

# **L'ARCHITECTURE-URBANISME-ART PUBLIC**

# **LA CITE'**

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

**NUMERO**

**8**

**VOLUME VI**

**AVRIL-MAI**

**1 9 2 7**

**LE N° FS. 2<sup>50</sup>**

**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. BORLEF. (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<sup>RE</sup> ANNÉE (NOUVELLE SÉRIE)  
NUMÉRO 8. AVRIL-MAI 1927

## L'AUTRE CRISE DU LOGEMENT

### LA GRANDE QUESTION DES GARAGES

Les garages publics deviennent tous les jours plus nombreux dans les grandes villes. Leur construction constitue le plus récent des problèmes nouveaux que l'architecte moderne doit résoudre.

Nous avons la bonne fortune de pouvoir publier une série de cinq articles qu'un spécialiste éminent, M. Pierre Fournier, a consacrés aux aspects divers de cette importante question. Ces études parues précédemment dans la Revue « Omnia » de Paris, suscitèrent un très vif intérêt dans les milieux sportifs et dans le monde du bâtiment. Nous tenons à remercier ici M. Fournier pour sa précieuse collaboration ainsi que M. Baudry de Saunier qui a bien voulu mettre à notre disposition les clichés qui illustrent nos pages. N. d. l. R.

#### COMMENT SONT ACTUELLEMENT LOGEES NOS VOITURES?

La situation de nos automobiles, au point de vue du logement, est absolument la même que celle de nos propres personnes. La crise du logement existe pour elles aussi. Mais, si nous trouvons difficilement pour nous-mêmes un abri, du moins, quand nous l'avons trouvé, correspond-il, par suite de l'expérience des siècles, à nos besoins..

Il n'en est point de même pour l'automobile. Nouvelle née dans la vie moderne, on l'a considérée longtemps comme un superflu,

et si tout hangar n'était pas bon pour la loger, du moins le problème ne méritait-il pas, il y a quinze ou vingt ans, un examen approfondi.

Aujourd'hui que l'automobile est devenue un indispensable instrument de travail, l'accroissement continu de sa production rend très difficile la possibilité de loger les voitures. C'est précisément dans les quartiers où le terrain est le plus cher, que le besoin de les loger est le plus grand! D'où l'impérieuse nécessité de rechercher des solutions pratiques et économiques à cette crise du logement : c'est le but des études que nous commençons aujourd'hui.

\*\*\*

LE GACHIS. — L'automobile est un instrument de précision, duquel il faut par conséquent prendre soin. Ce n'est point là l'impression que l'on ressent, il faut l'avouer, quand on parcourt la majeure partie des garages parisiens!...

Les voitures y sont tellement entassées qu'il faut souvent au client faire sortir, ou même sortir lui-même, trois voitures avant d'atteindre la sienne, ce qui ne lui fait pas précisément gagner du temps! Quant aux voitures garées en box, bien souvent elles n'y peuvent loger si elles rentrent tard au garage, au milieu de la nuit par exemple :

SUPPLEMENT AU VOLUME VI. — N° 8 DE « LA CITE ».

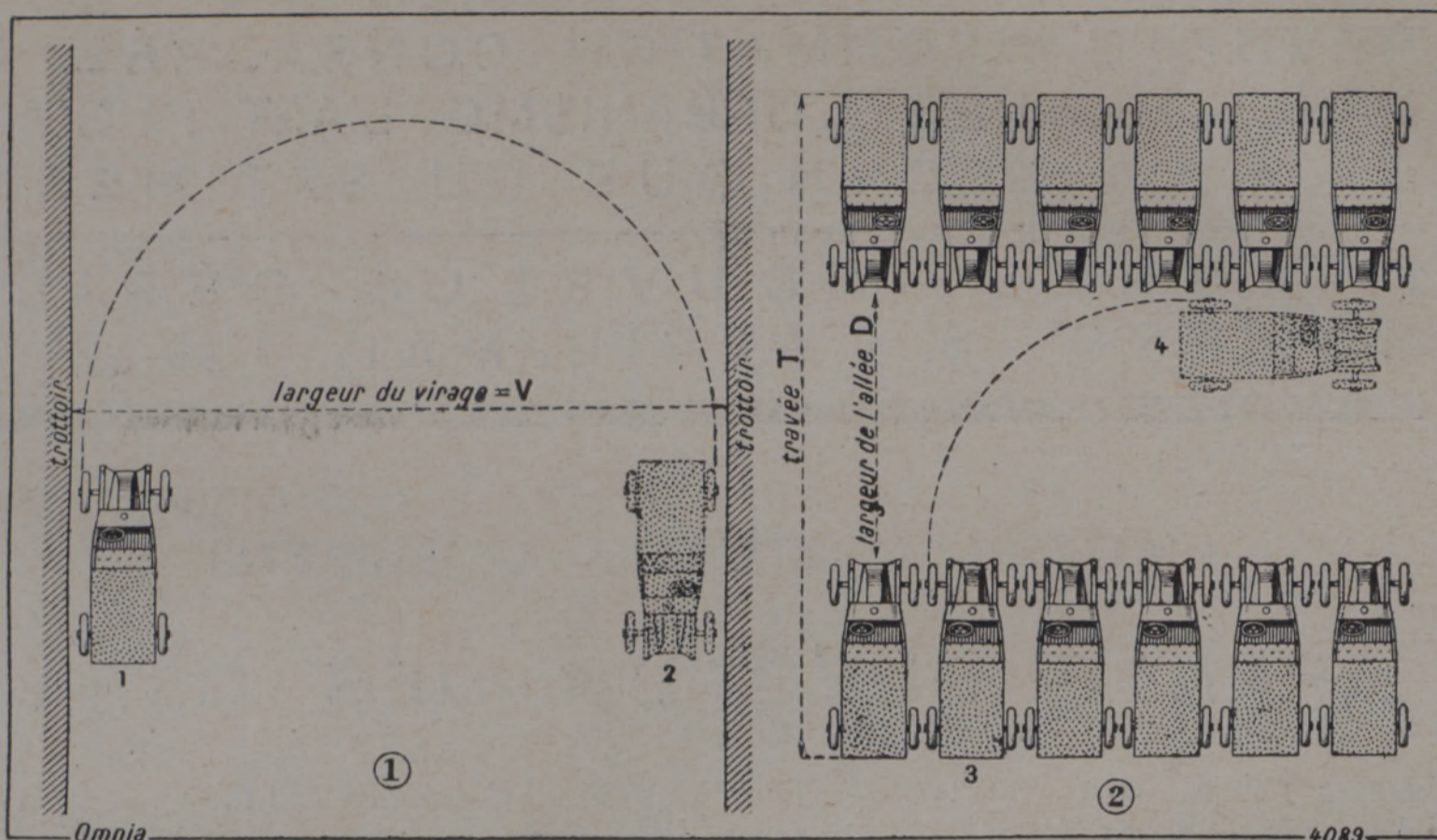


Fig. 1. — SCHEMAS INDIQUANT LES CARACTERISTIQUES DE MANŒUVRE D'UNE AUTOMOBILE DANS UN GARAGE. — Il est indispensable que la voiture puisse tourner ou changer de place dans son garage sans avoir à manœuvrer en marche arrière. = 1. Elle doit donc pouvoir se rendre directement de la position 1 à la position 2,  $V$  est la largeur du virage minimum qu'elle peut effectuer, les roues ayant été braquées à fond pour effectuer la manœuvre. = 2. La voiture étant rangée à sa place en 3 doit pouvoir occuper directement la position 4 pour se rendre au lavage ou pour sortir. La largeur  $D$  de l'allée doit donc être suffisante pour permettre cette manœuvre.

en effet il serait déraisonnable de vouloir procéder au déménagement de ce « puzzle » qu'est un garage parisien à minuit et ce pour rentrer une seule voiture à sa vraie place! C'est ainsi que le propriétaire d'une voiture de 200,000 francs ne doit pas s'étonner de la voir passer la nuit dehors. Le fait est courant.

En présence de ces besoins impérieux on construit garages sur garages. La Préfecture de Police est encombrée de demandes. Mais ce qu'on sollicite d'elle ce ne sont, le plus souvent, que des modifications d'un état de choses existant. C'est dire que l'incohérence continue à régner dans la plupart des garages.

Voici généralement comme on procède : Dans un hall quelconque, un ancien marché par exemple, on installe tant bien que mal une rampe, qui permet aux voitures de monter à un premier étage. Les affaires marchent

bien : on installe deux autres étages sur des poteaux, qui n'étaient pas disposés pour les porter; et il s'ensuit une bâtisse déplorable où l'exploitation est très difficile.

C'est contre cette situation que nous nous élevons, car des affaires ainsi établies sont, il faut s'en bien persuader, appelées à périliter dans un avenir prochain.

\*\*\*

LE PROGRES. — Heureusement certains garages parisiens ont été, au contraire, conçus et construits avec un esprit de méthode qui leur fait honneur. Leur exemple est à suivre. Aussi ces études porteront-elles surtout sur les principes de l'installation d'un garage, c'est-à-dire sur l'analyse de son plan qui nous paraît être trop souvent le sujet d'erreurs profondes. Nous chercherons à montrer le plus grand nombre des bons garages construits en France et à l'étranger et à les examiner impartialement, en technicien

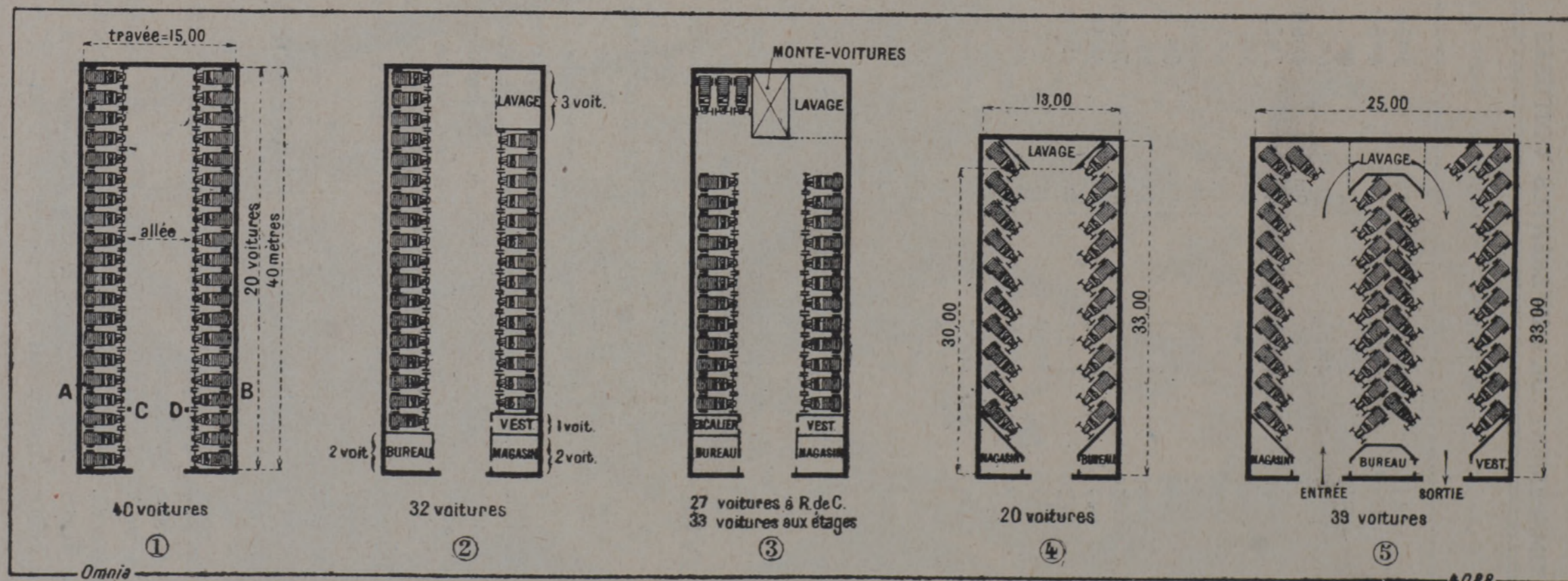


Fig. II. — QUELQUES EXEMPLES INDIQUANT COMMENT ON PEUT CONCEVOIR LE RENDEMENT EN PLACES DE VOITURES D'UN GARAGE.

= 1. Garage à rez-de-chaussée de 40 mètres de long. Il y a 20 places dans la rangée A et 20 places dans la rangée B. L'allée C D, est large de 5 à 6 mètres. Le rendement en places est maximum. = 2. Dans ce garage à rez-de-chaussée de 40 mètres de long également, il n'y a place que pour 32 voitures par suite des emplacements réservés au bureau, magasin, vestiaire et lavage. Ce garage bien qu'ayant un moins bon rendement en places est évidemment mieux agencé que le garage indiqué en 1. = 3. Garage à étages. Le rendement est encore diminué par l'adjonction d'un monte-voitures (27 voitures au rez-de-chaussée et 33 aux étages). Mais le prix du terrain s'amortit sur plusieurs étages. = 4 et 5. Exemples d'utilisation de terrains étroits. Les travées sont inférieures à 13 mètres. Les voitures doivent être placées en diagonale.

CARACTERISTIQUES D'ENCOMBREMENT DE DIFFERENTES VOITURES

DÉSIGNATION	LARGEUR	LONGUEUR	DIAM. VIRAGE	LARG. ALLÉE
Amilcar CA . . . . .	1m34	3m30	7m	3m20
Amilcar Grand Sport . . . . .	1m27	3m74	11m30	4m80
Ariès 8/10 CV . . . . .	1m10	4m	12m	6m
Bellanger 10 CV . . . . .	1m67	4m	12m50	6m
Bugatti . . . . .	1m25	3m50	9m	4m80
Cadillac . . . . .	1m70	4m90	14m	7m25
Citroen 5 CV . . . . .	1m40	3m20	9m	5m
Citroen 10 CV . . . . .	1m40	4m	11m50	6m
Delage 11 CV . . . . .	1m65	4m20	13m	6m75
Delage 30 CV . . . . .	1m75	5m13	15m	8m
Farman 40 CV . . . . .	1m80	4m80	15m	8m
Marmon . . . . .	1m70	4m80	14m	7m50
Panhard S. S. 16 CV . . . . .	1m75	4m40	13m30	6m80
Peugeot 6 CV . . . . .	1m20	3m25	11m	4m70
Renault 6 CV . . . . .	1m36	3m60	11m	6m
Renault 10 CV . . . . .	1m67	4m06	13m	6m75
Renault 15 CV . . . . .	1m70	4m50	13m	6m75
Renault 18-22 CV . . . . .	1m77	4m05	16m	8m50
Renault 40 CV . . . . .	1m77	5m14	17m	9m
Voisin 18 CV . . . . .	1m65	4m71	15m20	8m
Voisin 10 CV . . . . .	1m55	4m20	11m50	6m

soucieux de voir les édifices s'adapter très exactement aux besoins pour lesquels ils ont été créés.

CARACTERISTIQUES DE MANŒUVRE D'UNE VOITURE

Avant d'étudier un garage, il faut connaître certaines données essentielles :

1° L'encombrement d'une voiture. Car, à ce point de vue même, il y a loin d'une 5 CV à une 40 CV. L'encombrement comprend tout ce qui peut excéder la carrosserie : ailes, porte-bagages, phares, etc.

2° La largeur du virage minimum qu'elle peut effectuer (voir fig. 1). Il est en effet nécessaire qu'une voiture circule dans son garage sans qu'on lui fasse subir de manœuvre en marche arrière. Sinon on l'abîme et, de plus, elle obstrue la circulation.

3° La largeur de l'allée (fig. 1, figurine 2) dans laquelle doit passer la voiture. Cette largeur doit être suffisante pour que la voiture puisse partir de sa place ou y revenir sans fausse manœuvre. Les voitures étant rangées côte à côte de chaque côté de cette

allée, il faut que la voiture aille, par exemple, de 3 en 4 sans toucher les voitures voisines ni celles qui lui font face — l'espace réservé entre voitures devra être toujours, c'est l'expérience, qui l'a fixée, d'environ 30 centimètres.

Ces données sont réunies dans le tableau publié ci-contre.

Les conclusions à tirer de l'examen de ce tableau sont que les voitures moyennes tournent dans 13 mètres, et que les voitures de luxe vont jusqu'à 18 mètres. La largeur des allées devra varier entre 4 m. 50 et 8 mètres. Cette largeur sera donc au minimum de 4 mètres pour les voitures moyennes.

RENDEMENT EN PLACES DE VOITURES

Une autre question domine l'étude des garages : c'est le rendement en places de voitures.

