiser ce chef-d'œuvre dans les circonstances critiques que nous traversons.

C'est dans cette pensée et dans un but désintéressé que la Société Centrale d'Architecture de Belgique s'est attelée à cette réalisation, persuadée que l'édification du « Monument au Travail » dans notre capitale répondra aux plus chers espoirs du grand artiste disparu et qu'il symbolisera aux yeux des générations futures la généreuse part prise par le travail de notre peuple laborieux — l'effort de l'esprit et l'effort des bras — pour contribuer à faire la grandeur de la Belgique pendant le siècle révolu. Il évoquera, en outre, la vitalité artistique d'une époque de lutttes vers un Art nouveau, qui ne fut pas sans grandeur :

La mission que le Comité s'est imposée comporte :

1° L'organisation d'un concours entre artistes belges pour la conception architecturale du monument.

L'ensemble architectural qui doit assembler les divers éléments de sculpture — reliefs et figures — pour en faire un tout homogène n'a jamais été définitivement établi. Meunier a étudié plusieurs projets mais il est mort sans s'être fixé à aucun d'eux.

2° L'exécution du projet qu'aura désigné le jury.

3° La récolte des fonds nécessaires à cette exécution par tous les moyens opportuns tels que souscription publique en Belgique et à l'étranger, organisation éventuelle d'une tombola, d'auditions musicales, vente d'œuvres d'art offertes par leurs auteurs, création d'un timbre, frappe d'une médaille, etc.

Le comité est persuadé de répondre au vœu exprimé par la Chambre des Représentants dans sa séance du 3 février 1923, ainsi qu'en de multiples circonstances par tous les milieux intellectuels du pays.

Son projet a d'ailleurs rencontré partout d'enthousiastes encouragements :

S. M. le Roi a daigné lui accorder son Haut Patronage et a bien voulu féliciter la Société de son initiative.

Les plus hautes personnalités ont marqué leur sympathie au projet.

Le Comité, qui est présidé par l'architecte Joseph Caluwaert, a pour Secrétaire Général: Georges Hendrickx, architecte, 109, rue Emile Banning, à Bruxelles tél. 340,87; Secrétaire pour la presse : René Lyr, Homme de lettres, 18, avenue de la Sapinière à Uccle, tél. 465.96.

Adresser les souscriptions à M. F. Neyrinck, architecte, administrateur-trésorier, rue Capouillet, 32, à Bruxelles, tél. 118,99, ou faire un virement au compte chèques-postaux n° 186.577. « Monument au Travail de Constantin Meunier ».

CONCOURS PROVINCIAL D'ARCHITECTURE

La province de Brabant a institué un concours annuel dans le but d'encourager l'art décoratif. Il est successivement consacré à la peinture, à la sculpture, à l'architecture et aux arts appliqués.

Le concours sera, cette année, affecté à l'architecture. Il lui est attribué un prix de 4,000 francs.

Pour être admis au concours, les intéressés doivent réunir les conditions suivantes, dont ils auront à justifier :

1° Etre Belges et être domiciliés dans le Brabant depuis trois ans au moins;

2° N'avoir pas dépassé l'âge de quarante ans à la date du 1^{er} septembre 1927.

Les œuvres devront être envoyées, avant le 1^{er} septembre 1927, au Gouvernement provincial, rue du Chêne, 22, à Bruxelles (Bureau n° 14).

Chaque œuvre restera la propriété de son auteur.

Le lauréat ne pourra plus participer aux concours suivants.

Programme :

UNE MAISON DE RAPPORT à construire sur un terrain ayant une largeur à front de rue de douze mètres et une profondeur de trente mètres.

Le rez-de-chaussée devra être consacré à une destination commerciale (deux boutiques) avec logement des commerçants; celui-ci pourra se trouver à l'entresol.

Les étages (trois étages) devront être combinés pour des appartements à loyers modérés, donc sans luxe, mais offrant toutefois des recherches au point de vue du confort et du goût.

La façade sera conçue avec souci de l'art architectural.

L'auteur devra tenir compte pour les hauteurs d'étages, surface de cours, épaisseur des murs et en général pour toutes les conditions d'hygiène et de sécurité, des stipulations du règlement sur les bâtisses de la Ville de Bruxelles.

