

L'ARCHITECTURE-URBANISME-ART PUBLIC

LA CITE'

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

NUMERO

10

VOLUME VI

AOUT - SEPT.

1 9 2 7

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 10. AOUT-SEPTEMBRE 1927

L'AUTRE CRISE DU LOGEMENT.

LA GRANDE QUESTION DES GARAGES

CHAPITRE III

LES GARAGES A ETAGES DECALES LE SYSTEME HUMY MOTORRAMP

Notre dernier article a montré la supériorité des rampes droites superposées sur tout système de rampe circulaire ou de rampe continue à trajet direct.

Néanmoins, les Américains ont considéré qu'il y avait mieux à trouver.

Ils se sont astreints à rechercher une solution encore plus simple, plus économique et, par conséquent, d'un meilleur rendement commercial.

Ne peut-on donc pas — se sont-ils dit — construire des garages à étages sur des terrains relativement petits, éviter ces longs parcours de 20 à 30 mètres dans les étages (parcours si gênant pour la sécurité des voitures garées), diminuer les causes d'accidents sur des rampes longues?

Ils ont cherché dans ce sens, et c'est ainsi qu'ils sont arrivés, petit à petit, à l'ingénieuse solution de la Ramp Building Corporation qui exploite les brevets américains du système Humy Motorramp.

Une solution ingénieuse

Ce système est à la fois très ingénieux et très simple.

Il consiste en ceci :

Pratiquement, les voitures évoluant dans un garage, l'expérience l'a démontré, ne peuvent pas circuler sur des déclivités de plus de 15 p.c., ce qui veut dire que, si l'on veut leur faire franchir la hauteur de 3 mètres qui sépare généralement deux étages, il faut installer dans chaque étage une rampe droite d'une longueur de 20 mètres.

Or, 20 mètres, c'est la longueur qu'occuperaient 4 voitures.

N'y aurait-il pas moyen de réduire la longueur de la rampe sans augmenter sa pente, pour faire cependant passer les voitures d'un étage à un autre?

Ce problème paradoxal a eu cependant sa solution, et par un procédé bien simple. Ainsi que le montre la figure 1, on a coupé par le milieu le bâtiment, suivant un plan vertical, et on a décalé en hauteur les deux morceaux ainsi obtenus, de la valeur d'un demi-étage, c'est-à-dire de 1 m. 50. Le sol du rez-de-chaussée sur lequel entre une voiture, se trouve donc dans le premier demi-bâtiment en contrebas de 1 m. 50 par rapport au plancher du second demi-bâtiment qui lui fait vis-à-vis. Il en résulte qu'il suffit d'une rampe de 10 mètres (au lieu de 20

(1) Suite de l'article publié dans les numéros 9 et 10 de « Tekhné ». Nous réitérons nos remerciements à B. Baudry de Saunier qui a bien voulu mettre à notre disposition les clichés parus dans la Revue « Omnia », lors d'une première publication des études de M. Fournier. N. d. l. R.

tout à l'heure) pour qu'une voiture passe d'un étage à un autre, et qu'ainsi on a gagné

forte, d'où la nécessité de trouver un juste équilibre entre ces trois éléments.

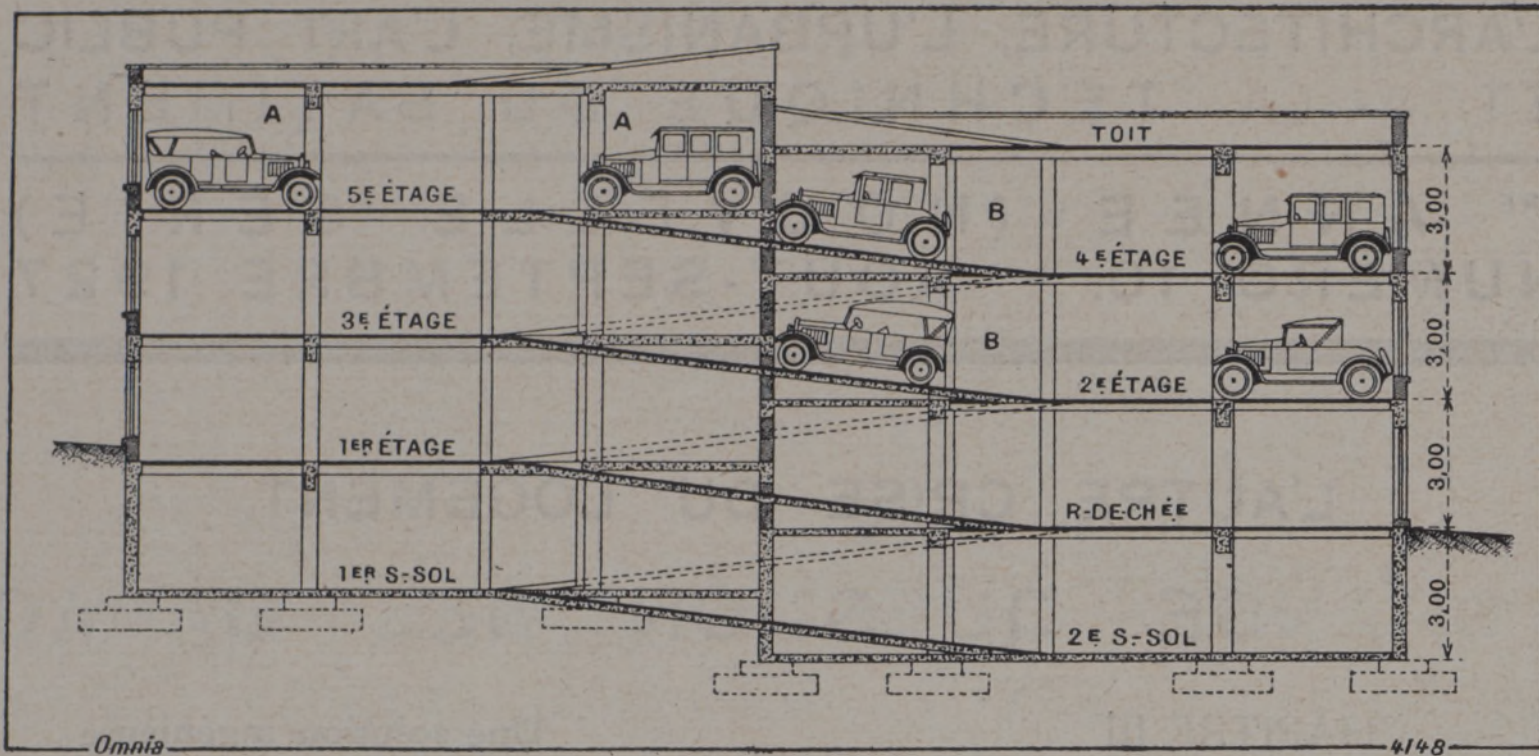


Fig. I. — Garage du système Humy Motorramp à étages décalés (coupe transversale par le milieu rampes (10 mètres environ) dont la pente est de 15 p.c. généralement. Sur ce dessin, les rampes du garage). — Les voitures montent ou descendent d'un étage à l'autre au moyen de courtes rampes qui vont du rez-de-chaussée au 1^{er} sous-sol, du 1^{er} au 2^e, du 3^e au 4^e sont figurés en pointillés.