Soit un terrain (fig. 2, figurine 1) de  $40 \times 15 \text{ m.} = 600 \text{ m}^2$ . 40 voitures sont de chaque côté d'une allée de 5 à 6 mètres et occupent une place de  $2 \text{ m.} \times 4 \text{ m.} 50$  en-

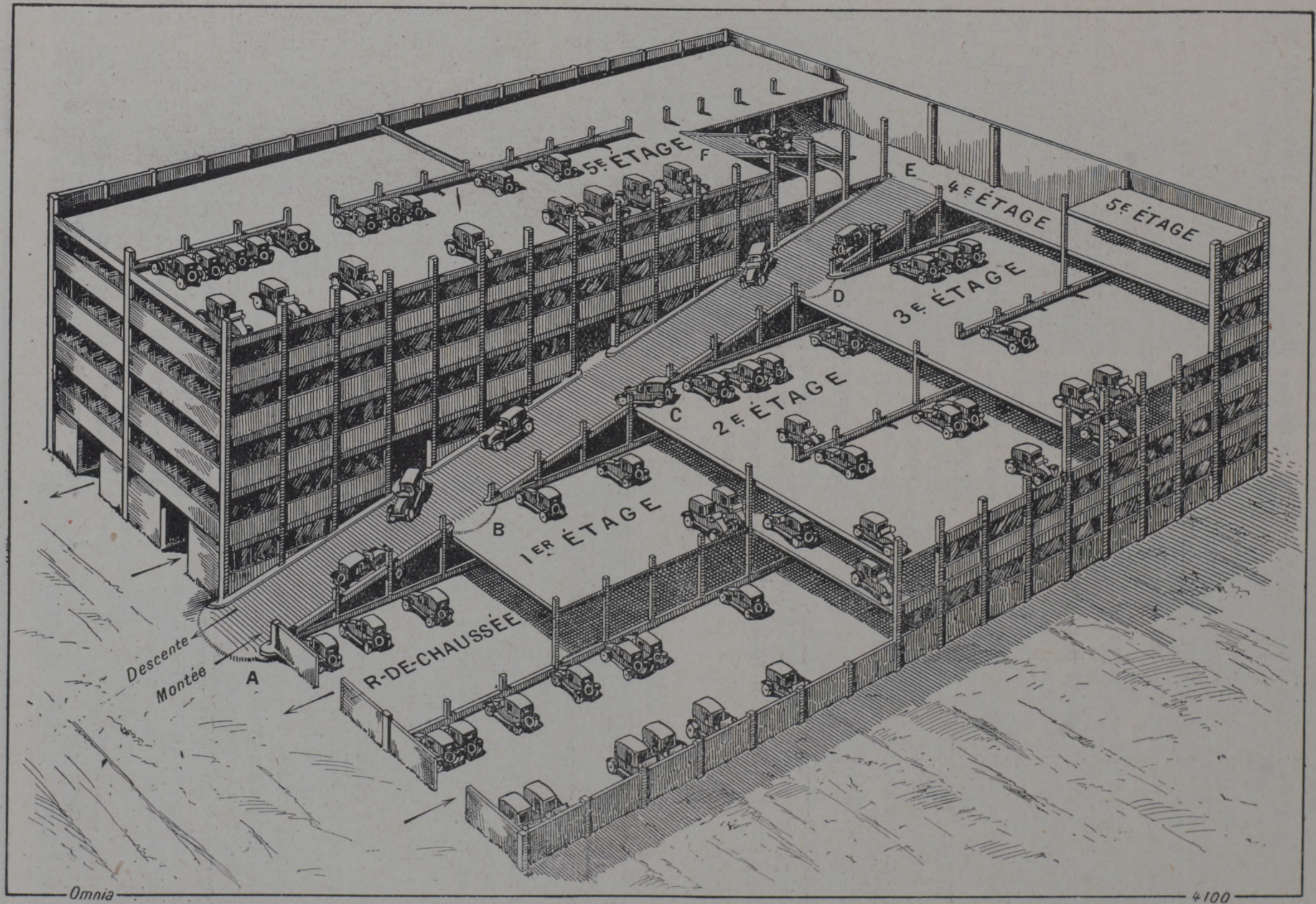


Fig. III. — PLAN SCHEMATIQUE DU GARAGE A RAMPES DE LA COMPAGNIE DES AUTOPLACES, AVENUE DE WAGRAM, A PARIS. = Ce garage comporte 5 étages et peut abriter plus de 1,000 voitures. = Les lettres en B C D E F indiquent les paliers des rampes aux 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> étages.

viron. C'est le plan type d'un garage à rez-de-chaussée.

Il n'est pas possible d'obtenir un rendement supérieur, si ce n'est au détriment de la bonne exploitation. La surface commerciale occupée par une voiture est donc de  $S_3 \frac{600}{40} = 15 \text{ m}^2$ . C'est un minimum.

Si le garage est confortable, il comprend (fig. 2, figurine 2) : 1 bureau (qui prend la place de 2 voitures); 1 magasin (qui prend la place de 2 voitures également); 1 vestiaire (place de 1 voiture); 1 plateforme de lavage (place de 3 voitures).

Dans ce cas la surface commerciale occupée par une voiture est de :

$$S_4 \frac{600}{32} = 18 \text{ m}^2 75$$

Elle augmentera encore si le garage est un garage à étages et si on installe un monte-charge (fig. 2, figurine 3) au rez-de-chaussée.

$$S_5 \frac{600}{27} = 22 \text{ m}^2$$

Aux étages

$$S \frac{600}{33} = 18 \text{ m}^2 18$$

Il ressort de cet exposé que la surface occupée par une voiture croît avec le confort et qu'en aucun cas, sauf pour des voitures de 3 mètres à 3 m. 50 de long seulement, elle ne doit être inférieure à 15 m<sup>2</sup>.

Or, la plupart des propriétaires des garages parisiens sont heureux de déclarer que la contenance de leur établissement est telle qu'il renferme une voiture par 11 ou 12 m<sup>2</sup>. Certains descendent à 10 m<sup>2</sup>.

Le client doit comprendre ce que cela veut dire et ne jamais confier sa voiture à un tel garage de crainte de la voir abîmer, tout au moins, par crainte de ne pouvoir ni entrer ni sortir commodément.

Avant de porter un jugement sur un garage à établir, il faudra tenir compte du terrain. S'il est étroit et que la travée descende au-dessous de 13 mètres, il y aura lieu de placer les voitures en diagonale (fig. 2, figurine 4). Solution à éviter : le rendement

est mauvais : 20 voitures, sans aucun service, occupent 390 m<sup>2</sup> au minimum, soit :

$$s = \frac{390}{20} = 19 \text{ m}^2 50$$

La voiture se dégage là facilement, mais il y a un espace triangulaire inoccupé derrière elle.

On rattrape en partie ce désavantage dans le dispositif que montre la figure 2, figurine 5. Les voitures du milieu se trouvent placées en bâtons rompus les unes par rapport aux autres; les triangles perdus sur les deux côtés se trouvent supprimés de ce fait. Malheureusement, il n'est pas toujours très commode de poser les poteaux de construction du garage dans ces conditions.

### DES DIFFERENTS TYPES DE GARAGE

En général les terrains et leurs prix conditionnent l'établissement d'un garage. Le garage idéal serait évidemment à rez-de-chaussée comme le magnifique garage Saint-Didier, mais ce type de garage tend à devenir l'exception dans Paris, puisque le terrain augmente de prix de jour en jour, parallèlement au nombre des voitures. On a cherché tout naturellement à gagner en hauteur la superficie qu'il était coûteux d'acquérir en surface.

Le garage français ne se trouve presque jamais sur un terrain isolé, mais il est en général enclos de murs sur trois côtés. C'est évidemment regrettable et pour les risques d'incendie et pour l'éclairage. C'est le résultat du développement des villes françaises qui ne nous donnent que des terrains profonds avec petites façades et par conséquent des garages bien souvent construits en hall ou même avec une cour couverte centrale éclairant tous les étages.

Malgré les reproches que nous adressions tout à l'heure à nombre de garages, nous sommes heureux de rendre hommage au très gros effort fait par certains depuis plus de vingt ans.

L'accès aux étages se fait en général de deux manières : soit par monte-voitures, soit par rampe.



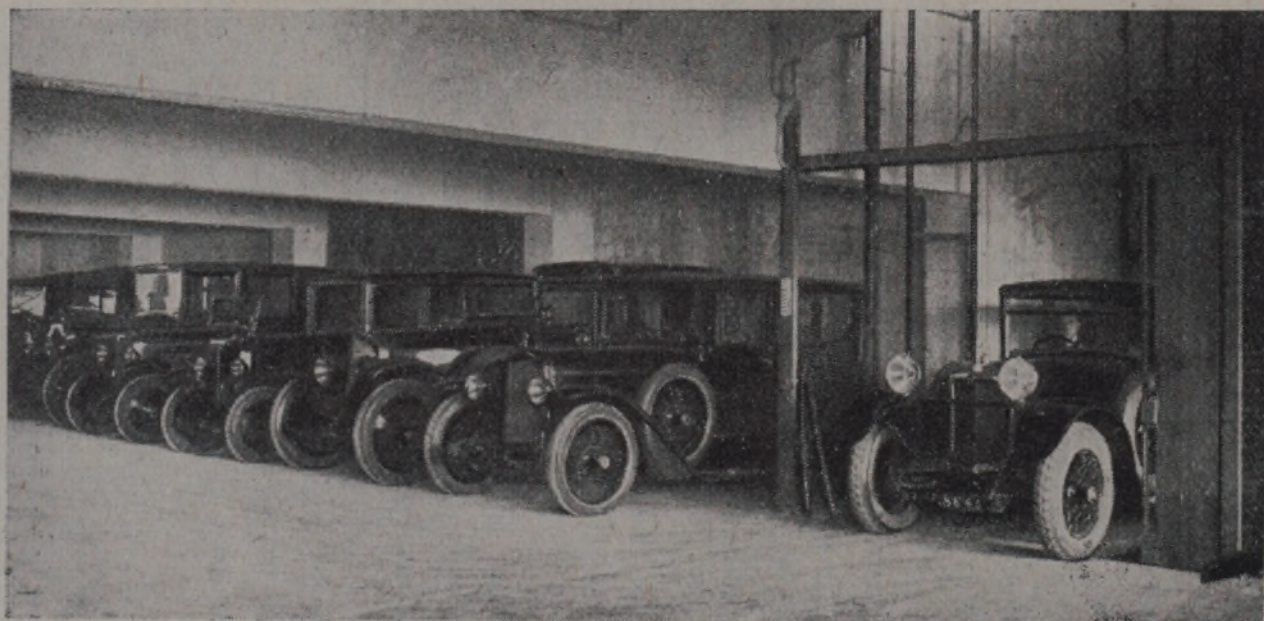


Fig. IV. — GARAGE AVEC MONTE-VOITURES. — Paris compte de nombreux garages avec monte-voitures. Cette photographie a été prise au garage Siva, rue de Rome. Le monte-voitures dessert 3 étages. A chaque étage, il y a place pour 80 voitures rangées suivant la disposition indiquée à la fig. II, figurine 1.

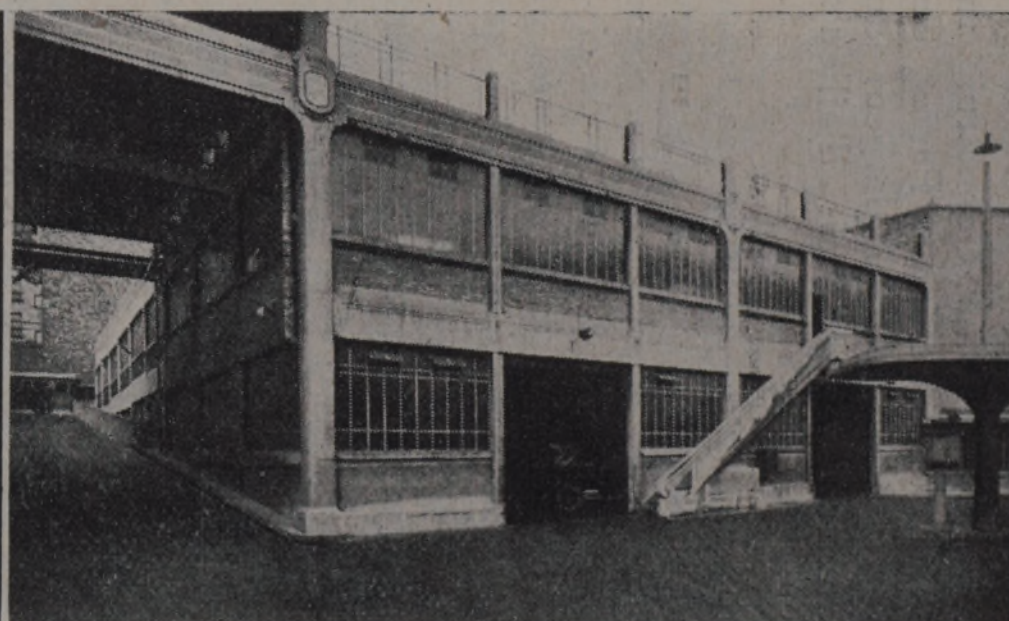


Fig. V. — GARAGE A UNE RAMPE. — Garage à un étage de la Compagnie des Autoplaces, rue de Frémicourt. On aperçoit, à gauche, la rampe montant à l'étage. Au premier plan, les postes de distribution d'essence.

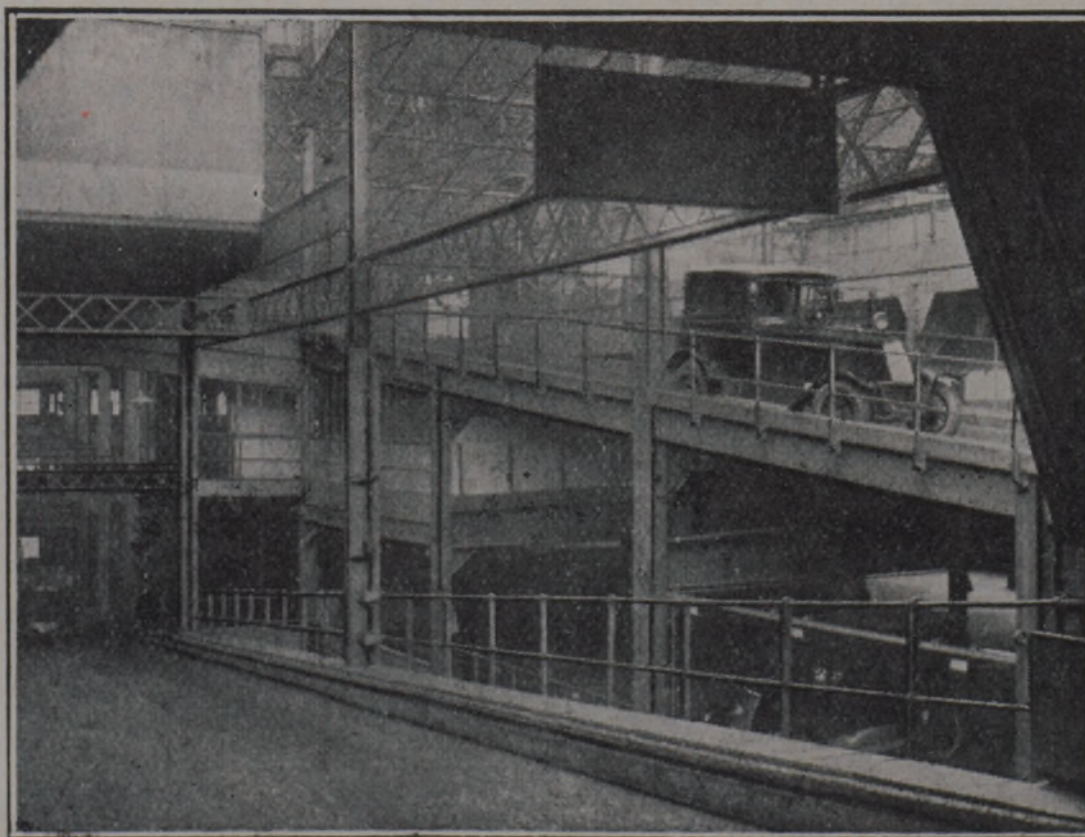


Fig. VII. — GARAGE A RAMPES. — Vue des rampes du garage de la Compagnie des Autoplaces, avenue de Wagram (vue prise du quatrième étage).