L'auteur a la liberté du choix des matériaux à mettre en œuvre; il donnera, toutefois, la préférence aux matières exigeant dans la suite le minimum de frais d'entretien.

Il sera présenté au Jury :

Des plans à chaque niveau à l'échelle de 2 centimètres par mètre;

Deux coupes à la même échelle;

Un ensemble de la façade à rue même échelle;

Un fragment de la façade principale à l'échelle de 5 centimètres par mètre;

Une courte note explicative (5 pages maximum).

Les dessins devront être montés sur châssis ou collés sur carton.

Les dessins et notes ne porteront aucune indication renseignant le nom de l'auteur; dans l'angle inférieur droit, dans un rectangle de 0m.05 × 0m.02, l'auteur inscrira un nombre composé de huit chiffres.

Ce nombre de huit chiffres sera reproduit sur une enveloppe fermée, contenant le nom de l'auteur, son adresse, son âge, etc., ainsi qu'une déclaration ainsi conçue :

« Je déclare que le projet n° est mon œuvre personnelle et qu'elle a été conçue par moi spécialement en vue du concours organisé par la Province de Brabant ».

C O N C O U R S

VERVIERS. — CONSTRUCTION D'UN MARCHÉ COUVERT. — Le Conseil communal de Verviers vient d'examiner les modes de réalisation du projet de construction d'un marché couvert.

Il a voté, à cet effet, un premier crédit de 10,000 francs. Un concours entre architectes belges sera organisé pour l'élaboration des plans.

SOCIÉTÉ CENTRALE D'ARCHITECTURE DE BELGIQUE. — Résultats des concours organisés en 1926 :

Concours de relevé : 1^{re} prime à M. Freyens, 500 fr.; 2^e prime à M. Delcourt, 400 fr.; 3^e prime à MM. Sneiders et Thomisse, 300 fr.

Concours de la Société Granitière du Nord. — Chapelle funéraire : 1^{re} prime à M. De Laet, 250 fr.; 1^{re} prime à M. Feyfer, 250 fr.; 2^e prime à M. Serkyn; 2^e prime à M. Williame, 150 fr.

Monument funéraire : 1^{re} prime à M. De Laet, 150 fr.; 1^{re} prime à M. Declerc, 1^{re} prime à M. Stubbe, 150 fr.; 1^{re} prime à M. François, 150 fr.

CONCOURS D'AFFICHES. — La Société Anonyme Bouchonneries Réunies informe MM. les artistes-dessinateurs qu'elle a établi le classement suivant parmi les participants à son concours d'affiches :

1^{er} prix (1,000 francs). — M. Veranne-man, 44, rue des Patriotes, Bruxelles.

2^e prix (750 francs). — M. Corneel Bendeer, Capellen-lez-Anvers.

3^e prix (500 francs). — M. Depraetere, rue du Lycée, 29, Saint-Gilles-Bruxelles.

4^e prix (250 francs). — M. Maurice Mahy, 44, rue du Taciturne, Bruxelles.

La Société remercie MM. les artistes-dessinateurs de leur participation.

Elle tient les projets non primés à leur disposition, et considérera les maquettes non réclamées au 1^{er} avril comme étant sa propriété.

Nous publions ces renseignements à sim-

ple titre d'information devant faire toutes nos réserves concernant l'organisation de ce concours qui a été annoncé beaucoup trop tardivement pour que nous ayons pu le signaler à nos lecteurs.

UN CONCOURS D'ENSEIGNEMENT URBAIN venait d'être ouvert à Miami, peu de temps avant la dévastation de la ville par le cyclone.

Ce concours, comprenant deux sections, avait pour but d'équiper parfaitement l'artère principale de la ville, Biscagni boulevard, parallèle à la côte et couvrant une longueur de 4 milles.

La première section traitait les objets suivants : Signaux standardisés et tourelles d'observation pour le contrôle du trafic. Appareils standardisés pour l'éclairage urbain. Indications de rues, devant faire partie des appareils d'éclairage, et bénéficiant, le soir, de la lumière.