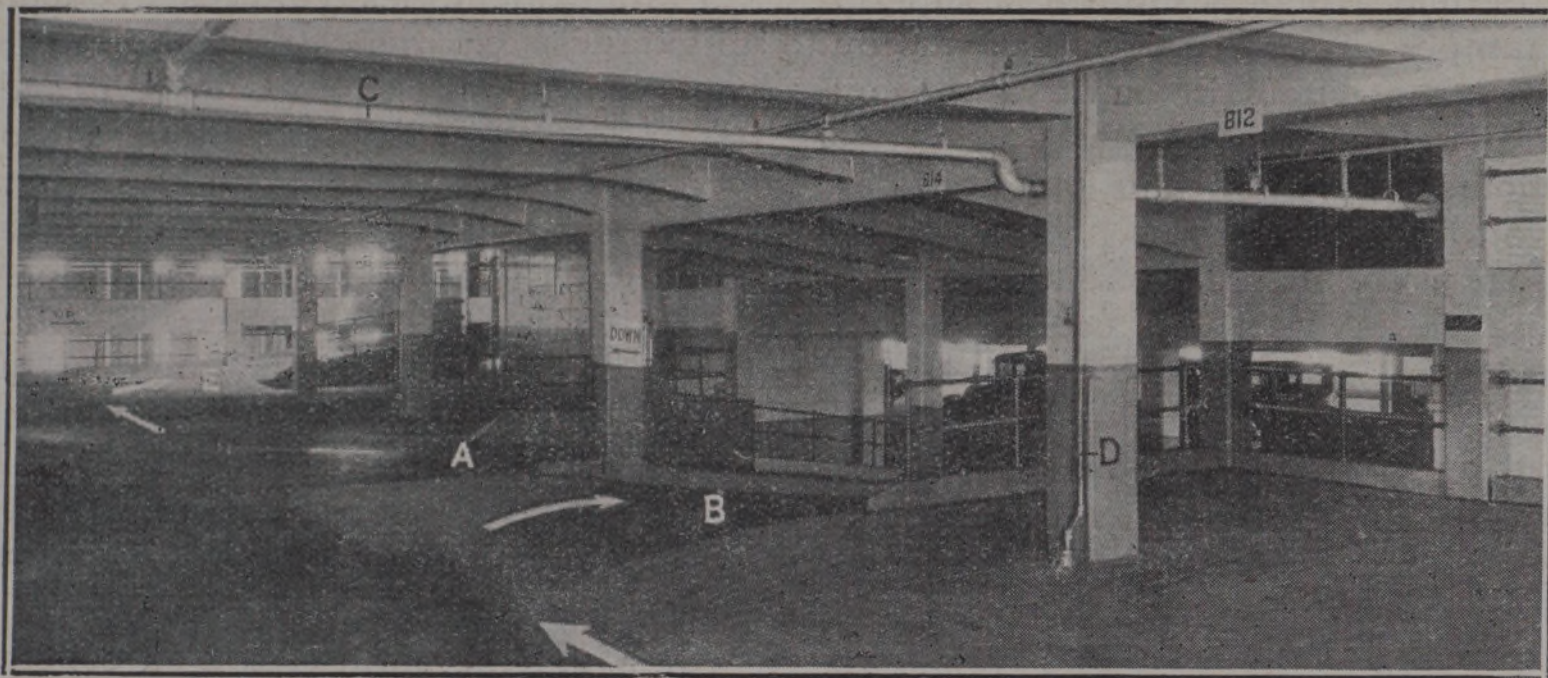


Fig. II. — Photographie prise à l'intérieur d'un garage du système Humy Motorramp avec rampes doubles indépendantes. — A. rampe montante. — B. rampe descendante. Les deux rampes sont indépendantes. Elles sont séparées par des poteaux et un trottoir. — C. tuyaux de chauffage. — D. tuyau d'eau pour le lavage des voitures sur place et canalisation d'air comprimé pour le gonflage des pneus. — E. rampe conduisant à l'étage supérieur. Les voitures doivent suivre le sens de circulation indiqué par de larges flèches peintes sur le sol. Chaque voiture a sa place numérotée par une pancarte fixée au plafond. (812, 814, etc.)

par étage, grâce à cette combinaison, la surface de 2 voitures.

La pente des rampes est en effet fonction de la hauteur des étages et de la largeur des travées. Plus les travées seront étroites, plus les étages seront hauts, plus la pente sera

La moyenne adoptée pour les travées est d'environ 15 mètres, chaque voiture occupant 4 m. 50 à 5 mètres.

La largeur de l'allée est de 5 à 6 mètres.

Les rampes qui permettent aux voitures de monter d'un étage à l'autre sont forcément

moins longues puisqu'au lieu de s'élever de la hauteur d'un étage (3 mètres par exemple) elles n'ont plus qu'à s'élever de la hauteur d'un demi-étage (1 m. 50). Si la pente adoptée est de 15 p.c., il n'est besoin que de rampes de 10 mètres au lieu de 20 mètres. Cette longueur de 10 mètres correspond, nous venons de le dire, à l'emplacement occupé par deux voitures : les rampes vont donc se loger aussi facilement que les voitures dès

ne justement l'exemple réalisé du système *M o t o r r a m p* sur un terrain de 18 mètres de largeur.

Les avantages du système

En dehors du rendement commercial que nous examinerons un peu plus loin, les avantages de ce système sont nombreux.

1° On peut établir un garage à étages sur

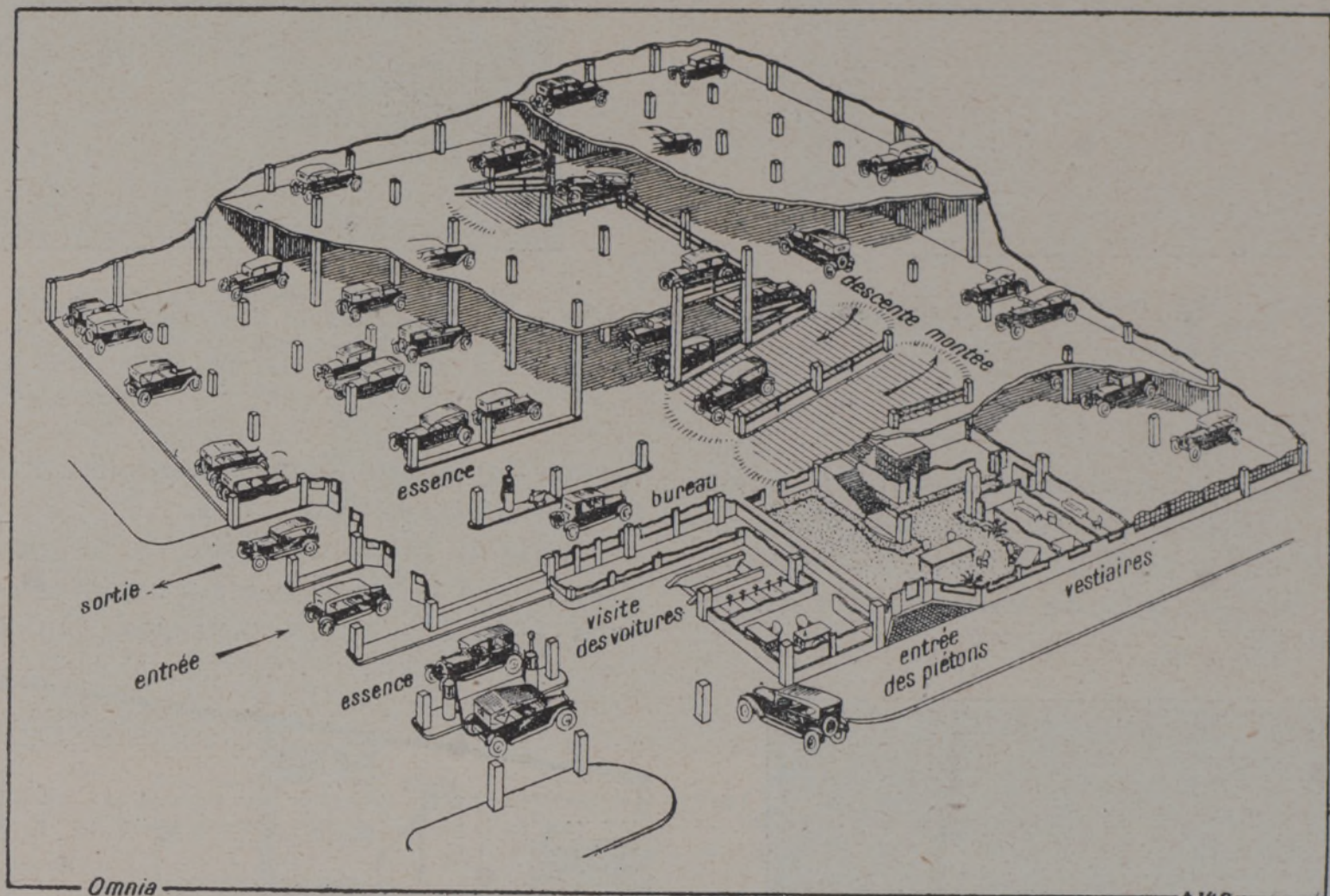


Fig. III. — Vue en perspective d'un garage du système *Humy Motorramp*. — Le garage représenté ici comporte des services importants : distributeurs d'essence, bureau, vestiaire, escaliers pour les automobilistes qui viennent chercher leur voiture et qui n'ont pas ainsi à emprunter les rampes.

que l'on aura arrêté le sens dans lequel elles doivent être placées d'après les dimensions du terrain.

Un plan de garage à étages n'est pas plus difficile à établir avec ce système qu'un plan de rez-de-chaussée.

Comme nous l'avons vu précédemment, il faut que la distance entre les points extrêmes des deux rampes permette aux voitures de tourner en un seul coup de volant, c'est-à-dire que les trottoirs extrêmes de deux rampes simples doivent être distants d'au moins 15 mètres. La figurine 1 de la figure IX don-

un terrain de 15 mètres sur 30 mètres, puisque les rampes n'ont plus que 10 mètres de longueur au lieu de 20 ou 25 mètres.

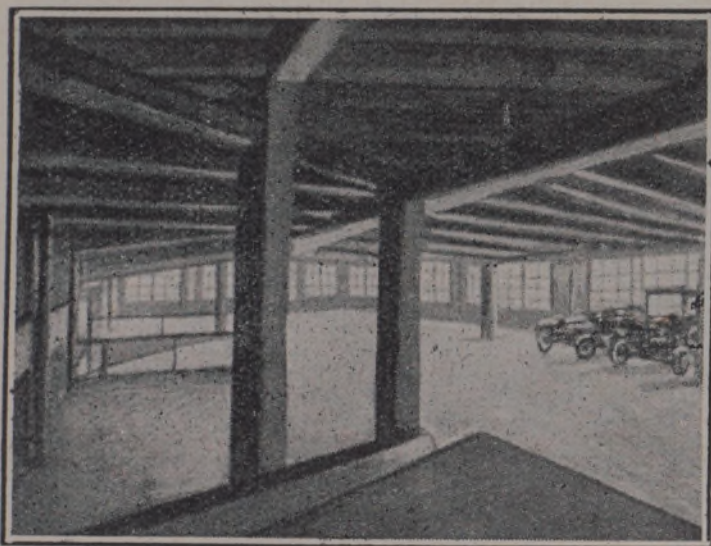
2° La construction en est assez économique parce que très simple : en effet, il suffit de mettre des poteaux de chaque côté des allées de circulation : les portées se trouvent réduites à 5 mètres. Les poutres de faibles sections étant plus économiques et tenant peu de place dans la hauteur, permettent des étages de 3 mètres et diminuent la pente des rampes. De plus, tous les éléments de la construction sont rectilignes, ce qui est idéal pour

le béton armé. Enfin, la disposition même des poteaux (que l'on peut placer suivant le terrain, toutes les 3 ou 4 voitures) assure la protection des véhicules garés.