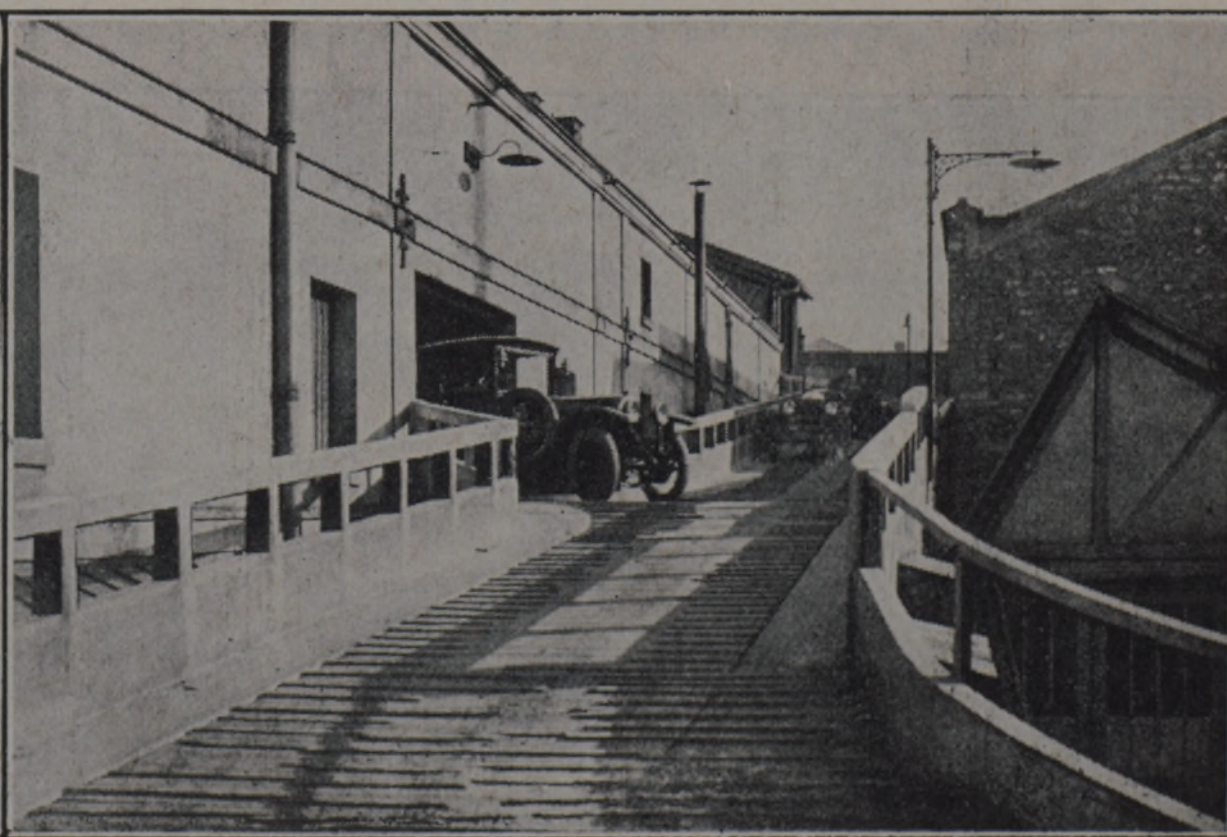


Fig. VIII. — GARAGE A RAMPE EXTERIEURE. — Photographie prise au garage Bobillot. La rampe placée à l'extérieur dessert deux étages.

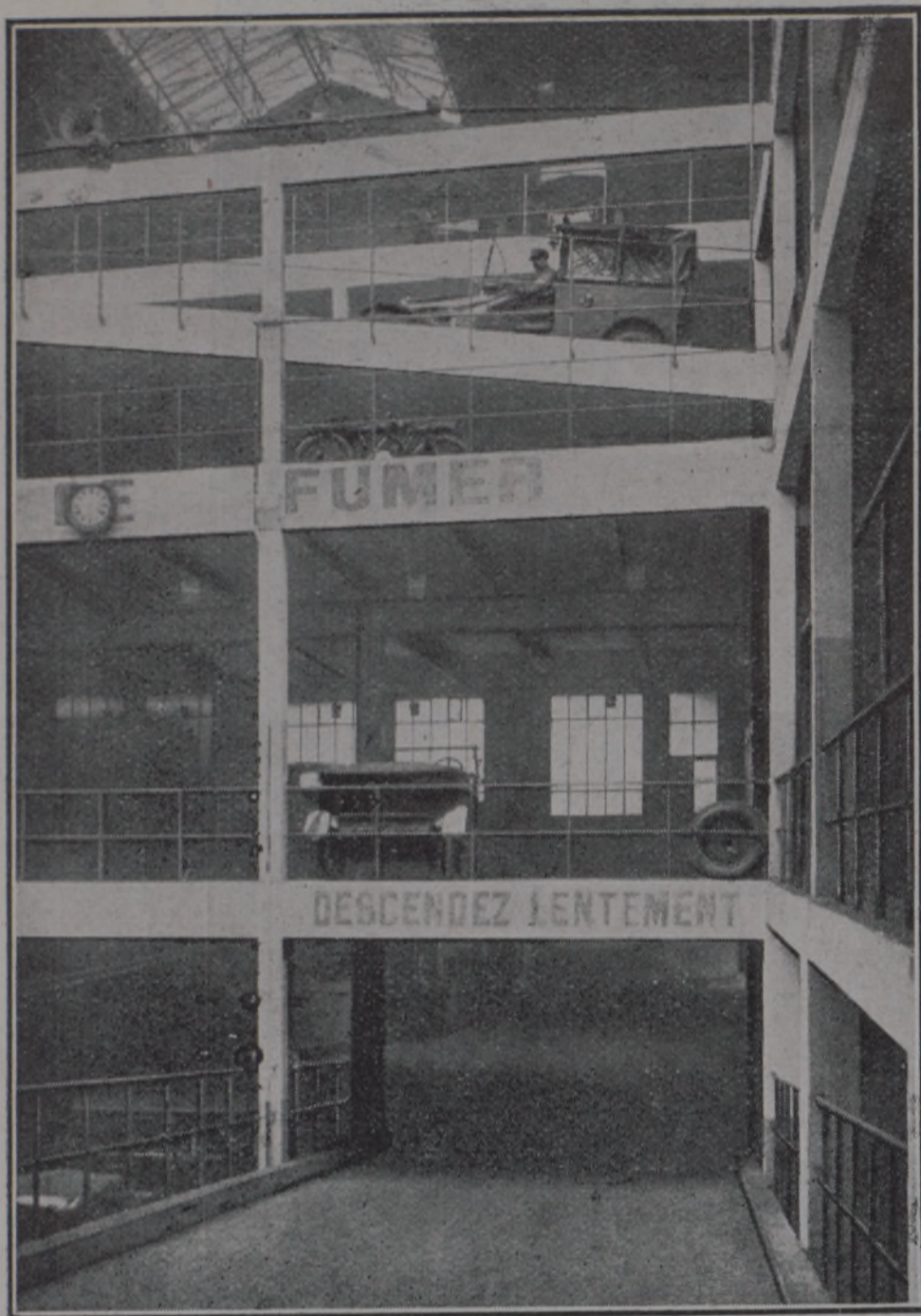


Fig. VI. — AUTRE EXEMPLE DE GARAGE A RAMPES. — Garage de la rue Forest (3 étages). Une rampe droite monte au premier étage puis bifurque pour gagner les deux autres étages.

Jusqu'à ces dernières années, le premier procédé a été fort en honneur pour les garages particuliers, parce que le monte-voitures occupe en effet peu de place.

A l'heure actuelle, où l'on tend à faire de grands garages, la rampe détrône le monte-voitures.

### GARAGES AVEC MONTE-VOITURES

Les monte-voitures ont en général un encombrement de 6 m. 50 × 3 m. 10, y compris guidage et clôture.

Voici les principaux de ces garages à Paris :

— Le garage de Ponthieu, construit en 1906 sur les plans de l'architecte Perret. Ce garage comporte 2 étages. La largeur du terrain, 18 mètres, n'impliquait d'ailleurs pas d'autre plan.

Les voitures du rez-de-chaussée, se trouvant dans des boxes où il faut au moins 6 mètres, sont disposées en biais. La place perdue est compensée par la facilité de circulation des voitures du rez-de-chaussée et l'utilisation d'armoires à vêtements et à accessoires dans le fond des boxes.

Les voitures montant aux étages viennent se placer, moteur arrêté, sur la plaque tournante, que le chauffeur manœuvre lui-même de façon à mettre sa voiture face au monte-voitures. Elle est poussée à bras sur la plateforme et montée à l'allure de 30 centimètres à la seconde à son étage.

Là, les voitures se trouvent placées côte à côte, sur deux balcons qui se font face et sur le bord desquels prend appui un pont roulant. La largeur de ces balcons est suffisante pour permettre le passage d'un homme devant les voitures; il est protégé par des barrières mobiles.

A son arrivée à l'étage, la voiture est poussée sur le pont roulant, qui se met alors en marche et vient se placer juste en face de la place réservée à la voiture. A nouveau la voiture est poussée à bras jusqu'à sa place.

On arrive ainsi à une utilisation maximum du terrain.

Le garage est très clair, le jour tombant du zénith entre les deux balcons qui reçoivent les voitures.

— Le garage Messine possède : plaque tournante, monte-voitures et pont roulant; mais il n'a qu'un premier étage.

La manœuvre est identique, mais le pont roulant peut contenir 2 voitures, car les balcons sont très larges et permettent l'établissement sur chacun d'eux de deux rangées de voitures.

Aussi, lorsqu'on désire sortir la voiture la plus éloignée met-on la plus rapprochée sur le pont roulant et déplace-t-on le pont de la

largeur d'une voiture. On prend la voiture intéressée et on la mène directement au monte-voitures. On remet ensuite la première voiture à sa place.

— Le garage Guyot a deux étages et un monte-voitures dans le milieu du garage. La voiture vient se mettre à sa place par ses propres moyens. Le monte-voiture communique aux étages par des passerelles fixes avec des balcons assez larges (8 à 10 mètres) sur lesquels les voitures peuvent rouler et se mettre en place. Le mouvement transversal nécessaire pour aller du monte-voitures aux galeries se fait sur des passerelles. La voiture est en effet dans le monte-voitures placée sur un chariot qui, lorsque la voiture est arrivée à l'étage, se déplace transversalement sur des rails comme un pont transbordeur. Une fois sur les balcons, la voiture se remet en marche et gagne sa place.

— Le dernier type du garage avec monte-voitures est le garage Siva, rue de Rome (fig. 4) élevé de trois étages sur un terrain profond de 48 mètres et large de 16 mètres, les façades sur deux rues étant sur les petits côtés. Les voitures sont exactement rangées comme dans la figure 2, figurine 3. Un monte-voitures est placé dans le fond avec accès direct sur la rue la moins importante; un autre se trouve près de l'entrée dans un redan qui lui permet de trouver son logement. Ainsi en cas de panne de l'un des monte-voitures, l'autre permet d'assurer la manœuvre.

A côté se trouvent les vestiaires et lavabos des clients.

Cette profondeur de 48 mètres sans éclairage est un maximum qu'on ne pourrait dépasser sans nuire au bon éclairage du garage.

### GARAGES AVEC RAMPES

Les rampes ont l'avantage de supprimer tous les inconvénients de panne inhérents aux transbordeurs et ascenseurs. Nous étudierons dans un autre article le prix de revient d'un garage dans les deux cas (ascen-

seurs et rampes). Il y a là sujet à controverse.

Le premier garage avec rampes a été construit, tout au début du siècle, par la compagnie des Autoplaces. Il a cinq étages et peut abriter plus de 1,000 voitures : c'est donc une réalisation considérable. Nous donnons le plan schématique (fig. 3) de ce beau garage. Une avant-cour précède le garage même. On y procède au contrôle d'entrée et de sortie des voitures, au remplissage des réservoirs à essence par 15 postes.

Le terrain étant étroit et profond, le principe adopté est le suivant : deux corps de bâtiment, larges chacun de deux travées, pouvant donc recevoir 4 files de voitures, sont séparés par une rampe droite et desservant sans palier dans son parcours chaque étage aux paliers B C D E. La hauteur d'étage variant entre 3 mètres et 3 m. 50, les longueurs de rampe de A en B, de B en C, etc., sont égales (30 mètres).

La rampe monte à 10 0/0, elle permet le passage de 2 voitures, soit 4 mètres; bordée de deux petits trottoirs, elle fait demi-tour au quatrième étage pour atteindre le cinquième.

Cette disposition, seule compatible avec un grand garage, nécessite un terrain de 60 mètres sur 100 mètres environ.

L'éclairage se fait sur les grands côtés et sur la rampe, ce qui ne laisse pas d'être incomplet pour les étages inférieurs dans les parties situées au-dessous du palier E.

Cette solution est d'une simplicité qui la rend bien séduisante. Les voitures tenant leur droite rentrent dans les étages par le palier de droite, gagnent leur place et en repartent en faisant un grand tour dans l'étage pour ressortir par le palier de gauche. Ainsi sont évités, par la réalisation du sens unique, tous croisements qui peuvent être dangereux sur la rampe.

Cette compagnie a construit en 1914 un garage de 500 voitures rue Frémicourt (fig. V). Les bâtiments sont isolés des voisins et, de ce fait, très clairs. La rampe monte à 8 0/0. Malheureusement la lar-

geur des travées n'est que de 11 m. 80. Elle convenait aux anciennes voitures, mais a nécessité de placer les nouvelles voitures, plus longues, en diagonale.

Il y a lieu de remarquer l'escalier de secours extérieur en cas d'incendie, la disposition des postes de distribution d'essence, le grand réservoir d'eau qui permet de dépenser 500 litres d'eau par jour pour le lavage de chaque voiture.

— Le même système est réalisé au garage Bobillot (fig. 8), mais à l'extérieur. C'est une intelligente adaptation à peu de frais d'anciens entrepôts.

— Le premier grand garage public avec rampe construit depuis la guerre est le garage de la rue Forest (fig. 6). Construit en trois étages, une rampe droite monte au premier étage puis bifurque pour gagner les deux autres étages. Les étages sont très élevés, ce qui augmente le jour venant d'une cour centrale de 7 à 10 mètres, abritée par une toiture vitrée. Ce garage montre d'une façon très intéressante l'utilisation d'un grand terrain (environ 70 × 60 m.) sans possibilité de prendre des éclairages sur rue.

— Un autre garage est en construction actuellement, qui aura 5 étages de hauteur sur un terrain de 14 × 60 m. environ. Le système adopté est une série de 5 rampes droites superposées qui deviennent ainsi un véritable escalier. C'est le premier exemple d'un garage réalisé à Paris, à la manière d'une habitation ordinaire, avec la volonté très nette d'une distribution et par conséquent d'un rendement arrêté à l'avance et longuement mûri.

— Nous ne pouvons manquer de signaler le garage Berri précédemment décrit. Il n'a pas eu d'imitateur. Les voitures sont placées sur une rampe circulaire montant à raison de 2 0/0 (fig. 9).

Les garages qui pratiquent la vente des voitures ont nécessairement des magasins et bureaux importants.

Dans tous les garages un escalier est réservé aux clients, qui leur permet d'aller chercher leur voiture rapidement.

Les garages sont chauffés en grande partie. Ils comportent lavabos, toilettes, vestiaires pour les clients.

Nous étudierons ultérieurement les dispositifs de détail : lavage, distribution d'essence, etc.

## REGLEMENTS DE POLICE. ASSURANCE

Les précautions à prendre contre l'incendie, dictées par les règlements de la Préfecture de Police et les contrats d'assurance constituent une des conditions impérieuses qui commandent le plan d'un garage.

D'autre part, les règlements de police proprement dits concernant les garages sont relativement faciles à suivre.

Une simple déclaration suffit pour les garages de 5 à 20 voitures, tandis qu'une enquête préalable est nécessaire s'il s'agit d'un nombre supérieur. Nous relevons en particulier : l'obligation d'isoler le garage des locaux d'habitation par des murs et planchers incombustibles, la défense d'établir une façade avec baies à moins de 4 mètres d'un voisin, la création de fosses de décantation destinées à empêcher les essences d'aller à l'égout, la ventilation obligatoire, qui n'est pas toujours bien observée — et ce au détriment même des propriétaires, etc.

Les réservoirs souterrains d'essence sont soumis à des prescriptions qui sont le résultat de l'expérience des maisons qui les fabriquent. Notamment le réservoir devra être en tôle, enfoui à 0 m. 50 au moins au-dessous du sol et dans une fosse maçonnée étanche. Un espace de 0 m. 50 réservé tout autour d'un réservoir, en permettra la visite.

On a même autorisé la distribution d'essence aux étages par des conduites sous pression d'azote (mais ce mode de distribution est encore peu répandu). C'est un point excessivement intéressant, car la distribution d'essence, qui se fait en général au rez-de-chaussée, si elle facilite le contrôle, crée un encombrement préjudiciable à la circulation des voitures.

Les taux d'assurance, vu l'absence bien constatée de cas d'incendie total dans les ga-

rages, a été considérablement diminué. Alors qu'il y a deux ans il était encore de 3 francs pour mille, il est à l'heure actuelle de 1 fr. 50 pour mille de la valeur des bâtiments et voitures garées. Il y aura lieu d'éviter le voisinage d'ateliers de bois, qui, pourraient d'abord provoquer un refus de la Préfecture de Police et augmenter considérablement le taux des primes d'assurance pour le recours des tiers. Il est le 1/4 du taux d'assurance le plus élevé des voisins immédiats. Dans le cas

d'un ébéniste par exemple, il serait de 5 fr. pour mille.

Fort de ces données essentielles avec lesquelles nos lecteurs sont déjà familiarisés nous continuerons nos études dans de prochains articles sur les garages américains à étages; nous verrons tout le profit que nous pouvons tirer de leur étude bien raisonnée.

Pierre FOURNIER,

Architecte diplômé par le Gouvernement.

UNE EXPOSITION DU LIVRE RUSSE MODERNE s'est ouverte le 28 mai au Palais Mondial (Cinquantenaire, hall sud), organisée sous les auspices du Cercle des Relations Intellectuelles belgo - russes. M. L. Boïarski a présenté les collections par une causerie sur « L'évolution du livre dans la nouvelle Russie ».

\*\*\*

L'EXPOSITION DE L'ARCHITECTURE BRITANNIQUE MODERNE se tient à Londres du 27 avril au 3 juin. Le R. I. B. A. en est l'organisateur.

\*\*\*

UN CONGRES D'HYGIENE ANGLO-BELGE aura lieu à Gand du 1<sup>er</sup> au 6 juin 1927. Une exposition de tout ce qui concerne l'hygiène sera organisée conjointement avec le Congrès.

\*\*\*

BUDAPEST. L'EXPOSITION D'ART BELGE, organisée sous l'éminente direction de l'architecte Henry van de Velde, obtient actuellement un vif succès. Elle occupe treize salles du palais des Beaux-Arts de la capitale hongroise.