La deuxième section avait pour but la présentation de projets de stations réservoirs d'essence, comprenant, outre le programme précis d'offrir par les moyens les plus perfectionnés l'essence aux véhicules, et ce sans embarras ni encombrement pour la circulation automobile ou pédestre, un bureau et deux toilettes, un magasin d'accessoires automobiles. Un étage réservé au logement des employés était facultatif.

CONCOURS INTERNATIONAL « SALTERIO ». — Les manufactures de soie « Salterio », de Come (Italie), organisent un concours entre les artistes du monde entier, doté de 100,000 livres de prix, pour des dessins à trois ou quatre couleurs destinés à être reproduits sur tissus de soie utilisés pour la confection de cravates.

Ce concours sera clos le 15 mai 1927.

Le jury, qui comprendra des personnalités étrangères, sera présidé par le sénateur Corrado Ricci, ancien directeur des Beaux-Arts.

Pour les détails du concours, s'adresser à M. Guido Cassi, secrétaire, Viale Piave, 13, à Milan.

CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DU PALAIS DE JUSTICE DE BRUXELLES

Le Concours d'idées « pour l'aménagement urbain et l'institution d'une servitude architectonique des constructions aux abords du Palais de Justice de Bruxelles » est ouvert depuis le 15 mars courant.

Il est international et, vu le budget des Travaux Publics, institué « pour l'honneur », c'est-à-dire que nos urbanistes, aptes à manier un aussi important problème, auront à se juger suffisamment récompensés par le seul classement de leurs travaux.

Il faut pourtant bien le dire — au risque de passer pour désobligeants envers l'administration qui eut la louable initiative de ce concours — il est fâcheux qu'on n'ait pu trouver même de quoi indemniser modestement les travaux des lauréats. Ceci en principe d'abord. Et puis, ce « concours pour l'honneur » nous apparaît encore être le signe de cette mentalité — bien de chez nous — qui juge l'œuvre de « l'artiste » (architecte et urbaniste compris) comme accessoire, de très indirecte utilité, partant désintéressée.

Le bâtisseur, qui édifie pour un particulier la prétentieuse villa rêvée, touche de beaux honoraires. L'architecte ou l'urbaniste qui « ordonne » tels ensembles urbains dont jouira — esthétiquement et utilitairement — la communauté, doit se considérer amplement récompensé par « l'honneur ».

« La communauté, dit-on, c'est - à - dire personne ». A quoi l'artiste lésé pourrait répondre : « L'honneur? A quel cours est cette monnaie? »

Tout cela est dommage, puisque tous, nous en pâtissons.

Voici donc quelques détails extraits du programme même du concours :

Sur la proposition de la Commission du Palais de Justice, le Ministre des Travaux Publics, d'accord avec la « Société Centrale d'Architecture de Belgique » et la « Société

Belge des Urbanistes et Architectes Modernistes », décide d'organiser un concours d'idées entre les architectes et urbanistes belges et étrangers pour l'aménagement urbain et l'institution d'une servitude architectonique des constructions aux abords du Palais de Justice de Bruxelles.

Les documents fournis aux concurrents comprennent :

a) Un plan général de situation, des abords du Palais de Justice.

b) Un plan à l'échelle de 2 millimètres par mètres, de la rue des Quatre-Bras et de la place Poelaert.

c) Des vues photographiques du Palais de Justice.

Les concurrents auront à fournir :

Un plan à l'échelle de 5 millimètres par mètre, figurant tous les alignements à conserver, à modifier ou à créer de part et d'autre de toutes les artères et espaces libres, avec indication des niveaux, conservés ou à modifier, s'il y a lieu.

L'élévation à l'échelle de 1/2 centimètre par mètre de toutes les constructions à édifier le long des alignements proposés pour autant qu'ils fassent partie de la servitude considérée.

L'élévation d'une portion d'au moins cinquante mètres de front des mêmes alignements.

Une vue perspective.

Un tableau des profils en travers.

Un mémoire descriptif.

La plus entière liberté est laissée aux concurrents dans la conception de leur projet.

Une attention toute particulière sera portée à résoudre le problème de la circulation dans les artères considérées. Toutefois, il est requis de concevoir une servitude d'architecture unitaire pour les parties que les concurrents croiront devoir déterminer comme formant un ensemble civique avec le Palais de Justice.

Le concours s'ouvrira le 15 mars 1927 et sera clôturé le 15 juin 1927.