Fig. IV. — Le système Humy Motorramp :
Vue prise du point A (voir fig. V).
Lorsque l'automobiliste va aborder la rampe, il a déjà une vue très nette de l'étage où elle aboutit.

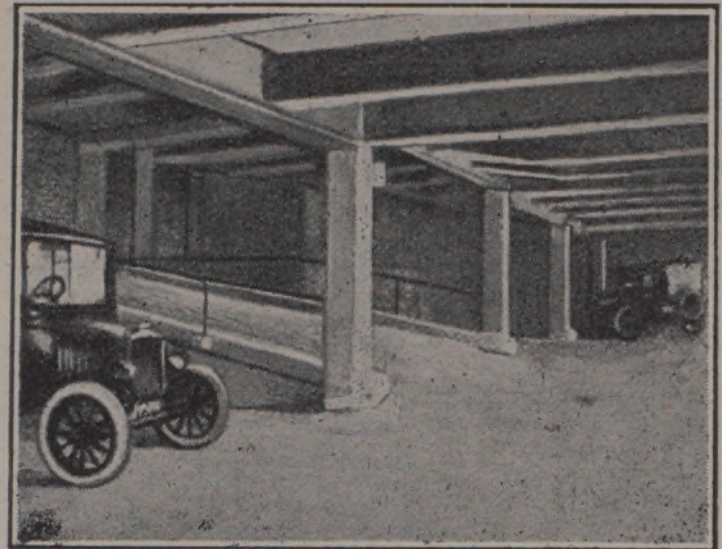
La sécurité est presque comparable à celle que ces véhicules peuvent trouver dans les boxes (que l'on tend d'ailleurs à abandonner de plus en plus à cause de leur prix de revient élevé).



Vue prise du point B (voir fig. V).
L'accès de la rampe est bien dégagé. Les poteaux de construction ne gênent en rien les manœuvres.

Tous les éléments des garages de la Ramp Building Corporation sont basés sur les dimensions d'un emplacement de voiture. Une rampe simple occupe en largeur l'emplacement d'une voiture et demie, en longueur l'emplacement de deux voitures.

Une rampe double occupe en largeur l'emplacement de deux voitures et demie, un escalier l'emplacement d'une ou de deux voitures suivant son importance, une plate-



Vue prise du point C (voir fig. V)
Dès que l'automobiliste a atteint le milieu de la rampe, il voit non seulement l'ensemble de l'étage où il va aborder, mais encore la plus grande partie de la rampe qui conduit à l'étage supérieur.

forme de lavage l'emplacement de deux ou quatre voitures, etc.

La figure II montre l'état de propreté dans lequel il est facile de tenir un garage construit avec autant d'esprit pratique. On aperçoit

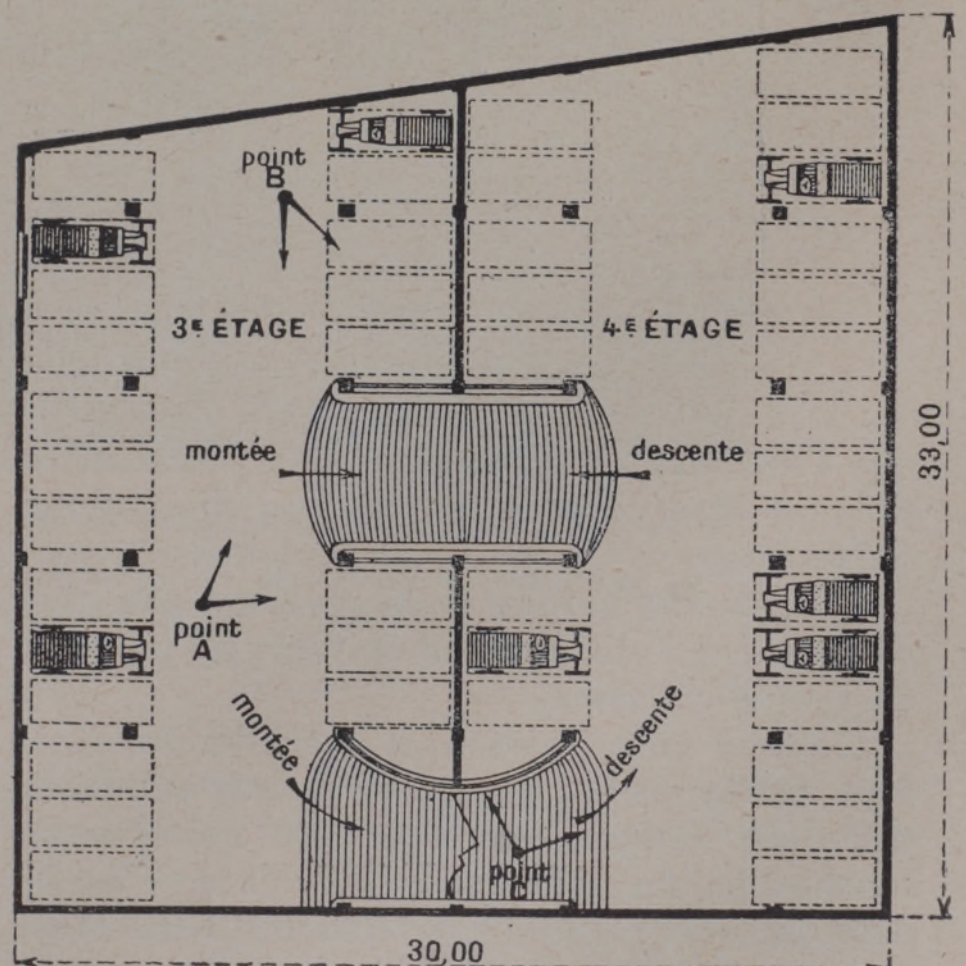


Fig. V. — Plan des 3^e et 4^e étages d'un garage établi d'après le système Humy Motorramp.

très nettement le numéro d'emplacement des voitures, le sens de circulation (indiqué par des pancartes sur les poteaux et par des flèches sur le sol), les canalisations de chauffage (au plafond), d'eau pour le lavage (sur le poteau près des rampes), ainsi que les prises d'air comprimé pour le gonflage des pneus.

3° Les dangers d'accident sont réduits au

à porter les planchers; les portes coupe-feu se trouveront disposées sur le milieu des rampes (fig. VI).

Rendement commercial. — La figure VIII indique très exactement les rendements comparatifs des garages, soit avec ascenseur et rampes droites ordinaires, soit avec des rampes du système Humy Motor-ramp.