Retenons, entre beaucoup d'autres, parmi les participants importants de cette manifestation les quelques noms : Permeke, Laer-

mans, Saverys, Van de Woestyne, Georges Minne, Servaes, Tytgat, Latinis, etc. Et n'oublions pas nos modernistes : Schirren, C. de Troyer, Servranckx, Flouquet, De Smet, D. Baksteen, J. Cautré, Van Straeten, M.-L. Heuvaux-Bourdon, Bauginet, P. Haesaerts.

\*\*\*

La Société Belge des Urbanistes et Architectes Modernistes expose une série de photographies d'œuvres de ses membres.

\*\*\*

CONCOURS - EXPOSITION DE MAISONS INDIVIDUELLES EN 1927. — Le comité de patronage des Habitations à Bon Marché et de la Prévoyance sociale du Département de la Seine ouvre un Concours de projets de maisons à bon marché pour le logement d'une seule famille.

Le prix de la construction proprement dite ne devra pas dépasser 38,000 francs s'il s'agit d'une maison de trois pièces plus la cuisine, et 45,000 francs s'il s'agit d'une maison de quatre pièces plus la cuisine.

Le concours est ouvert à tous les architectes français, étant entendu que chacun ne pourra présenter plus de trois maisons. Toutefois, chaque concurrent pourra présenter un groupement de maisons.

(« Art et Décoration », mars 1927).

---

# EXPOSITION ANNUELLE DE LA SOCIÉTÉ CENTRALE D'ARCHITECTURE DE BELGIQUE

Cette exposition qui s'est tenue au Cercle Artistique de Bruxelles, du 14 au 22 avril dernier, nous a donc donné l'occasion de quelque jugement sur la récente activité des membres de la dite société.

Exposer des travaux d'Architecture est évidemment chose assez malaisée, et délicate à mettre au point. Quel but précis faut-il atteindre? Et quels moyens utiliser? — Il semble bien que la S. C. A. B. s'en soit tenue au public moyen, dont elle aurait recherché les suffrages. C'est pourquoi il n'est présenté aux visiteurs aucun plan, aucun détail technique. On offre uniquement de vues d'ouvrages réalisés, autant que possible entièrement achevés. Ainsi la photographie sera le plus général des modes de présentations.

Toutefois le dessin en couleurs a sa part d'attrait et d'efficacité. Particulièrement, nous avons plaisir à citer celui de L. H. de Koninck (dont on connaît assez l'habileté et le goût comme dessinateur), illustrant l'habitation actuellement en voie de construction, à Uccle, pour le peintre L.

L. François exposait aussi d'intéressants dessins de ses derniers travaux, dont il convient de louer les formes plus décidées et plus pures. Deux dessins, entr'autres, accompagnés chacun d'une photographie de l'état des travaux, nous montrent les bonnes réalisations que seront d'ici peu une habitation à Rixensart, une seconde, de meilleure composition encore, dans la banlieue bruxelloise. Un projet, du même architecte, pour une construction plus compliquée, offre de regrettables rappels de jeux de briques à la façon hollandaise. L'ensemble cependant est d'une certaine audace.

Il nous plaît aussi de mentionner deux photographies d'une vaste construction d'A.

Van Huffel, travail en voie d'achèvement, et qui sera sans aucun doute d'un indiscutable intérêt.

J. De Ridder présente de bonnes photos d'une chapelle, non sans souci de pureté, de modernisation. Par contre une beaucoup moins bonne habitation.

D'E. Simon, nous avons vu d'excellents documents sur une transformation importante effectuée à Boitsfort. Une composition probe semble avoir guidé l'architecte dans cet heureux travail.

Une vaste construction — dont on ne nous détaille pas l'usage — est due à l'architecte Duisberg. Et l'ensemble témoigne de beaucoup de sobriété, d'une calme ordonnance.

Enfin, G. Brunfaut présente 2 projets de concours : l'un pour le Palais de Justice d'Hasselt, l'autre pour le Théâtre Verhaeren. Tous deux ont le mérite d'une simplicité de bon aloi.

Puis viennent des travaux assez indifférents qui ont quelque peine à soulever l'intérêt. Ainsi l'église de Bléharies, de H. Lacoste. Celle-ci meilleure assurément, que la fausse-romantique place Communale. Des constructions de G. Hendrickx, importantes mais sans caractère.

Faut-il citer aussi les innombrables et quelques aquarelles de A. Bernard, en mal d'« atticisme »? Et la « reconstitution synthétique, etc. » de Roosenboom? Et le regrettable projet faux-style pour le Palais de Justice de Hasselt, par A. Dumont et E. Chaineux? Il y a aussi les pauvres « villas normandes » de L. David. Il ne faut pas être architecte S. C. A. B. pour bâtir des villas normandes — ça se trouve partout! Dans le domaine public également, l'hôtel du confrère Minnich! Quant à

# LA CITÉ ARCHITECTURE URBANISME

VOLUME  
6

NUMÉRO  
8

## L E S M E U B L E S D E K A R E L M A E S

Je me trouvais dans un milieu que l'on est convenu d'appeler moderne, pratiquement moderne, puisque l'on n'y coudoie que des spéculateurs, des comptables, des gens pour lesquels l'argent, le risque, la torture du chiffre, l'exactitude au centime sont les principales raisons de vie, des gens qui ne sauraient être émus que par le raisonnable et de qui l'enthousiasme ne s'éveillerait qu'à la vue d'audaces dont la réussite représente une démonstration magistrale de la puissance du calcul et de la force du raisonnement. Des gens pratiques enfin, convaincus que la sentimentalité et le rêve sont des tares. Mais la plupart d'entre eux sont des gens de bonne compagnie ne tenant pas à se singulariser par des opinions non officielles. Dans les milieux bien pensants où cette espèce de respectabilité est devenue un article du règlement d'ordre intérieur, le bon ton est en effet un ton neutre. Cela veut dire que dans d'autres domaines que celui où ils s'agitent ils se défendent de voir avec leurs yeux, d'entendre avec leurs oreilles, de sentir avec leur âme. Ce sont ceux que l'école, l'éducation et le milieu ont définitivement moulés au détriment de quelques facultés naturelles qui rendent un esprit vierge apte à juger de certaines perfections et d'en jouir. Ils sont à ce point « spécialisés », qu'en toute autre branche d'activité que la leur ils deviennent timides et comiques et comme ils ne doutent pas que la supériorité de leur état leur confère du même coup l'infailibilité du jugement

LA CITÉ. AVR. - MAI 1927.

en toutes choses leurs affirmations sont au moins ahurissantes. Ils accepteront sans discussion tout ce qui est vieux, usé et classé. Le reste est folie, mode ou tendance immorale. N'est-il pas curieux, par exemple, que la plupart des gens vivant de la vie moderne soient antimodernes lorsqu'il s'agit d'art? Il y a cent ans on disait déjà à propos des peintres et poètes romantiques : « C'est curieux comme les républicains sont réactionnaires en poésie, au théâtre, au salon. »

J'examinais, avec un intérêt visible probablement, quelques photographies que venait de m'envoyer mon ami Karel Maes. Il y avait là des peintures, des meubles, des ensembles. Un indiscret se pencha par dessus mon épaule et, me retournant, je vis son air effaré.

— Qu'est-ce que c'est que ça? Des meubles cubistes!

— Ceci est une garde-robe.

— Mais c'est un coffre-fort! Ce n'est pas beau. Avouez que cela manque d'élégance. Il n'y a même pas de pieds. Ça repose sur le sol comme un comptoir, c'est lourd comme un tombeau. Pas même une moulure, pas une ligne amusante. Représentez-vous ce bloc dans une chambre à coucher! Non, ça ne garnit pas, non, ce n'est pas beau.

— Que dire? Se taire. Car ils étaient plusieurs et je sais que j'aurais été battu et tenu pour un fol. Et je continuai à feuilleter et l'autre à regarder avec épouvante.

Je me rappelai pourtant que Karel Maes, l'auteur de ces objets, était d'une sensibilité qu'il ne fallait pas sous-estimer. Tout au plus certains de ses confrères — et moi-même parfois — ont-ils pu le trouver dogmatique, ce qui suppose tout de même de la foi. Or la foi est à base de passion. Et puis, je connais de lui maintes peintures dites abstraites, dont l'exécution soignée révèle néanmoins par sa couleur un sensuel qui connaît les réactions que peuvent provoquer en nous telles juxtapositions de tons, telle construction linéaire, tel équilibre. Je m'étais souvent expliqué Maes en cherchant en lui l'artiste pour lequel l'abstrait n'est pas un jeu de formules hermétiques qui en imposera au vulgaire, mais le chemin le plus court



pour jouir du concret, de sorte que sa couleur et tous les éléments qui aboutissent à ses réalisations sont destinés à épurer, en nous les communiquant, ses propres émotions, tout comme le font les architectures musicales d'un Bach, d'une construction si rigoureuse pourtant. Tout au plus pourrait-on discuter la valeur de ces émotions. Quant à moi, et pour le moment, leur intensité me suffit. L'exécution paraît savante sans doute, voire laborieuse, par le souci d'achèvement méticuleux, mais par sa signification première un tel art peut avoir la même valeur (ceci n'étant pas une comparaison) que celui de Van Gogh pour qui l'univers était un enfer de couleurs, que celui de Delacroix pour qui la peinture était une religion et que celui, enfin — mais si! — du classicisme intégral de David, de l'école du beau idéal, pour qui l'art était avant tout une organisation raisonnée de formes. J'insiste pour dire que je ne compare pas. Il s'agit plutôt d'attirer l'attention sur la similitude d'états de conscience et de quelques éléments qui, conjugués, font que des œuvres situées sur des plans différents et issues d'époques et d'esprits dissemblables, acquièrent une valeur esthétique indiscutable, ce quelque chose qui fait qu'une émotion surgit. Je précise : la valeur esthétique de l'objet ne repose pas sur le désir de faire beau — puisque cet immuable « beau » varie tous les vingt ou trente ans — mais sur le désir de faire juste, c'est-à-dire de s'exprimer sans détour et de s'adapter sans regret.

Pour quiconque s'occupe du mouvement d'art moderne, Maes n'est pas un inconnu. Outre son œuvre de peintre on lui doit encore des initiatives intéressantes dans le domaine de l'enseignement du dessin et cette expérience de l'école communale de Saventhem qui éveilla plus que de la curiosité et fut mieux qu'un succès. Il aurait donc pu n'être que peintre et briller. Mais non, il ne se contente pas d'une seule activité, si pleine de risques soit-elle. Il ne tente pas seulement de créer quelques aspects nouveaux, il est moderne, il envisage toute la vie actuelle comme une ère nouvelle au cours de laquelle tous les rythmes et toutes les mesures seront transformés et il entreprend d'étudier tous les aspects des problèmes posés et propose des solutions qu'il faut retenir.

Le voilà ensemblier. Ce mot n'a déjà plus de sens précis. C'est une de ces professions nouvelles accessible à tout dessinateur, à n'importe quel tapissier ambitieux. Il suffit de savoir manier le té et d'avoir du goût, n'est-ce pas? Jadis il fallait au moins connaître les styles, ce qui n'est plus indispensable, au contraire, puisqu'il ne s'agit que d'invention, d'originalité, d'être amusant, intéressant, de plaire. Quant à la technique, à l'exécution proprement dite, c'est l'affaire de l'ouvrier, de l'ébéniste qui font ce qu'ils peuvent d'un croquis. Et on s'aperçoit alors d'une profusion de fauteuils et de divans parce qu'on a été incapable de construire une chaise, on découvre des ensembles d'une grâce tellement charmante, d'un tel raffinement, presque pervers même, que l'on passe pour un puriste brouillon en voulant y découvrir à tout prix des faiblesses d'exécution, des défauts d'assemblage, la médiocrité sinon le gaspillage de matériaux parfois précieux et souvent hétéroclites. On masque, on rafistole, on arrange, on décore. On ne saurait se faire une idée de l'ingéniosité que déploient certains pour couvrir richement des pauvretés.

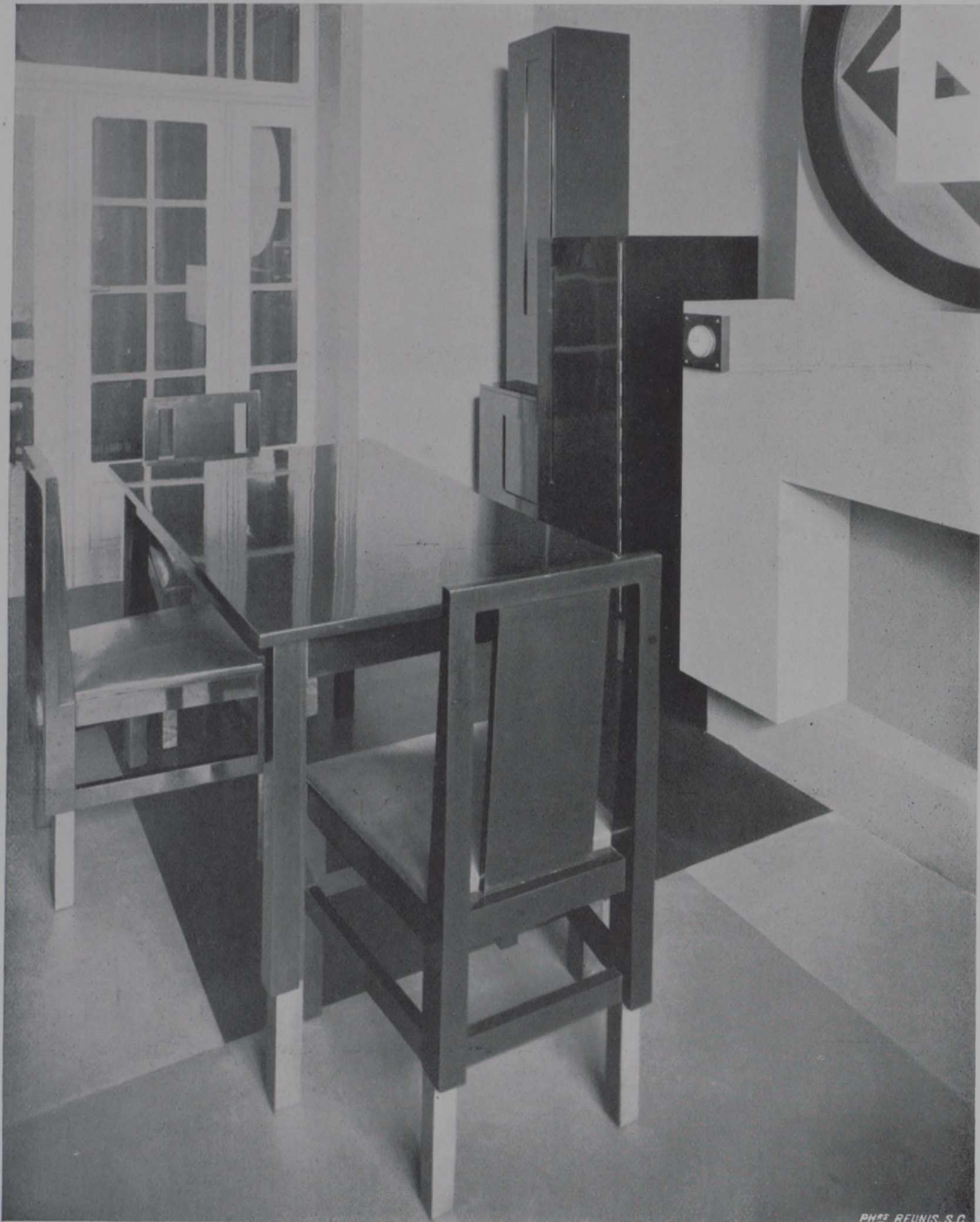
Ici ni ornements, ni trucs. Pas de minces surfaces ripolinisées simulant une simplicité souvent fragile, aucun effet dû à l'emploi d'une quincaillerie empruntée à la carrosserie ou la charronnerie. Rien que de la construction en plein bois, le plaqué poli ne servant que de protecteur mieux indiqué contre la poussière, l'air et le temps que n'importe quel enduit. Ainsi me sembla-t-il du moins.

Il faut voir ça, me dis-je. Et un jour je me trouvai devant l'œuvre et l'auteur, non avec l'intention de renforcer d'anciennes sympathies, mais avec le désir de toucher les découvertes que je devinais, de les éprouver et au besoin de les réduire à leur valeur en les attribuant — sait-on jamais! — à de précédents inventeurs.