Le Jury du Concours est composé de dix membres et de la manière suivante :

M. l'Ingénieur en chef-Directeur du service des Ponts et Chaussées de la province de Brabant;

M. l'Ingénieur en chef-Directeur du service spécial des Bâtiments civils de la capitale et des environs;

Trois architectes, membres de la Commission du Palais de Justice;

Un architecte, représentant la Ville de Bruxelles;

Deux architectes représentant la Société Centrale d'Architecture de Belgique;

Un architecte et un urbaniste, représentant la Société Belge des Urbanistes et Architectes modernistes.

Le jury désignera lui-même et en son sein son président et un secrétaire-rapporteur.

Le jugement du Concours sera rendu tous membres présents et dans le mois qui suivra le dépôt des projets, soit au plus tard le 31 juillet 1927.

Tous les projets présentés au Concours, ainsi que le rapport du Jury, seront exposés publiquement dans un local qui sera ultérieurement désigné et pendant un mois plein, qui prendra cours dans le mois suivant la date du prononcé du jugement.

EXPOSITIONS

ZURICH. — UNE EXPOSITION DE LA « FORME SANS ORNEMENT » sera ouverte au Musée d'Art industriel à Zurich du 13 février au 27 mars. On y exposera exclusivement « des objets qui, dépourvus de tout complément ornemental se contentent des formes purement expressives ».

Le programme comporte quatre sections. I. Pour l'habitation : des chambres complètes, des meubles, des appareils d'éclairage, de chauffage, ustensiles de cuisine et de ta-

ble, des accessoires de toilette, etc. II. Pour les professions : Des meubles et des accessoires pour la vie professionnelle et d'affaires. L'organisation du bureau commercial. III. Pour le voyage et les sports : Des coffres, valises, articles de sport, etc. IV. Architecture : Edifices utilitaires sans ornement. Monuments funéraires.

EN VUE DE L'EXPOSITION DE LIEGE. — A la suite des démarches de M. Digneffe, ancien bourgmestre de Liège, le Département des Chemins de Fer vient de décider le subside de trois millions affecté à la construction du Pont à Coronmeuse. L'adjudication de cet ouvrage d'art se fera prochainement.

D'autre part, les négociations continuent entre Bruxelles, Anvers et Liège au sujet de la délimitation des programmes respectifs des expositions de 1930 et 1935.

Quant aux travaux de la Meuse, il y a lieu d'escompter l'exécution de ceux qui sont indispensables pour protéger les terrains de l'exposition contre les crues intempestives du fleuve.

(Extrait de «Savoir et Beauté»).

L'EXPOSITION D'ART BELGE A BUDAPEST. — C'est le 8 mai que s'ouvrira à Budapest l'exposition d'art belge.

Cette exposition comprendra une rétrospective, à laquelle les musées de Bruxelles et d'Anvers, quelques grands collectionneurs, tels que MM. Van Gelder, Deynden, etc., coopéreront.

La partie moderne comprendra des œuvres des artistes morts et vivants.

Le plan général sera celui de Berne.

Une section des livres belges sera ajoutée au Salon d'Art, qui comprendra aussi des estampes et des envois de la Bibliothèque royale.

La section des arts décoratifs est confiée à M. Henry Van de Velde.

E C H O S E T N O U V E L L E S

LA SOCIÉTÉ BELGE DES URBANISTES ET ARCHITECTES MODERNISTES a constitué comme suit son Conseil pour 1927 :

Président : LOUIS VAN DER SWAELMEN, architecte-paysagiste-urbaniste; Vice-Président : A. POMPE, architecte; Secrétaires: J.-F. HOEBEN et V. BOURGEOIS, architectes; Trésorier : P. RUBBERS, architecte; Membres : R. VERWILGHEN, ingénieur - urbaniste, M. GASPARD, architecte d'intérieurs, O. JESPERS, statuaire, et PIERRE FLOUQUET, artiste-peintre.