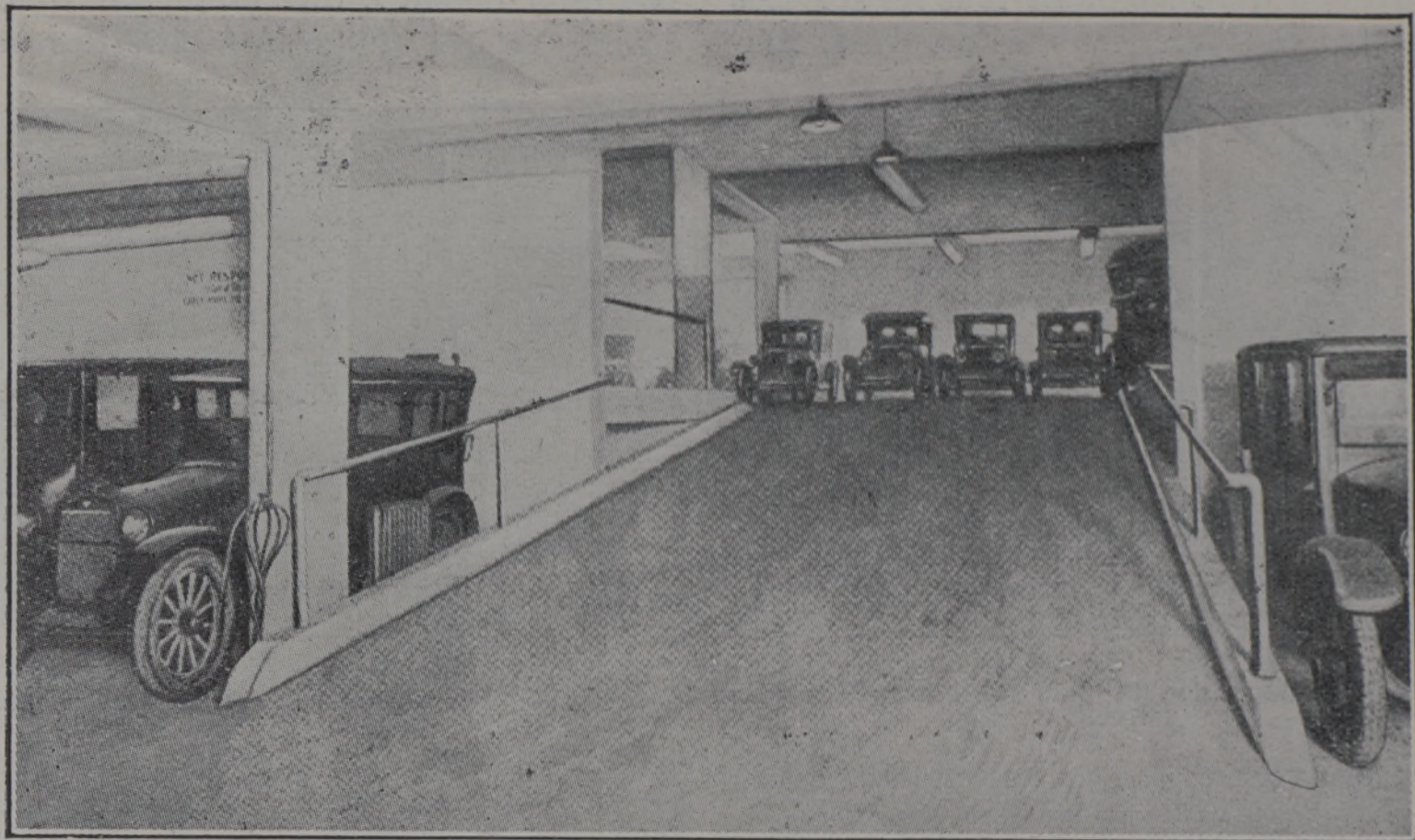


Fig. VI. — Rampe du système Humy Motorramp reliant deux étages (vue de face). On voit nettement le décalage des deux étages l'un par rapport à l'autre. Les portes coupe-feu sont disposées sur le milieu de la rampe.

minimum puisqu'une voiture dont les freins ne marchent pas, n'a pas le temps de s'emballer sur une rampe de 10 mètres; de même pour un chauffeur débutant, la période d'attention soutenue nécessaire dans le parcours des rampes est réduite de moitié : en cas d'hésitation, il peut même demeurer sur le palier des étages pour laisser passer une voiture circulant dans le sens opposé : il ne gênera pas le trafic.

Les figures IV, VI et VII donnent une idée de la facilité d'utilisation de ces rampes.

4° Au point de vue incendie, le garage se trouvant divisé suivant une ligne droite, on peut établir à l'endroit de la dénivellation un mur coupe-feu qui servira en même temps

Il ressort de cette comparaison que ces dernières rampes ne prennent pas plus de place que les ascenseurs. Si l'on admet un rendement maximum de 100 sur un terrain de 30×30 mètres pour garage à rez-de-chaussée, un garage avec ascenseur donnera 82.14 p.c., une rampe droite continue tournant dans un angle du bâtiment donnera 71.42 p.c., tandis que la rampe du système Humy Motorramp arrivera à 85.7 p.c.

Si nous comparons les plans des garages Eliot street et Commodore Baltimore (voir le précédent numéro de « Tekhné »), conçus cette fois avec un système Humy Motor-ramp, leur rendement se trouvera amélioré de 20 p.c.

Dans les plans de la figure VIII, où il n'est prévu aucun service, la surface commerciale occupée par une voiture avec des travées de 15 mètres et une rampe simple est de 17 m² 50, tandis que pour un plan à deux rampes avec des travées de 18 mètres, la surface commerciale occupée par une voiture est de 21 m² 60.

Ces surfaces sont un minimum, car il y a lieu de prévoir dans les plans tous les services accessoires : escaliers, lavage, contrôle, ma-

Tout ceci n'est qu'une question d'adresse de la part de l'architecte.

La nécessité de décaler les étages augmente, il faut le reconnaître, les difficultés pour la surveillance et l'utilisation des services généraux (contrôle, magasin, vestiaire, W.-C., distribution d'essence, lavage) : en effet, à moins de garages de dimensions considérables, ces services ne peuvent être prévus qu'à raison d'une unité par deux demi-étages, ce qui oblige la moitié des usagers à

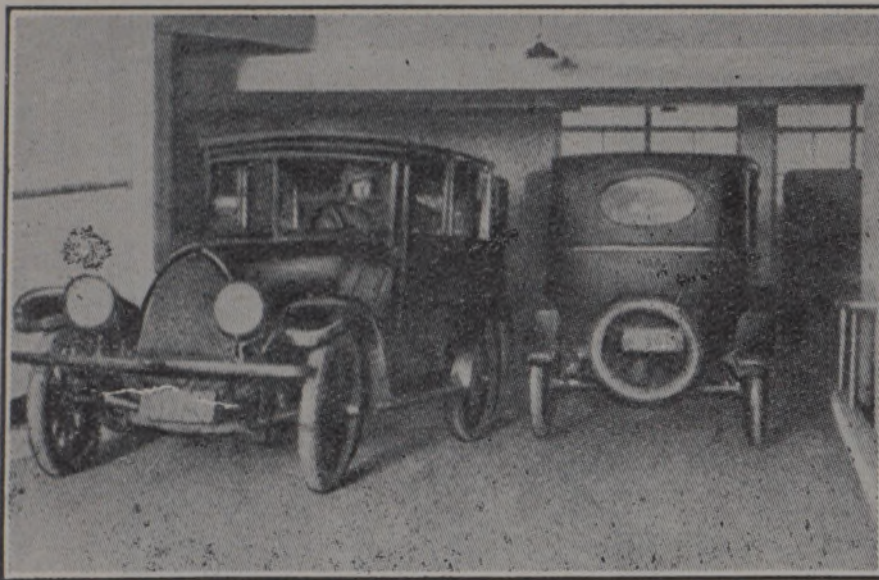
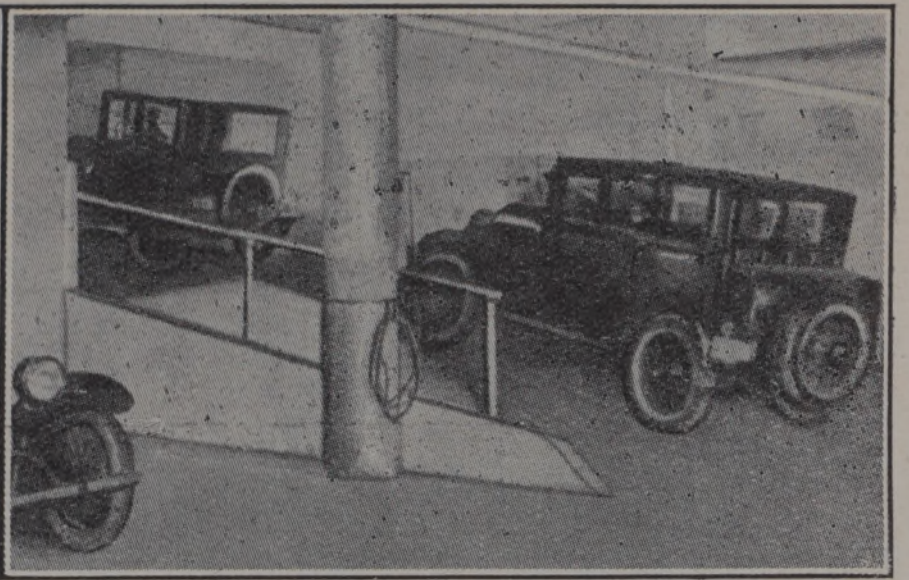


Fig. VII. — Rampe double pour le passage de deux voitures



Rampe simple pour le passage d'une seule voiture

gasin, W.-C. vestiaire distribution d'essence, etc., etc.

Il semble donc bien que la solution de garage avec le dispositif Humy Motorramp soit aussi pratique que possible et qu'elle ne comporte que des avantages.

Ses inconvénients

Cette solution peut comporter cependant des inconvénients. Par exemple, la façade du bâtiment se trouvera coupée en deux par les différences de niveau des planchers. Mais il y a un remède : si l'on prend la précaution d'établir les rampes perpendiculairement à la façade principale, cet inconvénient ne sera en effet plus guère visible et même, dans le cas d'un plan analogue à celui de la figure IX (figurine 6), on pourra réaliser une très belle façade principale, témoin la façade monumentale du Statler Garage, à Philadelphie, qui est vraiment un palais pour automobiles.

Nous reproduisons cette façade à la figure X. gravir ou descendre chaque fois un demi-étage pour s'y rendre. Aussi un terrain carré est-il utilisé d'une façon plus agréable pour les clients ou employés dans le cas de la figurine 2 (fig. IX) que dans celui de la figurine 5. A ce même point de vue, les plans des figurines 1 et 6 (fig. IX) sont également plus avantageux, les services généraux étant alors placés à l'étage le plus vaste du garage.