En de pareils moments ma manière ne varie guère. Je commence par jouir de la matière qui s'offre à moi. Je carresse les arêtes, je fais jouer les serrures, glisser les tiroirs. Sans avoir l'air de rien je m'installe sur les sièges, je les déplace, je m'attable. On ne saurait croire comme l'action de déplacer une chaise a de l'influence sur mon

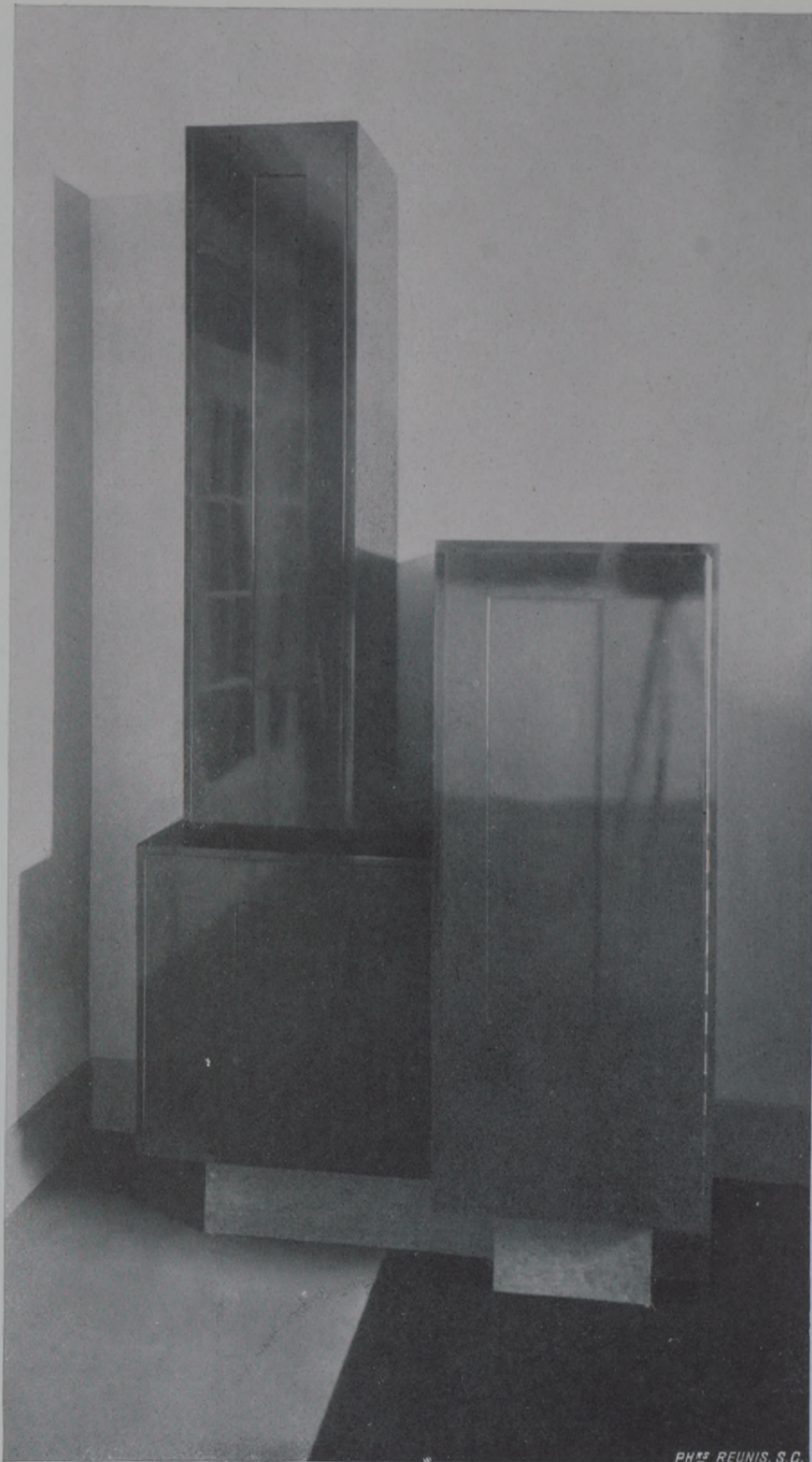


KAREL MAES  
PEINTURE SUR VERRE MARTELÉ  
SUPPLÉMENT A LA REVUE "LA CITÉ" VOL. VI, NUM. 8  
PLANCHE I



PHOS REUNIS. S.C.

**KAREL MAES**  
**SALLE A MANGER**  
ACAJOU TEINTÉ ET POLI, ÉRABLE GRIS POLI  
CHAISES GARNIES DE VACHETTE BLEUE  
SUPPLÉMENT A LA REVUE "LA CITÉ" VOL. VI, NUM. 8  
**PLANCHE II**



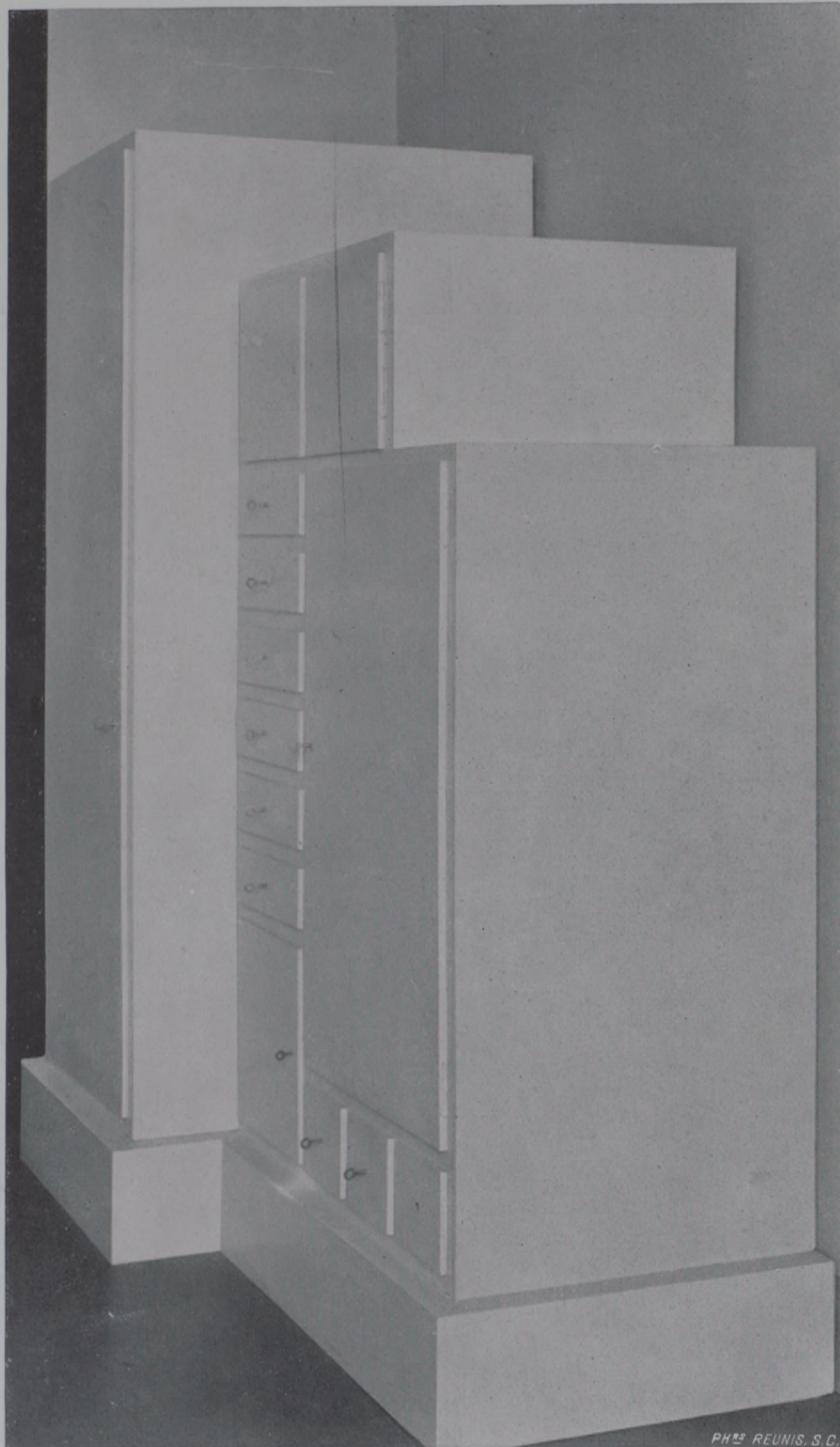
KAREL MAES

ARMOIRE

ACAJOU TEINTÉ ET POLI, ÉRABLE GRIS POLI

SUPPLÉMENT A LA REVUE " LA CITÉ " VOL. VI, NUM. 8

PLANCHE III



**KAREL MAES**  
CHAMBRE A COUCHER  
ARMOIRE (FERMÉE) BOIS LAQUÉ  
SUPPLÉMENT A LA REVUE "LA CITÉ" VOL. VI, NUM. 8  
**PLANCHE IV**



PH<sup>ts</sup> REUNIS. S.C.

**KAREL MAES**  
CHAMBRE A COUCHER  
ARMOIRE (OUVERTE)  
SUPPLÉMENT A LA REVUE " LA CITÉ " VOL. VI, NUM. 8  
P L A N C H E V

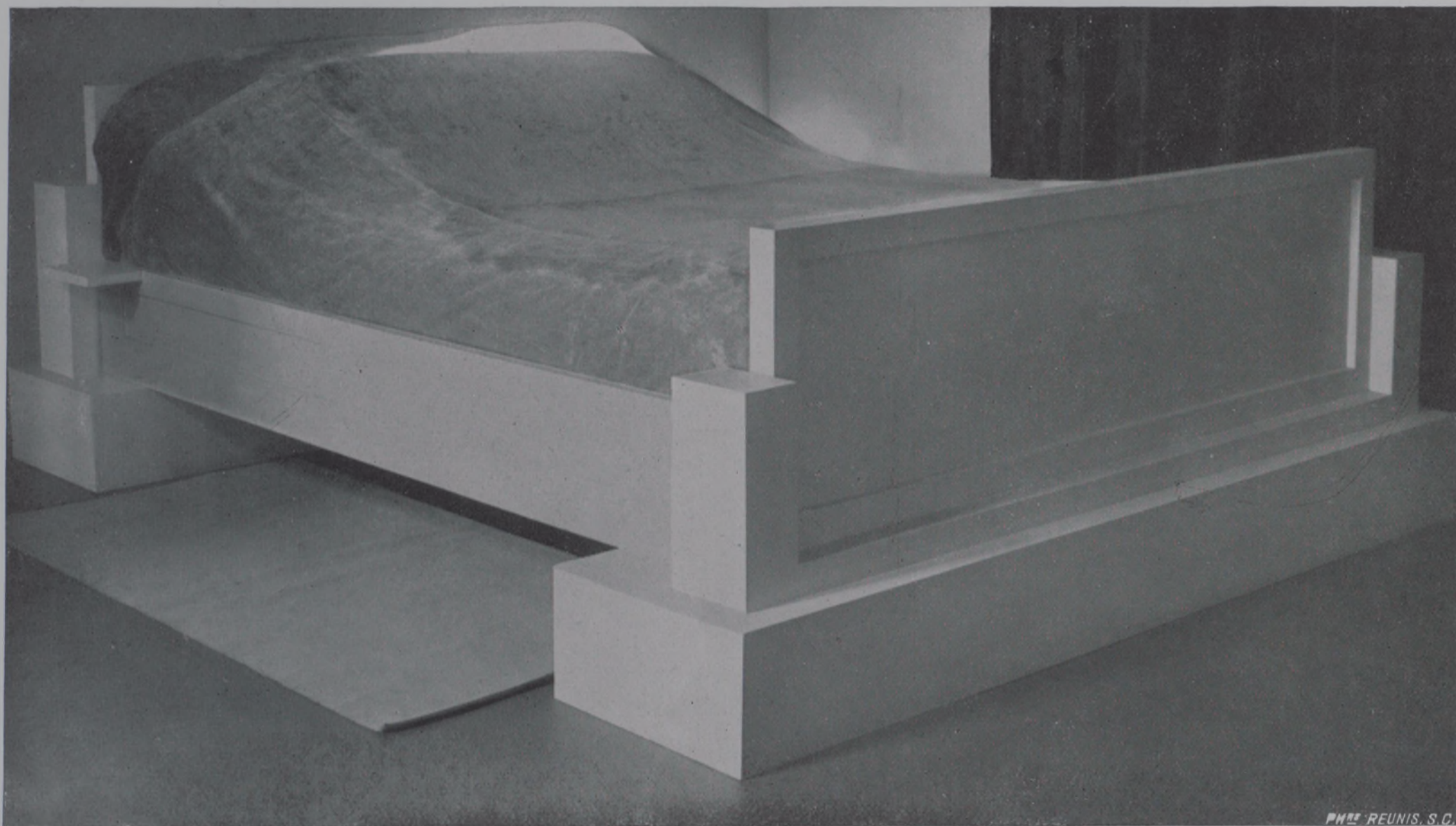


PHOTO REUNIS, S.C.

KAREL MAES

LIT

BOIS LAQUÉ

SUPPLÉMENT A LA REVUE " LA CITÉ " VOL. VI, NUM. 8

PLANCHE VI





PHOT. REUNIS. S.C.

KAREL MAES  
PSYCHE, TABOURET  
BOIS LAQUÉ

SUPPLÉMENT A LA REVUE " LA CITÉ " VOL. VI, NUM. 8  
PLANCHE VII



PH. REUNIS. S. C.

KAREL MAES

MEUBLES DE CUISINE  
CHÊNE VERNI

SUPPLÉMENT A LA REVUE "LA CITÉ" VOL. VI. NUM. 8  
PLANCHE VIII



### ENSEMBLE DANS MAISON PARTICULIÈRE

Ces clichés sont présentés ici afin de comparer avec les planches précédentes les différences de styles, de construction et des procédés d'exécution.  
(Les ateliers Victor DE CUNSEL, Bruxelles)

### PLANCHE IX



PH<sup>RE</sup> REUNIS. S.O.

### ENSEMBLE DANS MAISON PARTICULIÈRE

Ces clichés sont présentés ici afin de comparer avec les planches précédentes les différences de styles, de construction et des procédés d'exécution.  
(Les ateliers Victor DE CUNSEL, Bruxelles)

### PLANCHE X



PH<sup>12</sup> REUNIS. S. C.

### ENSEMBLE DANS MAISON PARTICULIÈRE

Ces clichés sont présentés ici afin de comparer avec les planches précédentes les différences de styles, de construction et des procédés d'exécution.  
(Les ateliers Victor DE CUNSEL, Bruxelles)

### PLANCHE XI

jugement ultérieur. En un mot, j'essaie de me sentir chez moi. Si je n'y réussis, la bienséance me commande de parler de la pluie et du beau temps. Je préfère être poli. Mais ce premier contact m'ayant satisfait, je m'intéresse à l'ouvrage tout en faisant sortir l'autre de sa coquille. On dira que ce sont des façons de maquignon, mais je veux estimer exactement en dépistant les qualités et surtout les défauts. Et si ma méthode manque d'élégance je la tiens néanmoins pour bonne. Du reste pour éviter toute considération inutile, je me contenterai de reproduire mon entretien avec Karel Maes. Allons-y de notre procès-verbal.

Les qualités m'apparaissant telles que je les avais devinées, restait à savoir s'il ne s'agissait pas d'une simple réussite. Je commençai par une question banale :

— Quelle était votre intention en faisant ce mobilier?

— Construire des meubles durables, pratiques, d'un aspect reposant et d'un prix abordable. Je crois avoir réussi, au point de vue économique du moins. Malgré son apparence que d'aucuns diraient luxueuse, à cause des matériaux employés, mon mobilier ne coûte que le quart d'un riche mobilier de style.

— Pour renforcer votre démonstration vous avez donc prémédité de n'employer que des matériaux de premier choix.

— Oui et non. La qualité m'a préoccupé en premier lieu. C'est pourquoi j'attire votre attention sur le fait que tous ces meubles ont été fabriqués par une grande firme qui a une réputation à sauvegarder, les Ateliers Victor De Cunsel, que je dirige (Oh! Oh! Celà ne manque pas d'audace de part et d'autre. Serait-ce enfin la collaboration intime entre l'art et l'industrie?) Si j'ai bonne mémoire vous avez vous-même révélé que la plupart de nos amis s'adressent de préférence aux petits patrons et entreprennent de faire leur éducation moderniste. Je ne voudrais pas affirmer qu'ils ont tort, mais n'est-il pas plus logique que le moderniste, s'il l'est vraiment, conçoive un modèle en tenant tout d'abord compte de la main-d'œuvre et de l'outillage le plus perfectionné? Style moderne

signifie procédés modernes, division du travail et machinisme. J'ai donc tenté une expérience et elle est concluante. Les ateliers organisés pour la grosse production, les machines actuellement en usage sont capables d'exécuter ce que vous voyez. Mais vous n'êtes pas venu pour parler affaires et je n'insiste pas.

— Parce que vous me prenez pour un profane. C'est d'ailleurs avant tout le côté esthétique qui m'intéresse. Pouvez-vous justifier certaines formes que voici?

— Mes meubles ont été exécutés de l'intérieur vers l'extérieur. Je sais que ceci est devenu un cliché pour motiver certaines fantaisies cubiques. Ce n'est pas le cas ici. L'armoire de la chambre à coucher vous en convaincra. J'ai d'abord envisagé la fonction, le but, la destination du meuble et aussi les nécessités techniques des matières, de la main-d'œuvre, des machines qui devaient permettre la réalisation.

— Evidemment, il est certain que la machine n'exécute pas tout ce qu'on veut...