SOCIÉTÉ CENTRALE D'ARCHITECTURE DE BELGIQUE. — La S. C. A. B. a renouvelé, comme suit, son Comité-Directeur pour l'année 1927 :

Président : JULES GHOBERT ; Vice-Président : ALBERT ROOSENBOOM; Secrétaire : GEORGES HENDRICKX; Secrétaire - adjoint : LUCIEN FRANÇOIS; Trésorier : FRANS NEIRYNCK; Trésorier-adjoint : HENRI VAN HALL; Bibliothécaire : PAUL LEBON; Conseillers : JEAN - BAPTISTE DEWIN, EUGÈNE NEUTENS, LÉON DAVID, PIERRE DEVOS, RENÉ BRAGARD; Conseillers-suppléants : ALBERT CALLEWAERT, ERNEST NISOLI; Conseillers en surnombre : PAUL BONDUELLE (directeur de L'Emulation), GUSTAVE MAUKELS (président du Comité de Défense juridique), JOSEPH CALUWAERS (président du Tracé des Villes), EDOUARD PELSENEER (président du Comité des Matériaux).

NOS ARCHITECTES. — La Fédération des sociétés d'architectes de Belgique vient de constituer comme suit son bureau pour les années 1927-28 et 29 : Président : P. CLERBAUX, de Tournai; Vice - Président : G. DE RIDDER, d'Anvers; Secrétaire : L. DAVID, de Bruxelles; Secrétaire-Trésorier : J. PURNELLE, de Bruxelles.

LA CHAMBRE SYNDICALE DES ARCHITECTES DE BELGIQUE qui fêtera l'an prochain son cinquantième anniversaire, vient de constituer comme suit son bureau pour l'année 1927 : président d'honneur, MM. F.

Symons; président, Louis Cardon; vice-président, Joseph Votquenne; secrétaire, Louis Leemans; trésorier, Arthur Meuleman.

INSTITUT SUPERIEUR DES ARTS DECORATIFS. — Le corps professoral de l'Institut Supérieur des Arts Décoratifs de l'Etat, placé sous la direction de l'éminent architecte HENRY VAN DE VELDE, est composé comme suit : Architecture: HUIB HOSTE, Bruges; Urbanisme et architecture des jardins : VAN DER SWAELMEN, Bruxelles; Sculpture décorative et monumentale : OSCAR JESPERS, Anvers.

Dessin technique (meuble, ferronnerie, etc.) : ANTOINE POMPE, Bruxelles; Esthétique de la construction (métal, béton et machines) et des formes : VICTOR BOURGEOIS, Bruxelles; Ornementation : A. VAN HUFFEL, Bruxelles; Arts du métal : LUC RION, Bruxelles; Arts textiles : Mlle ELISABETH DE SAEDELEER, Etichove; Typographie : JOS. BUSCHMANN, Anvers; Ornementation du livre et de publicité : JORIS MINNE, Anvers; Reliure: J. HENDRICKX, Dorure aux petits fers (reliure) : Mlle R. VAN REGEMOORTEL, Anvers.

CHEZ LES GEOMETRES-EXPERTS. — Le programme développé au cours des fêtes du cinquantième anniversaire de l'Union des Géomètres-Experts de Bruxelles, en avril 1926, vient de recevoir une première application dans le domaine pratique.

En effet, l'assemblée générale de l'Union vient d'adopter les statuts de la « Conférence des jeunes géomètres-experts », institution qui aura pour buts, à l'instar de ce qui se fait à la « Conférence du Jeune Barreau », de développer les connaissances professionnelles et de maintenir les traditions. La séance d'inauguration a eu lieu avec solennité le 27 janvier au local, rue Ravenstein, en présence d'une foule de géomètres et de personnalités du Barreau et du Notariat.

CONFÉRENCES ORGANISÉES PAR LA SOCIÉTÉ CENTRALE D'ARCHITECTURE DE BELGIQUE. — Rappelons que les dernières causeries du cycle organisé à l'intention des jeunes architectes, dessinateurs-architectes, élèves des écoles d'architecture, auront lieu aux dates suivantes :

Le 17 mars : L'éclairage électrique : Notions générales. Le 31 mars, idem. : Application (cette conférence aura lieu, exceptionnellement dans la salle de démonstration du Bureau d'étude Philips, 39, rue d'Anderlecht). Le 7 avril : L'éclairage électrique des espaces découverts, musées, etc. Les 14 et 21 avril : P. Bonduelle : La composition architecturale.