L'autre inconvénient que nous pourrions reprocher au système est de faire emprunter aux voitures montantes ou descendantes dans les étages, les allées où sont déjà rangées des voitures.

Mais la différence de rendement est telle que l'on en arrive à négliger cet inconvénient : il est certain que c'est dans le plan de la figure IX, figurine 1 où le terrain est étroit qu'il est le moins sensible.

Chaque propriétaire ou chauffeur peut avoir besoin de s'occuper de sa machine et

le défilé incessant d'autres voitures devant la sienne peut le gêner dans son travail. Les voitures garées risquent également d'être

nants peut être légèrement plus troublé que lorsqu'il en a fait 20. Nous croyons que ce n'est qu'une question d'habitude à prendre.

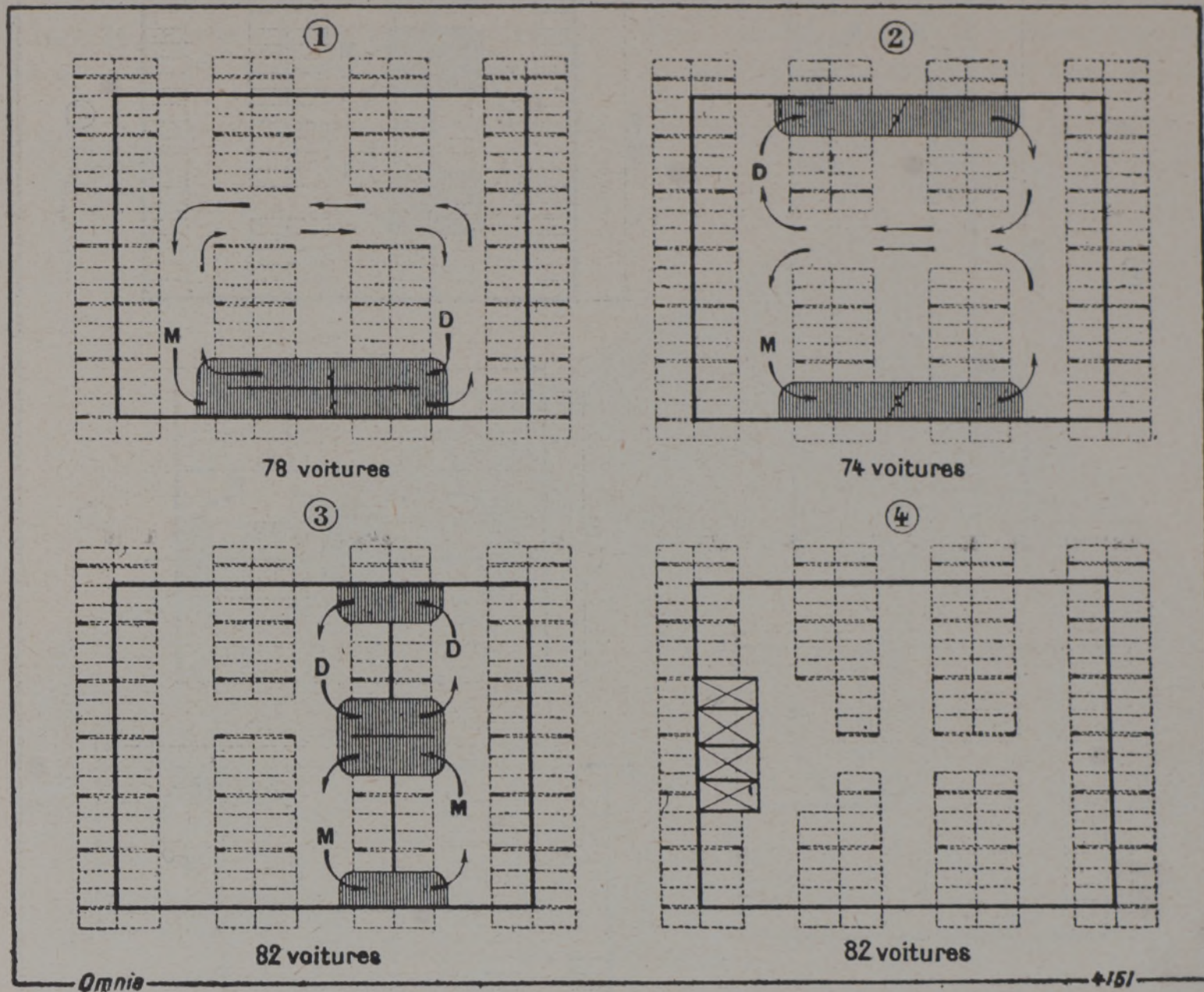


Fig. VIII. — Plans comparatifs de différents systèmes de Garages établis sur un même terrain. = 1. Garage avec rampes droites jumelées. = 2. Garage avec rampes droites indépendantes. = 3. Garage avec rampes du système Humy Motorramp = 4. Garage avec monte-voitures. Il ressort de la comparaison de ces divers plans que le système Humy Motorramp est d'un rendement égal à celui du monte-voitures.

« accidentées » par des chauffeurs maladroits bien plus souvent que si les rampes étaient indépendantes et que le trafic de montée ou de descente se fit en dehors de celui des étages.

Le gros reproche que font les Allemands à ce système est justement la qualité que lui trouvent les Américains : ils redoutent la rampe courte qui fait tourner une voiture deux fois pour monter un étage entier, soit deux demi-étages; il est certain qu'à monter 20 étages entiers ordinaires, on gravit 40 demi-étages de ce système et un chauffeur qui, en montant au dernier étage, a fait 40 tour-

Exemples de garages établis d'après le système Humy Motorramp.

Nous donnons un certain nombre de plans de garages où le système Motorramp est employé sur les formes de terrains les plus variés (fig. IX, figurines 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7). Dans ces plans le système-type déjà cité plus haut est celui de la figurine 5. Il a été fait pour avoir, à rez-de-chaussée, une entrée unique pour monter et descendre juste dans l'axe de la façade, ce qui est l'idéal.

Dans le cas des rampes doubles, la figurine 4 avec rampes jumelées, a l'avantage d'une circulation moins étendue aux étages