— Vous pouvez exiger de la machine son plus haut rendement, mais il est absurde et dangereux de lui imposer des acrobaties. Ce faisant vous retombez dans l'erreur des styles passés et vous compromettez la qualité. J'ai étudié donc ce qu'une machine, un ouvrier peuvent fournir de travail, ce qu'un matériau peut offrir de résistance et de durée avant de tracer une seule ligne sur le papier. Les différentes forces employées ont certainement influencé l'aspect de mes meubles. Tâcher d'obtenir un autre résultat eut été un manque de sincérité, une véritable fraude. Je n'ai pas voulu une façade esthétique, car j'estime qu'il est inutile de chercher à créer des détails fantaisistes d'ordre esthétique, s'il faut les exécuter aux dépens de je ne sais combien de facteurs qui régissent la construction et la production. Le moderne réagit contre l'ornement sans raison; je ne puis donc admettre l'un sans exclure l'autre. Quand on verra mes meubles on m'appellera cubiste; celà m'est égal. Que l'on sache pourtant que pour moi la cubistification est aussi ornementale que n'importe quel autre style à ornements.

— Votre mobilier est donc le contraire d'une improvisation et cela se voit. Je vous en félicite. Vous m'avez confié un jour que vous aviez étudié trente modèles de chaise avant d'exécuter celle-ci et il est entendu que vous voulez éviter l'aspect décor. Permettez une petite remarque cependant. L'armoire de votre salle à manger repose à même le parquet sur une base d'érable en retrait de quelques centimètres. Il est inutile de m'expliquer pourquoi. Vous avez voulu protéger l'acajou poli contre les heurts. Mais vous avez reproduit la même cassure de la ligne constructive dans les pieds de la table et des chaises, et là sans utilité apparente. Certains verront dans cet accident une intention ornementale.

— Ils auront tort. Vous ne me demandez pas pourquoi je n'ai pas fait six chaises différentes parce que vous comprenez l'absurdité d'une telle question. Pourtant votre remarque ne vise à rien moins. Puisque le point de vue esthétique vous importe le plus vous ne pouvez nier qu'un mobilier, même mauvais, contient des qualités s'il est conçu dans un esprit d'unité. Cette chaise, cette table, cette armoire ne peuvent être séparées. Isolées au milieu d'autres objets elles ne sont plus que des débris. Or cette unité est obtenue non seulement par la matière, la couleur, la mesure et les procédés d'assemblage, mais aussi par ces détails auxquels on attache une moindre importance, mais qui ont une valeur psychologique. Dans une foule il vous est possible de déterminer la nationalité d'un Français, d'un Allemand, d'un Espagnol...

— J'ai compris.

— Laissez-moi approfondir. Voici des intérieurs exécutés par le même personnel, dans les mêmes ateliers que les meubles nouveaux que vous venez de voir. Il y a là des styles français et renaissance. Cela séduit encore beaucoup de monde. C'est ce que la plupart des artisans, les antiquaires et nos clients américains appellent du beau travail. Et celui-ci est particulièrement soigné. Vous remarquerez que l'on a donné de la valeur au plus mince détail. C'est d'une exécution laborieuse, coûteuse et difficile et la qualité des matières employées ainsi que de la main-d'œuvre est incontestablement supé-



rieure. D'où vient pourtant qu'ici il n'est plus permis de créer, mais de copier servilement et d'où vient que, malgré toute l'érudition et le talent du dessinateur, un ensemble de ce genre n'atteint pas toujours l'unité formelle, c'est-à-dire la pureté du style? D'où vient qu'un intérieur, tel qu'on en reconstitue dans les musées, fait de pièces découvertes au hasard, mais authentiques, donne mieux l'impression de l'époque et se rapproche souvent plus de cet absolu que l'on appelle le beau? C'est que chaque époque eut sa psychologie qu'actuellement les érudits seuls parviennent encore à nous expliquer approximativement et après quelles études et combien de recherches! Chaque style défunt eut une âme qu'on ne ressuscite pas. Un fantôme vivant, celà ne s'est jamais vu. Or, je suis vivant et je veux l'être et être entouré de choses vivantes. Je veux donc être de ce temps-ci. Pour en trouver le véritable aspect j'ai voulu sentir comme l'homme contemporain, le maître de la machine, l'homme pour qui la vie est une organisation de réalités et pour qui le temps n'est pas un rêve à vivre, mais une chaîne de possibilités réalisables.

Je n'ajouterai rien à ces déclarations. J'ai cru qu'il valait mieux les reproduire qu'exprimer un jugement toujours imprégné de partialité et suspect d'exagération s'il s'agit d'un ami et d'un compagnon de lutte. S'il m'avait été imposé de dire mon propre sentiment, ce que j'aurais ajouté à ces paroles n'eut été qu'un renchérissement littéraire et ce que j'en aurais pu oublier eut été une lacune. Et de nouveau seul je repris les reproductions de l'œuvre de Karel Maes et j'admire cette volonté triomphante d'un artiste encore jeune que les vérités n'épouvantent pas et dont les théories ne sont pas des apriorismes affirmatifs, mais des solutions contrôlées appuyées par des exemples vivants.

Maurice CASTEELS.

LE PRESENT NUMERO RENFERME  
ONZE PLANCHES HORS - TEXTE

l'architecte Vermeersch — car la responsabilité ne va pas toute au jury qui l'a classé! — les Hasseltois et nous tous, lui devons le petit décor à lucarnes « vieux flamand » qui va s'ériger, par ses soins, dans la tranquille cité limbourgeoise, à deux

pas de la très belle et très pure Maison Espagnole, œuvre moderne du XVI<sup>e</sup> siècle!

Mais le visiteur a pu voir que les travaux exposés au Cercle Artistique étaient décidément bien variés — par la qualité.

H. E.

## EXPOSITIONS

L'année 1927 est marquée de façon remarquable par une série d'expositions du plus haut intérêt.

A MONZA (Italie) l'Exposition Internationale d'Arts Décoratifs et Industriels s'ouvrira en mai pour une période de six mois environ. Du 6 mars au 15 août, la Direction des Musées d'Arts Décoratifs de LEIPZIG organise en cette ville une Exposition de l'Art Décoratif Européen.

A ZURICH une intéressante manifestation est due à l'initiative de la Direction des Musées d'Arts Décoratifs : l'Exposition de « la Forme pure » (« Form ohne Ornament » Ausstellung) qui eut lieu du 13 février au 27 mars. Les divisions suivantes se répartissent l'ensemble des présentations : 1<sup>o</sup> Ce qui concerne le Home; 2<sup>o</sup> le Bureau, son équipement; 3<sup>o</sup> Le voyage et le Sport; 4<sup>o</sup> et enfin l'Architecture, plans, maquettes et projets.

Bien qu'ignorant la qualité des objets et des œuvres exposés, nous louons hautement une telle initiative, qui ne peut être qu'un vivace encouragement aux choses, grandes et petites, qui participent intimement à l'essentiel de notre vie quotidienne.

Alors que chez nous, on se préoccupe (avec quelle emphase journalistique!...) du « décor » de notre vie, nous voyons des « officiels » éclairés accorder la plus minutieuse attention aux détails de cette vie même, détails qui constituent le Home, le bureau — et aussi les délassements néces-

saires : sports et voyages. Nous verrons bien, en fin de compte, que ces détails conçus avec soin et précision peuvent d'eux-mêmes — (et sans qu'il leur faille ajouter les petites mesquineries d'habitudes sentimentales) — composer le « décor ».

\*\*\*

Enfin à cette liste de manifestations fécondes, il nous faut joindre l'Exposition du Werkbund, à STUTTGART, laquelle a pour but, ainsi que nous l'annoncions dernièrement (voir « La Cité », n<sup>o</sup> 6) : le perfectionnement technique et utilitaire du logement du travailleur. « Die Wohnung » est le titre que portera l'Exposition de Stuttgart. Elle s'ouvrira de juillet à septembre prochain.

Nous extrayons ci-après, de la brochure publiée par l'Administration de « Die Wohnung », quelques passages qui indiqueront suffisamment les directives, exceptionnellement intéressantes, que se propose l'Exposition prochaine de Stuttgart :

— Nous vivons une époque d'orientation nouvelle. Il en est de la « science de construire » comme des autres domaines de notre activité : nous nous croyons décidément trop obligés à cultiver le Passé — et nous négligeons ainsi d'assurer à ce qui est neuf les possibilités d'exister et de se développer.

En matière de construction, et plus particulièrement de construction d'habitation, les dispositions que nous donnerons au problème « Plan » sont essentielles.

Avant toute autre question, il faut résoudre celle du logement, établir soigneusement le type de l'habitation réduite, car c'est là le plus limité des « moyens » existants.

Par la simplification et la disposition rationnelle des Intérieurs et de leurs détails, par la restriction de tout inutile, l'organisation domestique sera de beaucoup facilitée.

Si l'organisation nouvelle de l'habitat importe, la transformation radicale des moyens techniques de construire joue un rôle égal — autant parce que nécessitant de nouvelles méthodes que par l'emploi de nouveaux matériaux.

L'industrialisation de la construction a pour base une rigoureuse standardisation des éléments divers, la normalisation de ces éléments-types.

Le Werkbund, en organisant l'Exposition « Die Wohnung » n'a d'autre but que de s'efforcer à rechercher systématiquement les bases de la nouvelle habitation — et ce par l'examen attentif des problèmes s'y rattachant, tels que l'organisation des espaces, la construction en soi, la technique et l'hygiène.

Une cité de 60 logements sera donc réalisée, sous la direction de l'architecte Mies Van der Rohe, et grâce au concours des architectes suivants :

1. Dr Frank, Vienne.
2. J. J. P. Oud, architecte de la ville de Rotterdam.
3. Mart. Stam, Rotterdam.
4. Le Corbusier, Genève.
5. Prof. Dr Peter Behrens, Berlin-Vienne.
6. Dr Richard Döcker, Stuttgart.
7. Walter Gropius, Directeur du Bauhaus de Dessau.
8. Ludov. Hilberseimer, Berlin.
9. Mies Van der Rohe, Berlin.
10. Prof. Hans Poelzig, Berlin.
11. Prof. Rading, Breslau.
12. Prof. Scharoun, Breslau.
13. Prof. Adolf G. Schneck, Stuttgart.
14. Bruno Taut, Berlin.
15. Max Taut, Berlin.

Ainsi donc ce groupement d'habitations ne sera pas autre chose qu'une cité d'expérience où l'on s'efforcera d'établir les principes rationnels de la construction moderne en série. La directive essentielle de semblable manifestation réside en ceci : se rendre compte pratiquement de nouvelles fonctions dans le logement, issues de l'emploi de matériaux anciens et nouveaux. Aussi la Cité ainsi réalisée ne prétend pas offrir en elle-même, la méthode de la construction rationnelle de série, mais bien un exemple de travail préparatoire à l'établissement de cette méthode.

La tâche de l'Exposition « Die Whonung » sera de montrer qu'une industrialisation de la construction de l'habitation ne doit pas être envisagée comme une violence faite aux individualités.

Voici le plan d'organisation de l'Exposition :

- 1° La construction de la maison.
  - a) Cité de Weiszenhof.
  - b) Terrain d'expérience de la Cité.
- 2° L'équipement de la maison (exposition dans les halls).
  - a) Le fonctionnement intérieur général.
  - b) Ameublement.
  - c) Fonctionnement de la cuisine, etc.
  - d) Installation sanitaire.
- 3° Exposition internationale d'architecture moderne (Plans et maquettes).
  - a) Urbanisme.
  - b) Habitations.
  - c) Constructions industrielles et bureaux.
  - d) Statistiques.

\*\*\*

Nous avons appris récemment que notre excellent confrère, l'architecte V. Bourgeois, venait d'être désigné pour présenter à Stuttgart un type d'habitation, conformément au programme de l'Exposition « Die Whonung ».

C'est donc avec plaisir que nous ajoutons son nom à la liste des éminentes personnalités qui participent à la grande manifestation du Werkbund.



BEAUTE  
TRANSPARENCE  
SOLIDITE



ASSOCIATION DES MANUFACTURES DE  
GLACES DE L'EUROPE CONTINENTALE

BUREAU DE PROPAGANDE

## LE PROBLÈME DE LA RÉGLEMENTATION CIRCULATOIRE CHEZ NOUS ET AILLEURS

L'accroissement considérable du trafic de nos grandes villes a établi, une fois pour toutes, — et en dehors des strictes prescriptions urbanistiques, hygiéniques, etc. — l'exiguité, en général et la non-appropriation de nos rues, artères et carrefours. Le chiffre effrayant des accidents causés par le roulage a contraint les autorités responsables à prendre des mesures assurant un minimum de sécurité. Enfin il demeure reconnu que la circulation est actuellement moins aisée et plus dangereuse, pour les piétons comme pour les conducteurs de véhicules, à Bruxelles qu'à Londres, Berlin et même Paris.

Au nombre des mesures prises par nos administrations communales, Bruxelles en premier chef, nous avons eu l'application plus généralisée du **sens unique**; récemment, l'utilisation de signaux électriques et de démarcations dans le pavage, aux carrefours encombrés. C'est encore dans un but de protection et d'éducation que fut créée, dernièrement, la « semaine de la circulation ». Enfin, des mesures particulières viennent de réglementer le stationnement dans le centre de notre capitale.

Certes, il faut voir dans ces tentatives un évident souci d'une organisation de plus en plus indispensable. Mais peut-on admettre que soit conjuré par là le péril grandissant qui menace les usagers de la voirie urbaine? Il est plus sage, assurément, d'envisager que ces mesures fragmentaires seront rendues de plus en plus inefficaces par le développement continu du trafic rapide. Il importera, sous peu, qu'une réglementation complète et stricte soit mise au point, ayant pour but d'assurer la meilleure utilisation des rues, ar-

tères et carrefours, leur parfaite appropriation à un trafic normal en même temps qu'une sécurité absolue pour tous ceux, piétons et véhicules, qui utilisent, ces rues, artères et carrefours. Il y aurait intérêt, en outre, à étendre cette réglementation à la police de la route en général, avec laquelle elle se lie intimement, et qu'elle pourra ainsi avantageusement compléter.

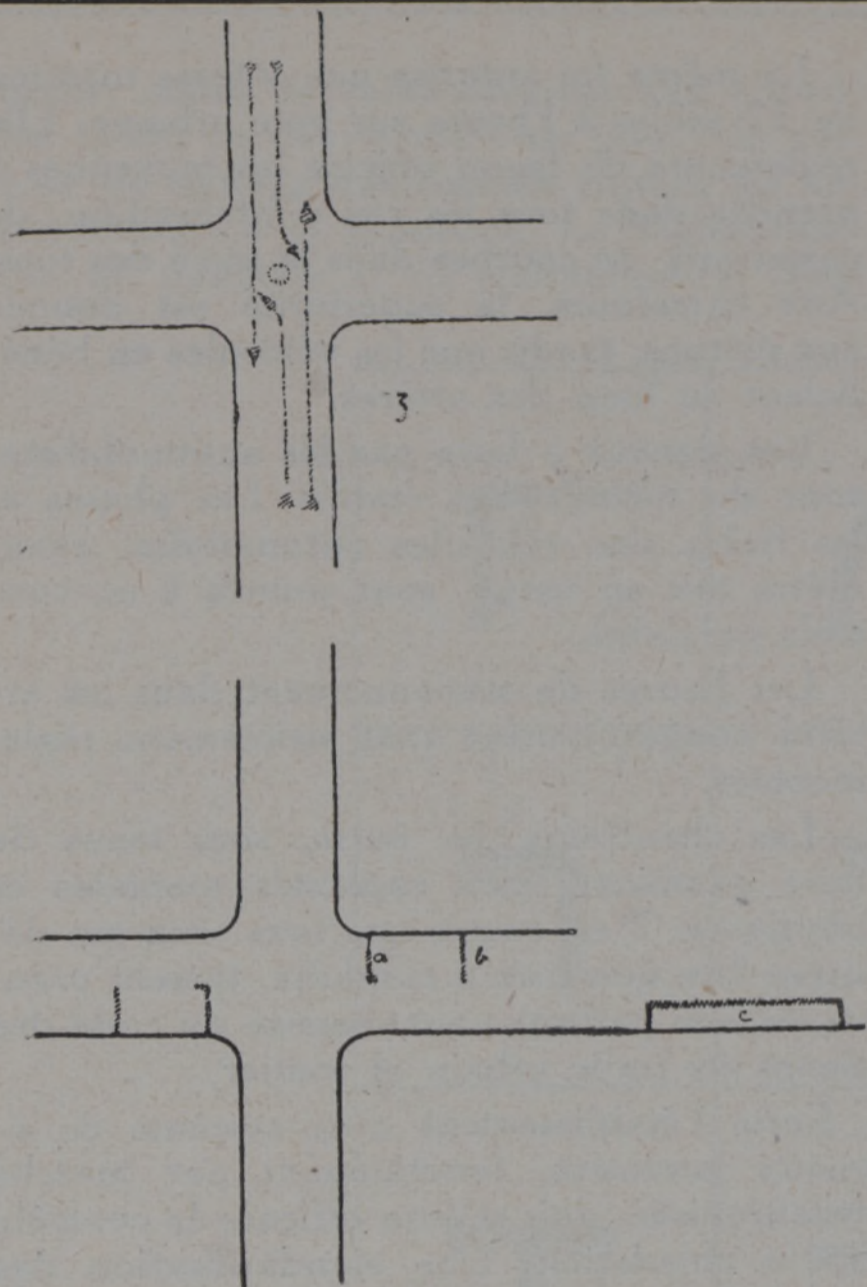
Avant d'émettre des suggestions sur une fructueuse marche à suivre, il nous paraît intéressant de donner quelques précisions sur l'effort accompli, en la matière, à l'étranger et particulièrement dans les grandes municipalités américaines, où le problème se pose avec la plus extrême rigueur. Nous verrons qu'il est souvent résolu de façon clairvoyante et par des spécialistes autorisés.