Le 28 avril, M. Jean De Ligne donnera la conférence sur la « Formation et le développement des villes » qui n'a pu être donnée à la date annoncée précédemment.

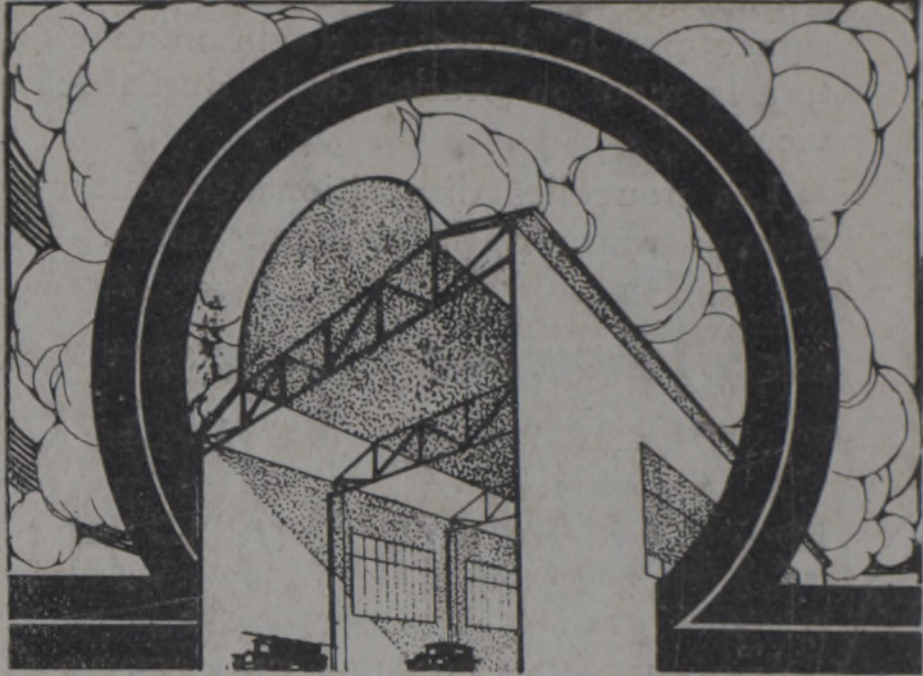
M. l'Ingénieur Picquet donnera deux conférences sur « Le sous-sol bruxellois » les 26 avril et 12 mai.

En dehors de la séance de démonstration qui aura lieu au Bureau d'Études Philips les causeries auront lieu au local de la Société Centrale, à 9 heures, hôtel Ravenstein, rue Ravenstein, 3, Bruxelles. Entrée libre.

DIPLOME DE GEOMETRE DES MINES.

— Un arrêté royal en date du 29 décembre 1926 modifie les conditions à remplir pour l'obtention de ce diplôme. L'arrêté royal du 27 août 1925 a été pris parce qu'il a été jugé nécessaire d'exiger des garanties spéciales de capacité des agents appelés à effectuer des opérations topographiques dans les travaux souterrains des mines, mais il stipulait que pour pouvoir briguer cet emploi, il fallait au préalable posséder le diplôme de géomètre-arpenteur. C'est cette dernière prescription que l'arrêté royal du 29 décembre 1926 modifie en stipulant que les candidats non porteurs du diplôme de géomètre-arpenteur pourront être admis à l'examen de géomètre des mines. Mais un

H A N G A R S



OMEGA

La perfection des charpente-couvertures,
adaptable à toutes les industries.

La Charpente Couverture "OMEGA", S. A.
6, Avenue de Koekelberg, 6, BERCHEM-BRUXELLES
Téléphone : 606.15 Télégrammes : OMÉGAMO

stage de dix-huit mois minimum, dans une ou plusieurs mines, est exigé.

L'examen nouveau style porte sur les matières du programme des géomètres-arpenteurs et, en plus, la cosmographie, des notions de géologie et d'exploitation des mines, des éléments de la topographie applicable aux travaux souterrains et les coupes minières. Les arpenteurs ne sont examinés que sur ces dernières branches spéciales aux mines.

Par mesure transitoire, peut être assermenté en qualité de géomètre des mines, tout Belge, âgé de 21 ans accomplis, exerçant la dite profession, à la condition qu'il

justifie, par attestations, de plus de trois années de services en cette qualité, à la date 1^{er} janvier 1927, dans une ou plusieurs mines.