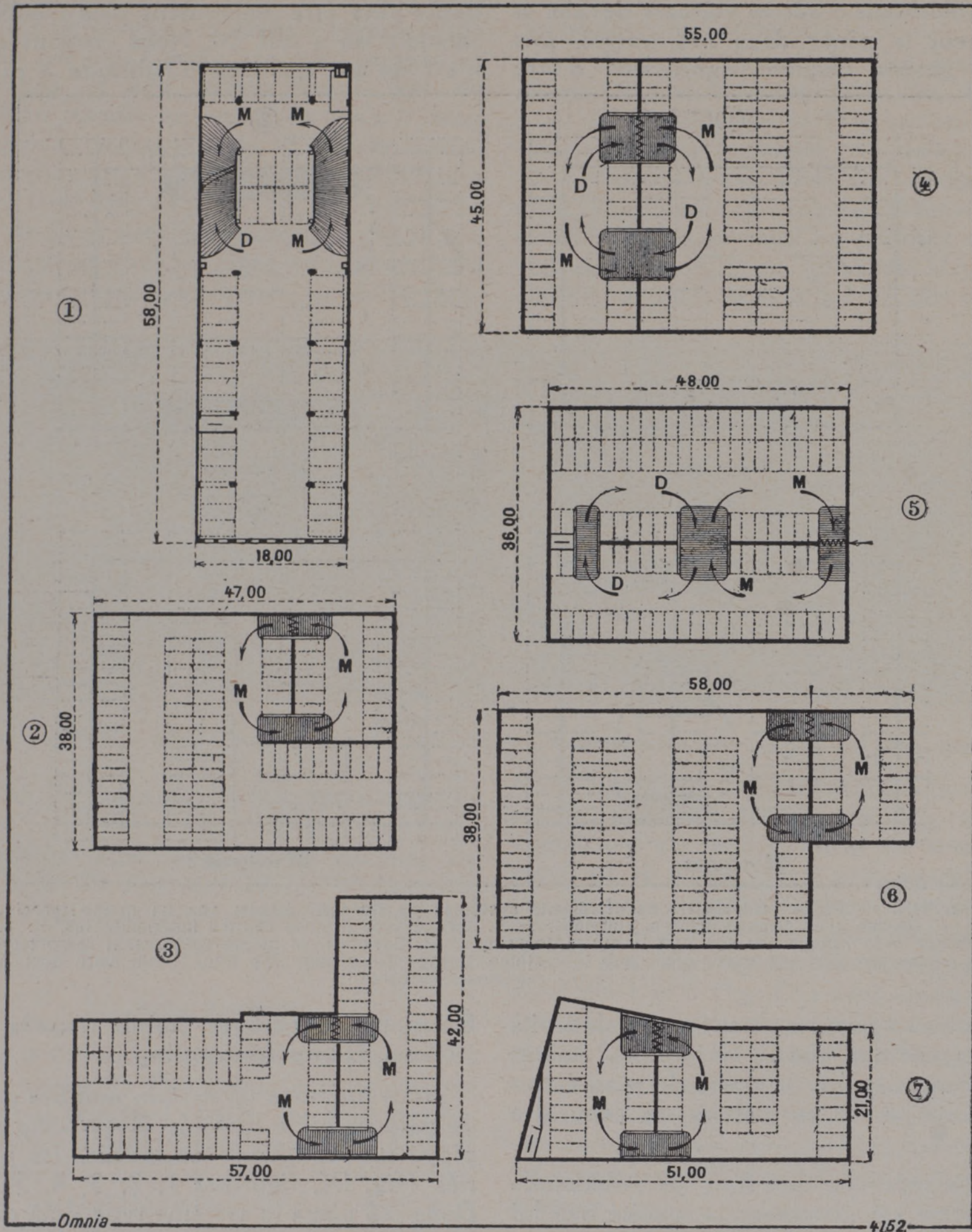


Fig. IX. — Quelques exemples d'utilisation du système Humy Motorramp pour divers emplacements de terrains. = 1. Rampe double pour deux voitures pour garage établi sur terrain étroit. = 2. Rampe simple pour une voiture; elle est placée dans un angle pour réduire au minimum la surface de l'étage décalé et pour faciliter aussi la surveillance à l'étage. = 3. Etant donné la forme du terrain sur lequel est bâti le garage, les rampes ont été placées à l'endroit le plus propice pour faciliter le rangement des voitures. = 4. Rampes doubles jumelées. Les voitures montantes et descendantes se croisent sur les deux rampes. = 5. Rampes doubles indépendantes. Les voitures montantes et descendantes suivent chacune leur route sans risquer de se croiser et de s'accrocher. (C'est un plan analogue à celui du garage reproduit à la figure II). = 6 et 7. Rampe simple placée de façon à permettre le logement du plus grand nombre possible de voitures.

pour le passage des voitures montantes ou descendantes — par contre, les voitures sont obligées de se croiser sur les rampes ou les paliers, ce qui augmente les risques d'accidents. Dans la figurine 5, on peut remarquer que si la surface où circulent, aux étages, les

ser le système Humy Motorramp en France, et même à Paris. La disposition de l'étage décalé conviendrait même mieux que tout autre système, par suite des règlements parisiens qui concernent la hauteur des immeubles et qui obligent les architectes à prévoir des



Fig. X. — Le Statler Garage de Philadelphie. — Voici la façade principale d'un garage établi d'après le système Humy. La rampe est placée dans un angle comme l'indique la figure VII (figurines 2 et 6). Cette disposition permet de sauvegarder la belle ordonnance des façades.

voitures passantes est plus grande, le trafic montant est indépendant du trafic descendant, sauf sur la rampe centrale où l'on peut au besoin prévoir un trottoir comme séparation (voir figure II). La surface des rampes doubles indépendantes est un peu plus grande que celle des rampes doubles jumelées. En résumé, ces inconvénients ne sont pas bien graves : nous les avons formulés en arbitre impartial. Nos lecteurs les oublieront devant les gros avantages du système.

Nous ne voyons aucune difficulté à utili-

retraites aux étages supérieurs. Ces garages peuvent être construits sur nos grands terrains enfermés soit en mettant des cours devant et derrière, soit en faisant une cour centrale.

En résumé, le type de garage à étages décalés est pour nous bien préférable à tous ceux que nous avons examinés; il doit être considéré comme la vraie solution pratique à la crise du logement des automobiles.

(A suivre.) Pierre FOURNIER,
Architecte diplômé par le Gouvernement.

LE PROBLÈME DE LA REGLEMENTATION CIRCULATOIRE CHEZ NOUS ET AILLEURS

(Suite et Fin de l'article paru dans le n° 8 de Tekhné)

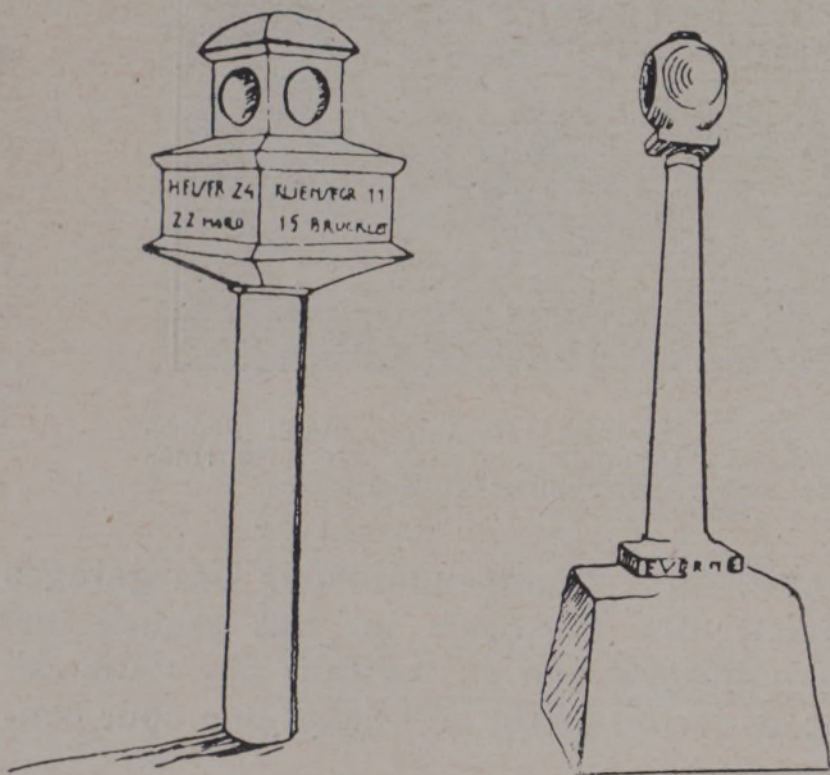
Ayant énuméré les moyens employés par trois importantes municipalités pour conjurer le péril de la « congestion circulatoire » dans les centres urbains, nous examinerons d'un peu plus près quelques méthodes de réglementation du trafic suggérées et appliquées par les ingénieurs américains.

Les trois éléments principaux, qu'il faut considérer dans la solution des problèmes du trafic urbain, sont, d'après l'ingénieur Bartholomew, du service de la municipalité de Saint-Louis :

1. La congestion des centres d'affaires, des centres de divertissement, des centres industriels, où les bâtiments groupés en hauteur, sur une superficie trop restreinte, provoquent une circulation disproportionnée,

est la répartition normale des diverses activités : commerce, industrie, résidence, etc. D'où l'aménagement dans ce sens du plan général, ou les modifications imposées à la situation existante, soit dans le tracé des rues et artères, soit dans la limitation en hauteur des édifices, etc.

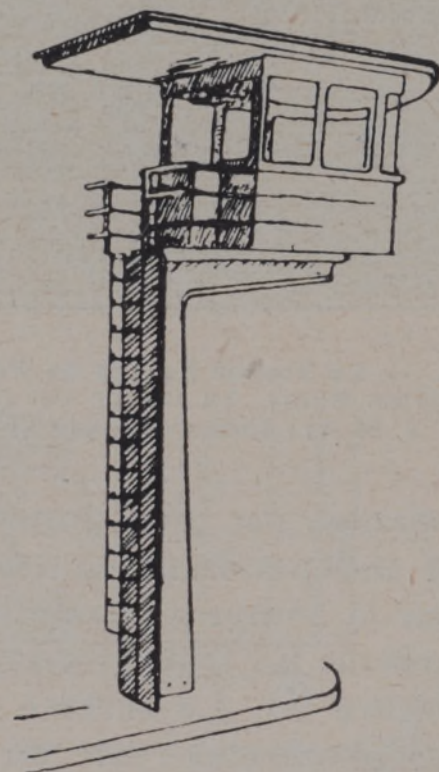
2. Le système artériel de la ville envisagée en égard des conditions présentes et des conditions à prévoir. Ce système comprend la répartition suivante : les routes affectées seulement au trafic extra-régional; les artères essentielles, unissant les centres principaux de la ville et des environs, et formant un tout indépendant; les rues et artères contournant chaque centre principal; l'aménagement de trois voies parallèles assurant, dans les artères principales, la division des



Appareil allemand

Appareil américain

Deux appareils à signaux lumineux pour le contrôle du trafic



Cabine de contrôle du trafic. Berlin

aux heures, par exemple, où la foule qu'ils abritent se répand dans les rues et artères avoisinantes. Le premier pas à faire dans la réglementation du trafic d'une municipalité

divers modes de transport; les zones de répartition du trafic aux croisements importants; les trottoirs largement suffisants; la suppression des impasses, dans les centres

UNE SALLE A MANGER ÉCONOMIQUE

MOBILIER DE Y. OBOZINSKI

⟨PLANCHE I⟩

Nous avons rapporté ici même (voir « Tekné » n° 6) le pauvre éclat dont a brillé à nos yeux « l'Exposition provinciale des Arts Décoratifs » du Brabant, laquelle s'est tenue il y a plusieurs mois au Cinquantenaire. Pauvre éclat! et pour cause. On prétendait toucher à tant de choses qui participent de la vie actuelle, depuis le livre, l'objet usuel, le meuble, jusqu'à l'enseignement. Et les réalisations présentées montraient partout une telle impuissance à comprendre la véritable orientation des préoccupations d'aujourd'hui : l'économie, l'usage, exprimé en formes essentielles et adéquates. Essentiel? Et nous n'avons trouvé qu'une floraison de détails visant au « joli », au « décoratif » (ô combien!). Conceptions d'amateurs satisfaits d'être « à la mode »... Décorations dénaturant la fonction même de l'« outil » primordial, Etc., etc.