\*\*\*

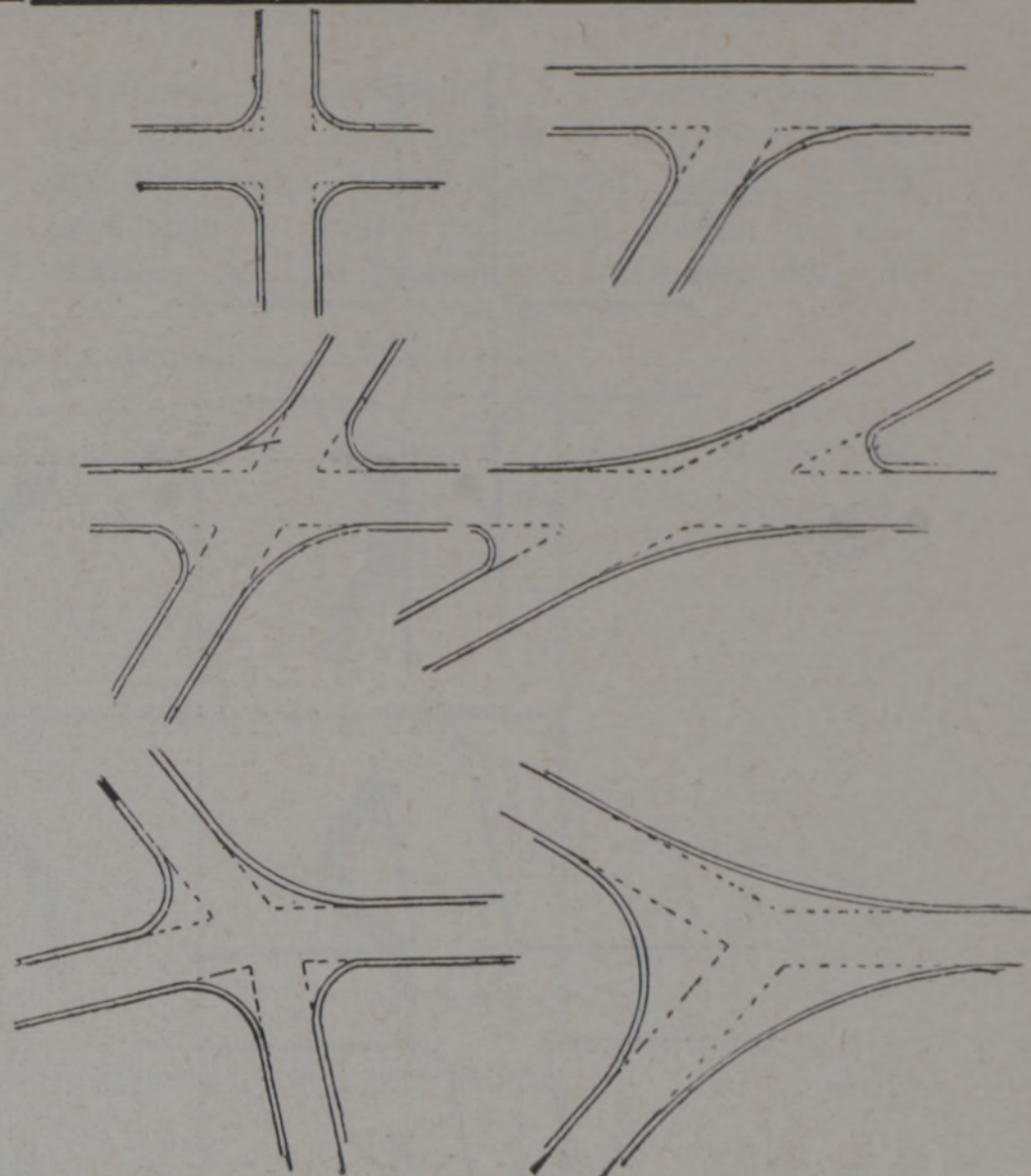
L'Etat de New-York fut, un des premiers, atteint par le fabuleux développement du trafic. Il s'est appliqué avec énergie à réglementer la circulation énorme que rendaient défectueuse, principalement à New-York même, la non-appropriation des rues, le manque d'éducation urbaine des habitants et des conducteurs, l'absence de strictes mesures de police du roulage.

La « National Automobile Chamber of Commerce » a publié les heureux résultats qu'ont amené, au cours de l'année 1925, les efforts des autorités new-yorkaises. Le chiffre, notamment, des accidents causés par le roulage a été réduit de 10 p.c. Quant aux moyens mêmes de réglementation, ils ont été résumés en ces termes :

1. Elaboration et vote d'une loi stricte



Exemples de démarcations dans l'asphalte  
 Démarcations à un croisement normal  
 a) halte b) ralentir c) stationnement



Exemples courants de rectification du tracé des carrefours, en vue d'y admettre la circulation automobile normale (E. U. A.)

sur la circulation, comprenant le retrait du permis aux chauffeurs imprudents.

2. Renforcement efficace éventuel de cette même loi.

3. Etroite collaboration des autorités municipales et provinciales.

4. Police énergique assurant l'ordre sur toutes les routes de l'Etat.

5. Méthodes perfectionnées appliquées à la construction des routes et au contrôle du trafic urbain.

6. Aide efficace apportée par la publication, dans la presse, des listes nombreuses de retraits de permis.

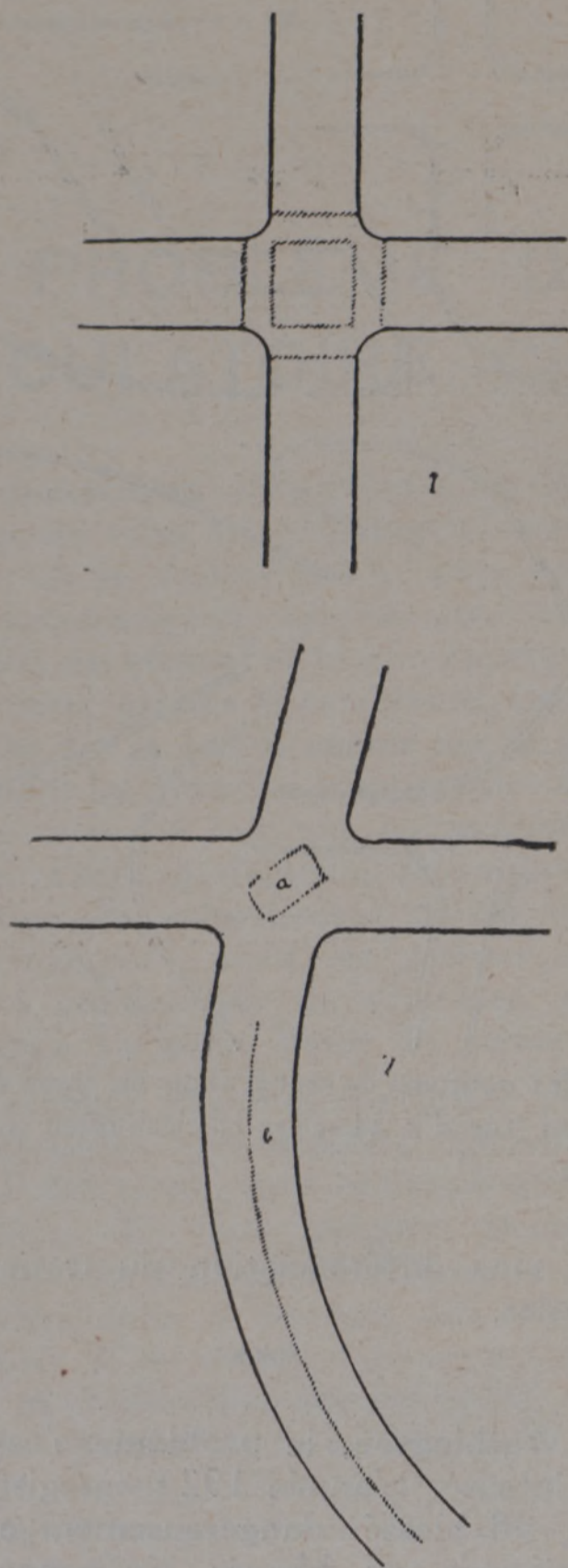
Remarquons que, pour générales qu'elles soient, ces mesures ont été conçues et appli-

quées sans différenciation du trafic urbain et routier.

\*\*\*

A Washington, le problème s'est révélé aussi intense. L'année 1924registra : 94 morts, 38 blessés dangereusement et 2,800 contusionnés ou blessés légèrement; tous accidents dus au roulage. Il fut aussi établi que, sur 9,000 accidents, 5,800 s'étaient produits à des carrefours, 3,200 au long des artères.

Parallèlement à l'effort de New-York, une loi fut votée dénommée « Traffic Act », qui augmentait considérablement le taux des pénalités, et autorisait la police du roulage à signifier, séance tenante, l'emprisonnement aux chauffeurs se livrant à des excès de vitesse, conduisant sous l'empire de la bois-



Exemples de démarcations dans l'asphalte

1. Démarcations indiquant le passage des piétons à un carrefour
2. a) démarcation à l'axe d'un croisement irrégulier  
b) démarcation à l'axe d'une courbe

son, utilisant des moyens divers (tels que le nuage de fumée) pour échapper aux poursuites, etc. La loi nomme, en outre, un « Directeur du Trafic » appuyé par la police et le « Tribunal du Trafic ».

La même loi autorise une vitesse maxima de 22 milles à l'heure sur voie urbaine. Elle régleme de façon précise les moyennes à prendre dans tous les cas d'intersection, de carrefours, de courbes dans le tracé des rues. Aux carrefours, la supériorité est donnée aux piétons, tandis que les véhicules en bénéficient au long des artères.

Les signaux à faire par les automobilistes sont du même coup établis. Les phares et les freins des véhicules automobiles, avant d'être mis en usage, sont soumis à un contrôle préalable.

Les heures de stationnement dans les artères congestionnées sont strictement réglementées.

Les chauffeurs, en outre, sont tenus de faire examiner leurs capacités mentales et physiques. Il est requis que tous ceux qui désirent être autorisés à conduire, fassent preuve de leur parfaite connaissance du code des signes de trafic urbain et routier.

Enfin l'établissement d'un système de signaux lumineux, fonctionnant par marche synchronisée, doit rendre efficace le contrôle de la circulation. Une standardisation des appareils envisagés est nécessaire tant pour la facilité des policiers que pour celle des piétons, automobilistes et conducteurs de véhicules.

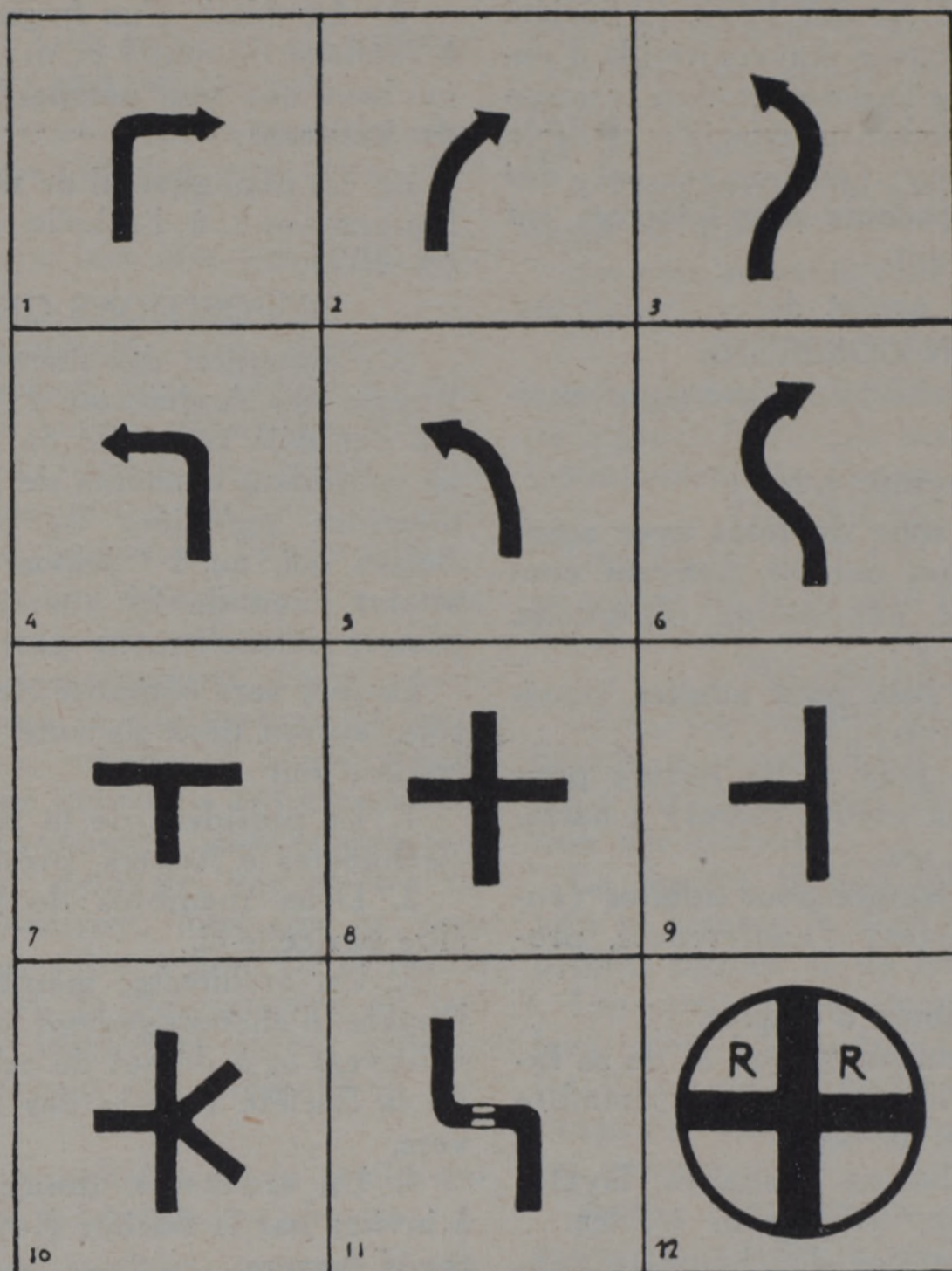
Il nous restera à signaler qu'à Washington comme à New-York, la publication par la presse de faits divers, jugements et articles touchant le trafic et ses dangers a singulièrement influencé et éduqué le public.

\*\*\*

La situation provoquée par l'accroissement fabuleux du trafic à Los Angeles (les statistiques ont établi le record de 1 auto par 2.5 habitants) a exigé un rapide et vigoureux travail de réglementation. Un code nouveau fut établi en janvier 1924, comportant des clauses particulièrement intéressantes : création de « zones de sécurité » (safety zones), interdites aux véhicules et facilitant l'accès de tramways aux stationne-

ments; zones de ralentissement aux abords des écoles et des terrains de jeux. Un système de signaux avertisseurs enjoint les automobilistes à la prudence. La réglementation du parcours et du stationnement dans

véhicules encombrants. La standardisation des appareils de contrôle et des couleurs a été appliquée rigoureusement. Enfin, il fut créé une « caisse du trafic urbain », alimentée par les pénalités, amendes, etc., et



Plaques standardisées avec signes, utilisées dans le trafic routier des E. U. d'Amérique

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1) tournant à droite</li> <li>2) courbe vers la droite</li> <li>3) double courbe vers la gauche</li> <li>4) tournant à gauche</li> <li>5) courbe vers la gauche</li> <li>6) double courbe vers la droite</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>7) aboutissement perpendiculaire</li> <li>8) quatre bras</li> <li>9) aboutissement perpendiculaire à main gauche</li> <li>10) carrefour (cinq-bras)</li> <li>11) passage souterrain</li> <li>12) passage à niveau (RR = railroad)</li> </ul> |
|--|---|

les quartiers d'affaires est strictement établie. Toutes les artères du « district central du trafic » sont à sens unique, et l'accès en est interdit, pendant plusieurs heures, à certains

destinée à subvenir aux frais d'entretien des appareils de trafic existants ou à l'installation de nouveaux signaux.

(A suivre.)

Em. HENVAUX.



## CONCOURS TRIENNAL D'ARCHITECTURE OUVERT PAR LA SOCIÉTÉ ROYALE DES ARCHITECTES D'ANVERS

En séance du 12 janvier 1927, la Société Royale des Architectes d'Anvers décida d'ouvrir, avec l'appui de l'administration communale, de l'administration provinciale et de la Société royale pour l'encouragement des Beaux-Arts, un **Concours d'architecture** sur le programme suivant :

On demande un projet de

### MAISON COMMUNE

à ériger dans une cité-jardin groupant environ 2,000 habitants.

La « maison » comprendra :

1. **Une grande salle de fêtes avec scène** (environ 160 mètres carrés) pouvant convenir pour réunions, expositions, réceptions, représentations, etc.;

2. **Une salle de jeux pour adultes** (environ 120 mètres carrés);

3. **Une salle de jeux et de lecture pour enfants** (environ 60 mètres carrés) : narrations, marionnettes, etc.;

4. **Une salle de lecture pour adultes** (environ 80 mètres carrés) : conférences, projections, etc.;

5. **Un petit vestibule d'entrée;**

6. **L'habitation du surveillant et de sa famille** : cuisine, chambre de famille, chambre à coucher, chambre de bain;

7. **Services** : débarras, vestiaires, lavatoires, etc.; dispensaire, escaliers de service.