Chacune des attestations ainsi fournies sera signée par la direction de la mine et portera la mention précise de la durée des services.

Les nouvelles dispositions entrent en vigueur à partir de la présente année.

BIBLIOGRAPHIE

LES FONDATIONS EN TERRAINS COMPRESSIBLES. — La question des fondations est une des plus délicates en matière de constructions, à cause des charges souvent élevées des bâtiments et de la nature variée des couches du sous-sol. Celles-ci offrent fréquemment des surprises et des difficultés qui ne peuvent être vaincues que par la science de l'ingénieur alliée à l'habileté de l'entrepreneur. Seuls, des spécialistes, ayant une expérience approfondie en la matière, peuvent étudier des solutions et exécuter des travaux susceptibles de donner une sécurité absolue.

Nous avons précisément sous les yeux, la nouvelle brochure éditée par la Société des Pieux Franki, magnifique album de 110 pages, illustré de plus de 150 figures; il contient notamment la description de travaux de fondations d'immeubles de rapport, églises, de ponts, de bâtiments industriels, de gazomètres, fours à coke, murs de quai etc.

Cet album offre un vif intérêt pour tous ceux qui s'occupent de travaux et nous conseillons à nos lecteurs d'en réclamer un exemplaire, qui leur sera envoyé sans frais, ni engagement, par la Société des Pieux Franki, 196, rue Grétry, à Liège.



CHASSIS EN ACIER
DE VRIES ROBBÉ
 J.A. LOMBAERS BRUXELLES 19 RUE DES CHARTREUX

M. WETZEL : « LES METHODES MODERNES D'ECLAIRAGE (Encyclopédie industrielle et commerciale); in-4°. Eyrolles, éditeur, Paris, 1926.

Examen et conseils sur les conditions d'un bon éclairage, les moyens d'éviter l'éblouissement, de diffuser la lumière, sur les réflecteurs et lampes à employer, sur la puissance des foyers à obtenir suivant les cas. Projet d'éclairage. Eclairage des usines, des ateliers, des magasins, des vitrines, des bureaux, des habitations particulières et des voies publiques.

R
VIKING

1000 Alyantfabriken
1000 Alyantfabriken
1000 Alyantfabriken

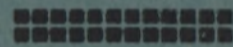
„VIKING”

AGENT DÉPOSITAIRE
D. VALCKENBORGH
85 BOULEVARD DE LA RÉVISION TÉL. 163.46 BRUXELLES-MIDI

375



Tuileries et briqueteries du “PROGRÈS”,
Société anonyme -- à Hennuyères (Belg.)



PLANCHERS transportables
en briques creuses armées
CHEMINÉES DE FUMÉE ET DE VENTILATION
A CONDUITS SIMPLES ET MULTIPLES (Système Breveté)
BÉTON - Poutres - Charpentes

360

Grande Vitrierie, Miroiterie et
Verres spéciaux de la Couronne

H. Pieret-Pirotte

Avenue de la Couronne, 378, Bruxelles

Téléphone 370,24

Entreprise de tous travaux de vitrages. —

Glaces claires et argentées pour tout usage
Argenture, biseautage et réargenture. —

Verres à vitres, toutes dimensions et épaisseur

Même maison à Ottignies Tél. 79

367

TRAVAIL MECANIQUE DU BOIS
PORTES — FENÊTRES — ESCALIERS
TRAVAUX EN SERIE

LES MENUISERIES LIÉGEOISES

SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE

RUE GRANDE FOXHALLE

TÉLÉPHONE : 6394. HERSTAL

COMPTE - CHÈQUES POSTAUX 446,99

350

Nous publierons dans nos prochains numéros :

LA GRANDE QUESTION DES GARAGES (série de cinq articles techniques abondamment illustrés).

LA REGLEMENTATION DU TRAFIC.

LES MEUBLES DE KAREL MAES (12 planches hors-texte).

L'ŒUVRE DE TONY GARNIER (planches hors-texte).

L'ARCHITECTURE HOLLANDAISE (12 planches hors-texte).

VERS UNE ARCHITECTURE (8 planches hors-texte).