Il y eut, disions-nous, de très rares exceptions, des travaux sincères, appuyés sur une compréhension précise de l'utile et de la forme purifiée, exempte d'ornement. Nous avons souligné l'intérêt du mobilier que présentait Y. Obozinski, à l'exposition du Cinquantenaire.

Table, vaisselier et six chaises, dont tout le souci est de servir. Simplicité primordiale des formes, pour l'usage, pour l'œil, et aussi pour la construction qui doit être en série, comme les autos, et les meubles de Malines d'ailleurs. (Sur ce point, les habitudes ne changent pas.) Seulement, cette standardisation permet d'atteindre un prix de vente remarquablement bas; Y. Obozinsky fixait ce prix, à la date de l'exposition, à 1,800 francs, mobilier complet.

Voici d'ailleurs les détails qu'il a bien voulu nous donner sur son intéressant travail : « Ce mobilier a été conçu dans le but d'unir la résistance à l'économie, en supprimant toute préoccupation décorative. Il est destiné à être exécuté en série. La table comporte un système de rallonges; le buffet est à deux tiroirs intérieurs divisés en casiers pour l'argenterie. Des glaces du dessus, deux sont glissantes. Les chaises — ajoute-t-il enfin — sont infiniment plus confortables qu'elles n'en ont l'air. Question d'accoutumance visuelle ».

Nous croyons d'ailleurs que les chaises d'Y. Obozinski réalisent un essai intéressant et original dans la solution du très complexe problème du *siège moderne*, pratique, mais aussi de formes heureuses.

E. HENVAUX.

LE TOMBEAU DE VERHAEREN

(PLANCHE II)

Voici quelques notes résumant les directives qui ont guidé l'architecte Van der Swaelmen, auteur du tombeau.

L'emplacement adopté — à Saint-Amand, sur la berge de l'Escaut, terrain de l'Etat — a été choisi par l'architecte Henry Van de Velde.

« La base évasée du monument, entièrement à découvert à marée basse, épouse l'inclinaison de la berge sur laquelle se déposent les limons du fleuve. À marée haute ordinaire, les flots enveloppent l'éperon. La dalle saillante est au-dessus du niveau des plus hautes marées connues de mémoire d'homme.

» Elle porte le caveau qui surmontera le sarcophage qui recouvre, à Wulveringham, la sépulture actuelle.

» Sarcophage et caveau sont en granit noir; la dalle, l'éperon, la plateforme et l'exèdre en béton armé brut, sur pilotis. L'Escaut décrivant une courbe majestueuse devant les quais du village, l'axe longitudinal du monument se prolonge en celui du cours vers l'aval, de telle sorte que, vu de l'exèdre, le dominant de quelques degrés, l'ensemble du monument qui paraît émaner de la rive s'encadre dans la perspective du fleuve vers l'infini.

» Du village, on aborde le monument de profil. »

Dans le numéro de « 7 Arts », dont nous extrayons ces notes, P. Bourgeois commente « le sectarisme artistique » d'un chroniqueur de la « Gazette de Charleroi ».

Nous connaissons — (P. Bourgeois le souligne encore) — l'autorité des « critiques d'art » du journal carolorégien. C'était déjà très bien, quand il s'agissait de peinture et d'arts décoratifs. Maintenant on parle architecture... et on juge que le monument Verhaeren « ne ressemble à rien ». Il est probable que si le chroniqueur du journal en question avait eu à juger tout seul un livre de poèmes de Verhaeren il eut trouvé aussi que « cela ne ressemblait à rien ».

La construction maritime, que sera le monument Verhaeren, — sans prétention fautive à l'architecture symbolique ou décorative — s'encadrera sans heurt dans le paysage, au bord du fleuve.

Et le vœu du grand poète sera réalisé.

Rappelons que c'est au début d'octobre qu'a eu lieu l'inauguration solennelle du monument de Saint-Amand.

X.

LES NOUVELLES GARES DE METRO A LONDRES

(Planche IV)

La Compagnie des chemins de fer souterrains de Londres a abandonné le modèle standardisé de gares auquel elle était fidèle jusqu'à présent et qui se caractérisait par une façade en terra cota rouge. Nous reproduisons une des nombreuses gares qui viennent d'être construites le long d'une nouvelle voie du « tube ».

UN PROJET D'ORGANISATION D'UNE GARE IMPORTANTE

(PLANCHES III et IV)

L'architecte K. Boy, de Rostock, publie — dans l'organe de la « Verein Deutscher Spiegelglas Fabriken » (Cologne) — un projet de gare centrale.

L'auteur tient à spécifier, en guise de présentation, que son travail est purement théorique, étant basé sur l'appropriation à la technique moderne d'une grande gare, aboutissement d'un réseau ferroviaire.

Un tel projet tire parti des exigences circulatoires essentielles à l'organisation d'une grande gare : l'accès normal aux quais.

En outre, les matériaux nouveaux permettent seuls une exécution adéquate. Le fer, le béton, et le verre surtout, permettent les audaces techniques, et la pureté formelle que l'architecte K. Boy a fait naître dans son travail.

Cette intéressante étude qui ne prétend d'ailleurs être autre qu'« idéale », illustre de belle façon les ressources utilitaires et esthétiques du verre.