Les bains et le service du chauffage central seront placés dans les sous-sols.

La surface bâtie du projet sera d'environ 600 mètres carrés.

Le bâtiment sera entouré de jardins et dominé par une tour de 25 mètres de hauteur environ avec carillon et cadran.

Les concurrents fourniront :

a) **Le plan du rez-de-chaussée.**

b) **La vue d'une façade.**

c) **Une coupe.**

le tout à l'échelle de 0m02 p. m. (1/50).

d) **Le détail d'un fragment de la tour.** à l'échelle de 0m05 p. m. (1/20).

ou bien **une vue perspective de l'ensemble du bâtiment.**

e) **Le plan général de situation** (indiquant l'orientation) à l'échelle de 0m005 p. m. (1/200).

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

A l'exception des membres de la Société Royale des Architectes d'Anvers et de ceux qui ont déjà remporté un premier prix dans un précédent concours de la Société Royale, pourront participer au concours tous les Belges qui, au **1<sup>er</sup> janvier 1927**, n'ont pas atteint l'âge de 30 ans; ce qui devra être prouvé officiellement par la feuille-annexe.

Le jury sera composé de 7 architectes qui, tous, auront droit de vote et seront nommés comme suit :

1. Le président de la Société Royale des Architectes d'Anvers, président du jury.

2. Deux membres de la dite Société à élire par celle-ci.

3. Un architecte, membre de la Société Royale d'encouragement des Beaux - Arts d'Anvers et à défaut de celui-ci, un membre de la Société Royale des Architectes d'Anvers.

4. Un architecte, domicilié hors Anvers, à inviter par la Société Royale des Architectes d'Anvers.

5. Deux architectes belges que les concurrents indiqueront par écrit à la remise de leur projet, sous enveloppe spéciale portant la devise des dessins et l'inscription « Membres du Jury ».

Le plus grand nombre de voix fixe le choix de ces membres. En cas de suffrage à nombre égal, le sort décidera.

Les concurrents ne peuvent pas proposer leur professeur. Si celui-ci est nommé par d'autres, il est prié de ne pas accepter.

Un membre de la Société rempli a l'office de rapporteur du jury; il ne prendra pas part au jugement et n'aura pas droit de vote.

A chaque membre du jury il sera, aussitôt après sa nomination, envoyé un programme du concours.

Le jury vote de vive voix. Aucun membre n'a la faculté de s'abstenir au vote.

Le vote aura lieu par appel nominal et par ordre alphabétique. Chaque prix sera voté séparément.

Toute décision du jury sera prise à la majorité des voix.

Les projets doivent être délivrés à l'adresse du Président de la Société Royale des Architectes d'Anvers, Académie Royale des Beaux-Arts, à Anvers (concierge : rue Mutsaert), au plus tard le samedi 30 juillet 1927, avant cinq heures de l'après-midi.

Les dessins seront sans signature, mais porteront une devise ou une marque. Chaque projet sera accompagné d'une enveloppe spéciale pour la désignation de deux membres du jury, comme il a été stipulé plus haut, et d'une deuxième lettre cachetée, étant la feuille-annexe, convenablement remplie des nom, domicile, âge et lieu de naissance du concurrent, ainsi que le nom de son professeur, s'il y a lieu. Cette feuille sera signée par M. le Bourgmestre du lieu de résidence du concurrent et par celui-ci. Aucun projet ne peut être présenté en collaboration.

Sur l'enveloppe cachetée de la feuille-annexe sera répétée la devise des dessins.

Les enveloppes portant comme devise celle des projets classés premiers, seront ouvertes après que le jury se sera prononcé et le résultat avec le nom des auteurs sera publié aussitôt par les journaux d'Anvers. Les autres lettres seront rendues fermées, lors de la reprise des projets.

Les concurrents, qui se feront connaître avant la décision du Jury, et ceux qui n'auraient pas satisfait aux conditions du présent programme, ne seront admis ni au concours ni à l'exposition.

Le jury dressera un rapport sur les meilleurs projets. Ce rapport pourra être examiné par les concurrents à l'exposition publique des projets, qui aura lieu après le jugement.

Les projets jugés les meilleurs seront désignés par le nom et le lieu de naissance de l'auteur; les autres concurrents pourront également, s'ils le désirent, placer leur nom sur leur œuvre.

A l'exposition les projets sont placés par tirage au sort.

Les prix suivants sont mis à la disposition du Jury :

PREMIER PRIX :

Une prime de 2,000 francs, une médaille en argent offerte par la Société Royale d'encouragement des Beaux-Arts, et un diplôme.

DEUXIEME PRIX :

Une prime de 1,400 francs, une médaille en argent de la Société Royale des Architectes d'Anvers, et un diplôme.

TROISIEME PRIX :

Une prime de 800 francs, une médaille de bronze et un diplôme.

Le Jury a le droit de changer la distribution des primes.

La Société Royale des Architectes d'Anvers se réserve le droit de photographier les projets primés et de les publier.

Les concurrents enverront et reprendront les projets à leurs frais. A la remise des projets il sera délivré, par numéro d'ordre, un certificat de réception portant la devise du projet envoyé.

Après l'exposition les projets seront échangés contre le certificat.

Les projets qui ne seront pas repris, endéans les cinq jours, après la fermeture de l'exposition, deviendront la propriété de la Société Royale des Architectes d'Anvers.

La Société n'est pas responsable des dégâts qui pourraient être occasionnés aux dessins.

Anvers, le 31 mars 1927.

POUR LA DIRECTION :

Le Secrétaire,  
Henri VAN DIJK.

Le Président,  
Frank BLOCKX.

## C O N C O U R S

LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS. — Le jury international des architectes pour la construction du Palais de la Société des Nations, a terminé ses travaux après avoir tenu 69 séances, sous la présidence de M. Victor Horta.

Suivant le rapport, le jury, tout en reconnaissant la richesse extraordinaire des idées manifestées par les 377 concurrents, a décidé à l'unanimité que le concours n'a pas donné les résultats permettant de recommander l'exécution d'un des projets.

Le jury a donc décidé de répartir le prix et de donner 3,800 francs à chacune des neuf premières mentions, et à chacune des neuf deuxième mentions 2,500 francs.

Les premiers ont été attribués à quatre Français, deux Italiens, deux Allemands et un Suédois.

Les architectes Jean Hendrickx et De Ligne, de Bruxelles, obtiennent une deuxième mention.

Le résultat arrêté par le jury sera soumis à l'assemblée générale de septembre, seule compétente pour décider des mesures à prendre. Il sera tenu vraisemblablement un deuxième concours entre les lauréats.

Pour compléter ces renseignements, fournis par la presse quotidienne, nous donnons ci-dessous la liste complète des lauréats. Nous ne manquerons pas d'ailleurs de nous étendre plus longuement sur les résultats de cet important concours, nous contentant pour le moment d'adresser nos vives félicitations à MM. Hendrickx et De Ligne qui ont si victorieusement défendu les couleurs nationales.

Voici donc les noms des autres lauréats :

Première catégorie (neuf prix de 12,000 francs) :

L'association Broggi, Vaccaro et Frazi, Rome; Einar Erikson, Stockholm; Camille Lefèvre, Paris; Le Corbusier et Jeaneret, Paris; l'association Eric zu Putlitz, Klopheus et Schock, Hambourg; Georges Labro, Pa-

ris; Fahrenkamp et Dencke, Dusseldorf; Nenot et Fleggenheimer, Paris-Genève; Giuseppe Vago, Rome.

Seconde catégorie (neuf prix de 3,800 francs) :

H. Th. Wydeveld, Amsterdam; Boni et Borri, Rome; Patouillard Demoriane, Paris; Bonatz et Scholler, Stuttgart; Pierre et Louis Guidetti, Paris; Boileau et Le Bourgeois, Paris; Fisher et Speidel, Essen; W. Olsson, Stockholm; Evert Van Linge, Groningen.

Troisième catégorie (neuf prix de 2,500 francs) :

Meyer et Wittwer, Bazel; Laverrière et Thévenaz, Lausanne; Lambert, Legendre et Camoletti, Paris-Genève; Piacentini, Rapisardi et Mazzoni, Rome; J. M. Luthmann et H. Wouda, 's Gravenhage; J. E. P. Hendrickx et Jean De Ligne, Bruxelles; G. Birch-Lundgreen, Stockholm; H. Ahlberg, Stockholm; A. Rosen, Kopenhagen.

\*\*\*

CONCOURS POUR UNE COUVERTURE DE REVUE D'ART. — Un concours est ouvert entre les artistes de toutes nationalités pour le dessin d'une couverture destinée à la revue « La Renaissance de l'Art français et des Industries de Luxe ».

Aucun style décoratif n'est imposé aux concurrents qui auront toute latitude pour le genre d'ornementation et la disposition du texte typographique. Toutefois, le dessin devra être exécuté au net à l'encre de Chine et sur bristol, plus grand d'un quart que les dimensions de la revue. Tout concurrent peut envoyer un ou plusieurs projets.

Le concours est anonyme et chaque projet portera la devise ou l'emblème choisi par l'auteur. La devise ou l'emblème sera répété sur une enveloppe cachetée qui contiendra les nom, prénom, adresse du concurrent.

Les projets présentés à plat (non roulés ni encadrés) devront être déposés, contre reçu, aux bureaux de « La Renaissance », 10 ou 11, rue Royale, avant le 15 juin 1927.

Le concours sera jugé, dans le délai d'un mois, par un jury composé de hautes personnalités artistiques.

Une prime unique de 2,000 francs sera décernée au projet classé en tête par le jury.

Les projets seront exposés, avant le jugement, dans les bureaux de la Renaissance. (« Art et Décoration », mars 1927).

\*\*\*

LE CONCOURS POUR LES NOUVEAUX BATIMENTS DE L'UNIVERSITE DE LEEDS, terminé au début de cette année, a pour lauréat la firme d'architecture bien connue MM. Lanchester, Lucas et Lodge.

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

CHARLEROI VEUT AVOIR SON « SALON ANNUEL DES BEAUX-ARTS »; c'est, en 1927, la VII<sup>e</sup> tentative qui est faite dans ce sens.

Nous n'aurions assurément pas à parler de cette très vague réunion d'amateurs satisfaits, dans des locaux plus vaguement aménagés encore, s'il n'était parlé, dans les objectifs du Comité, d'architecture.

Celle-ci est actuellement représentée, si l'on peut dire, par quelques dessins en couleurs qui visent au « joli » et aussi (est-ce un bon point dans une telle assemblée?) au style « Arts Décoratifs de Paris ».

DES CELEBRES

# CERAMIQUES

# LE SAPHIR

FONDEES EN 1834

PRESENTENT  
LEURS NOUVEAUX  
APPAREUX CRISTALLISES  
POUR PAREMENT EN:

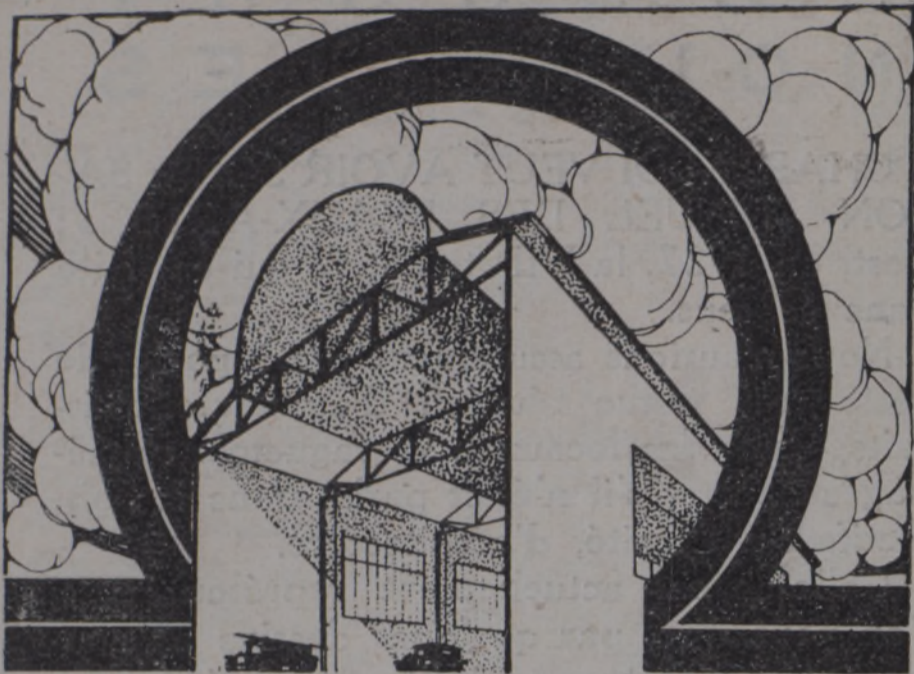
NOIR-METALLIQUE  
JAUNE-ORANGE  
VERT, OPATINE, BRUN  
ET AUTRES COULEURS  
ULTRA-MODERNES

AU WOLUENDAEL N°1 BRUXELLES TELEPHONE 410.36

BUREAU DE DESSIN DE RECLAMES  
BAUGNIET EN VAN TONDEREN  
RUE D'ARENBERG 17 TEL : 149 67

# HANGARS

379



**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

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

Pour notre agrément, citons ces lignes d'une critique « avancée » de la presse carolorégienne :

« L'architecture d'aujourd'hui ne recherche pas moins un certain cachet d'élégance et de fantaisie que le pratique et la présentation. On conviendra ici de l'influence salutaire et inattendue du cubisme, un monstre qui — ô ironies et contrastes des choses! — donna le jour à cette progéniture sobre, sincère, proportionnée, normale, harmonieuse — qui rappelle, si l'on veut, la Grèce, mais de loin — les Arts industriels et décoratifs modernes.

\*\*\*

EN L'HONNEUR de M. FRANCIS JOURDAIN. — Du « Soir » :

« Mercredi soir, dans un restaurant de Bruxelles, quelques artistes ont fêté M. Fran-

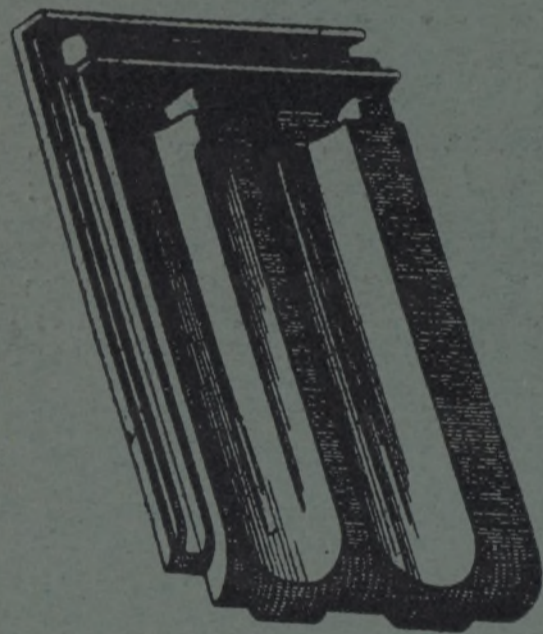
cis Jourdain, l'éminent décorateur français. Successivement M. Van der Swaelmen, au nom de la Société des Urbanistes; M. Georges Henderickx, au nom de la Société Centrale d'Architecture, et M. Pierre Bourgeois, au nom du groupe de la Lanterne Sourde, congratulèrent leur invité et dirent les mérites de ses audacieuses tentatives architecturales. M. Francis Jourdain répondit de la manière la plus chaleureuse et la soirée se prolongea au milieu de conversations fort animées. »

\*\*\*

L'ARCHITECTE MIES VAN DER ROHE a, cette année, ajouté à son œuvre la réalisation d'une curieuse et puissante conception : le mémorial de Carl Liebrecht et de Rosa Luxembourg, monument érigé par les soins du Parti Communiste allemand, au cimetière de Friedrichsfelde.

**R**  
**VIKING**  
1000 *Alvantfabriken*  
1000 *Alvantfabriken*  
1000 *Alvantfabriken*  
**„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

**POUR LA SOMME DE FRS**  
**NOS ABONNÉS REÇOIVENT :**

**25**

**LES ABONNEMENTS PRENNENT COURS A PARTIR DU NUMÉRO 1**

**12 NUMÉROS DE LA REVUE "LA CITÉ"**  
**SOIT UN VOLUME D'ENVIRON**  
**144 PAGES DE TEXTE, ET**  
**96 PLANCHES DE GRAND FORMAT**

---

**12 NUMÉROS DE LA REVUE "TEKHNE"**  
**CONSACRÉE A L'INFORMATION**  
**ET A LA TECHNIQUE DU BATIMENT**  
**SOIT UN VOLUME DE 240 PAGES**  
**ABONDAMMENT ILLUSTRÉ**

---

**UNE RISTOURNE DE 25 FRANCS**  
**SUR NOS ÉDITIONS (DEMANDEZ LA LISTE)**

**COMPTÉ**  
**CHÈQUES**  
**POSTAUX**  
**N. 16621**

---

---

---

---

---