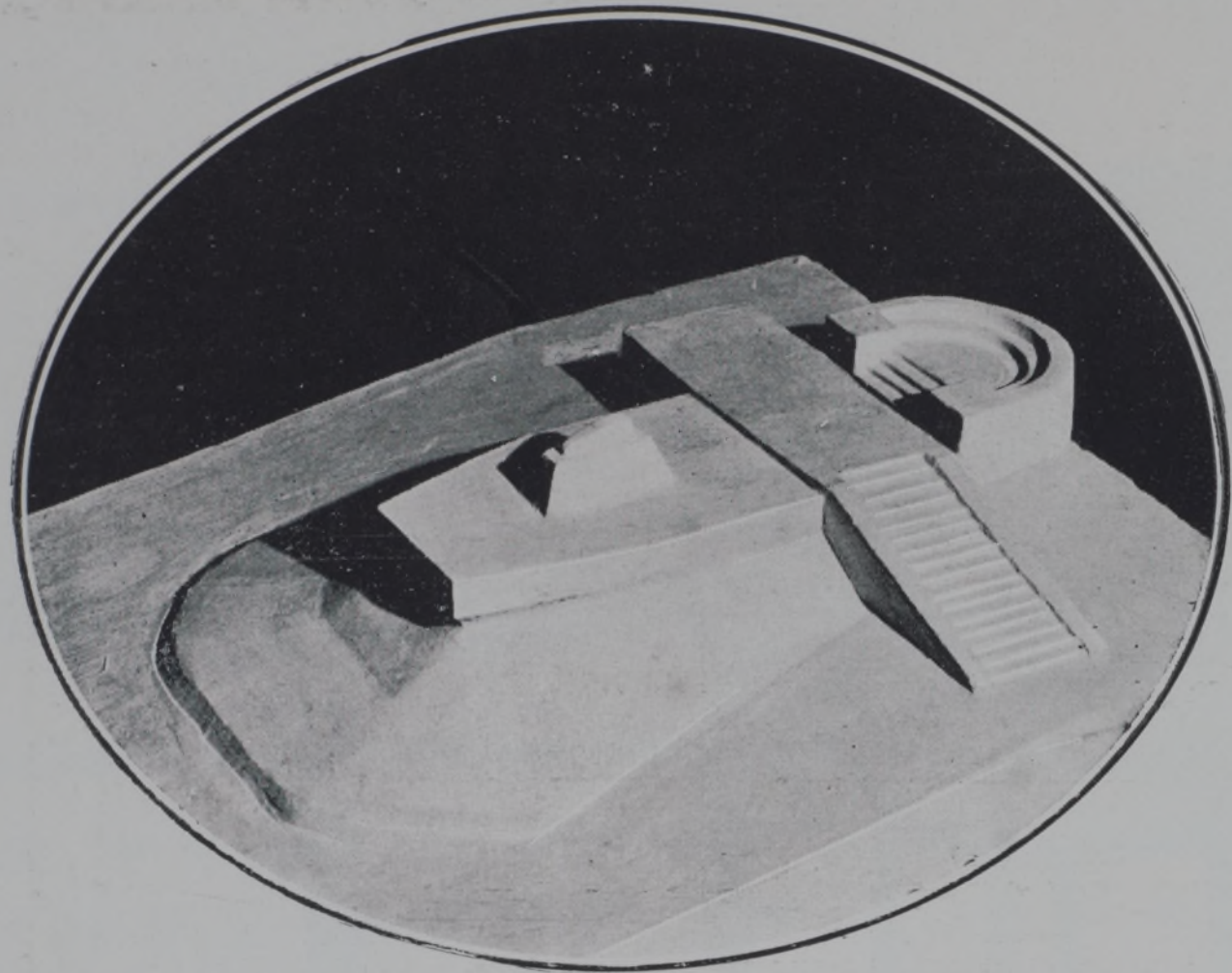
P L A N C H E I



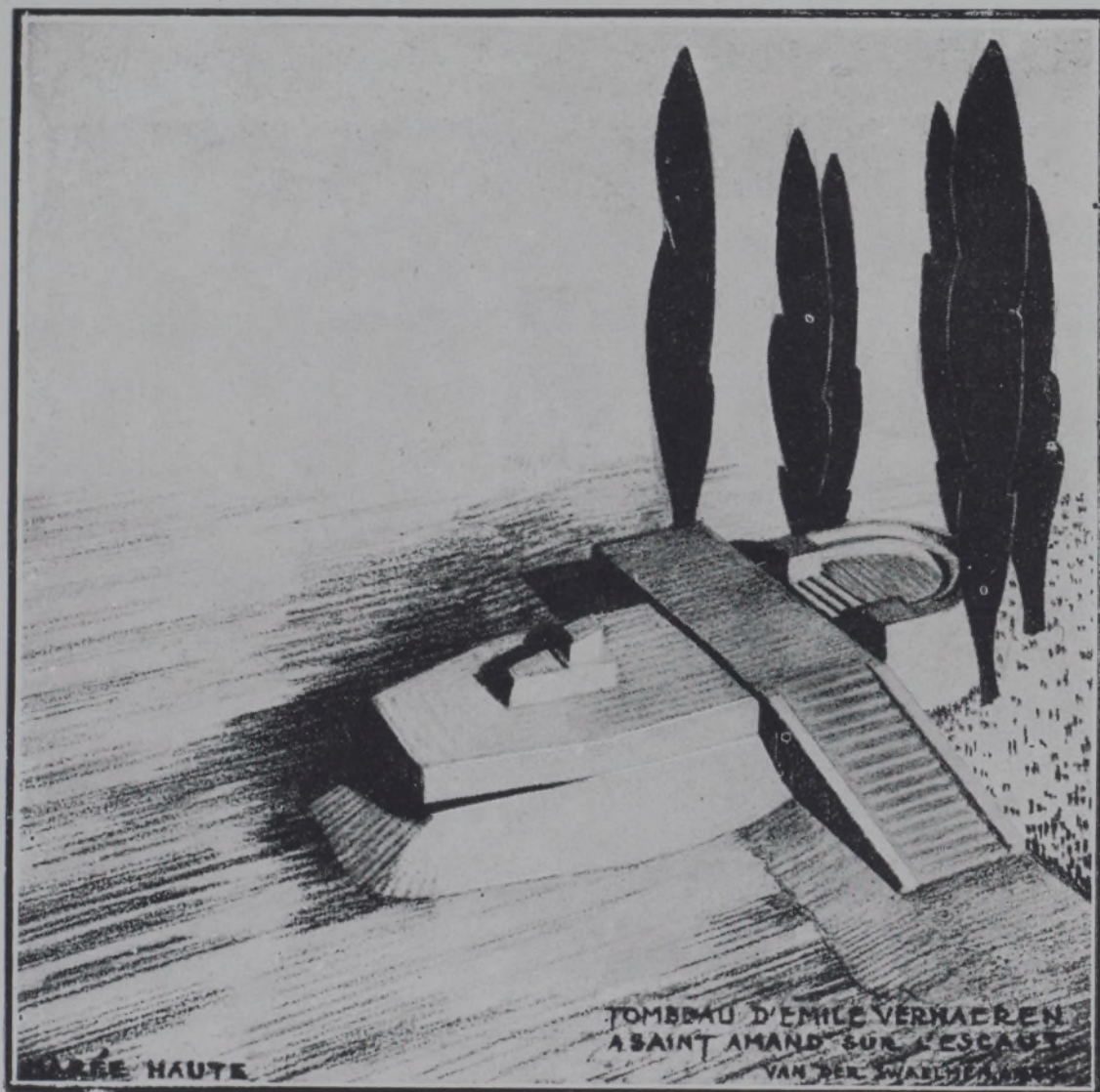
U N E S A L L E A M A N G E R E C O N O M I Q U E
M O B I L I E R D E Y. O B O Z I N S K I

PLANCHE II

LE TOMBEAU DE VERHAEREN
A ST-AMAND-SUR-L'ESCAUT

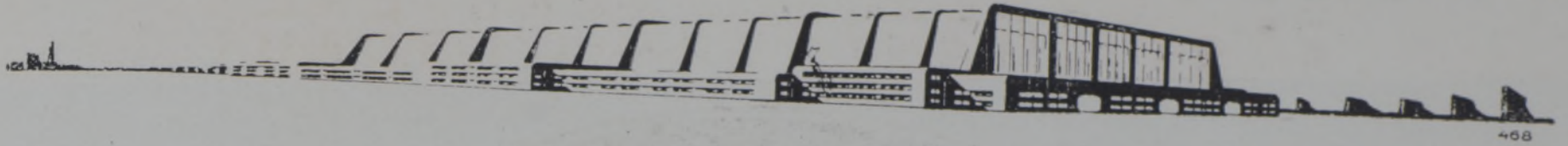


A MAREE BASSE (MAQUETTE)



A MAREE HAUTE (DESSIN)

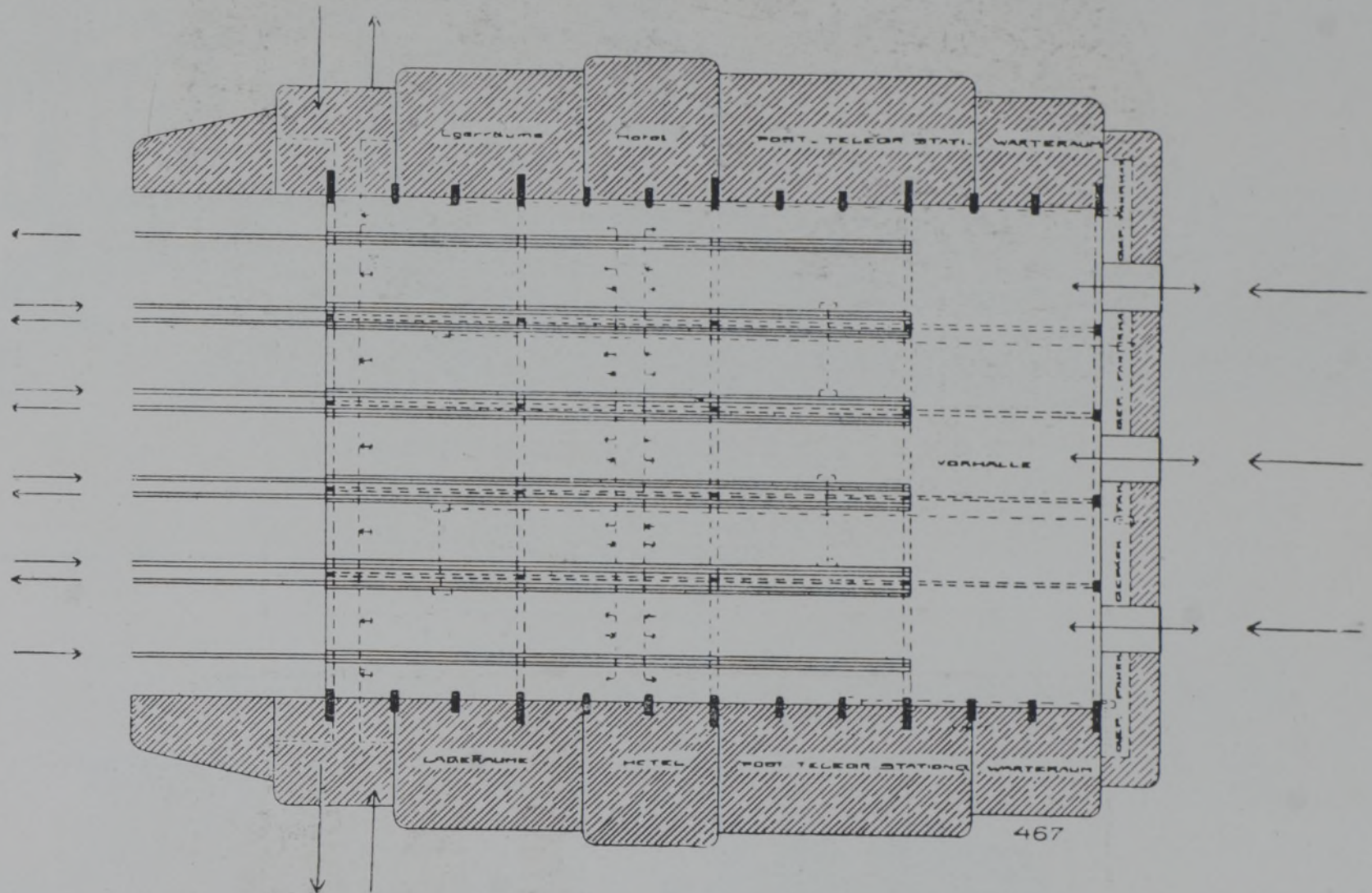
ARCHITECTE : LOUIS VAN DER SWAELMEN



468

CENTRAL-BAHNHOF

BLATT II



467

GRUNDRISS

M 1:1000



AUFRISS

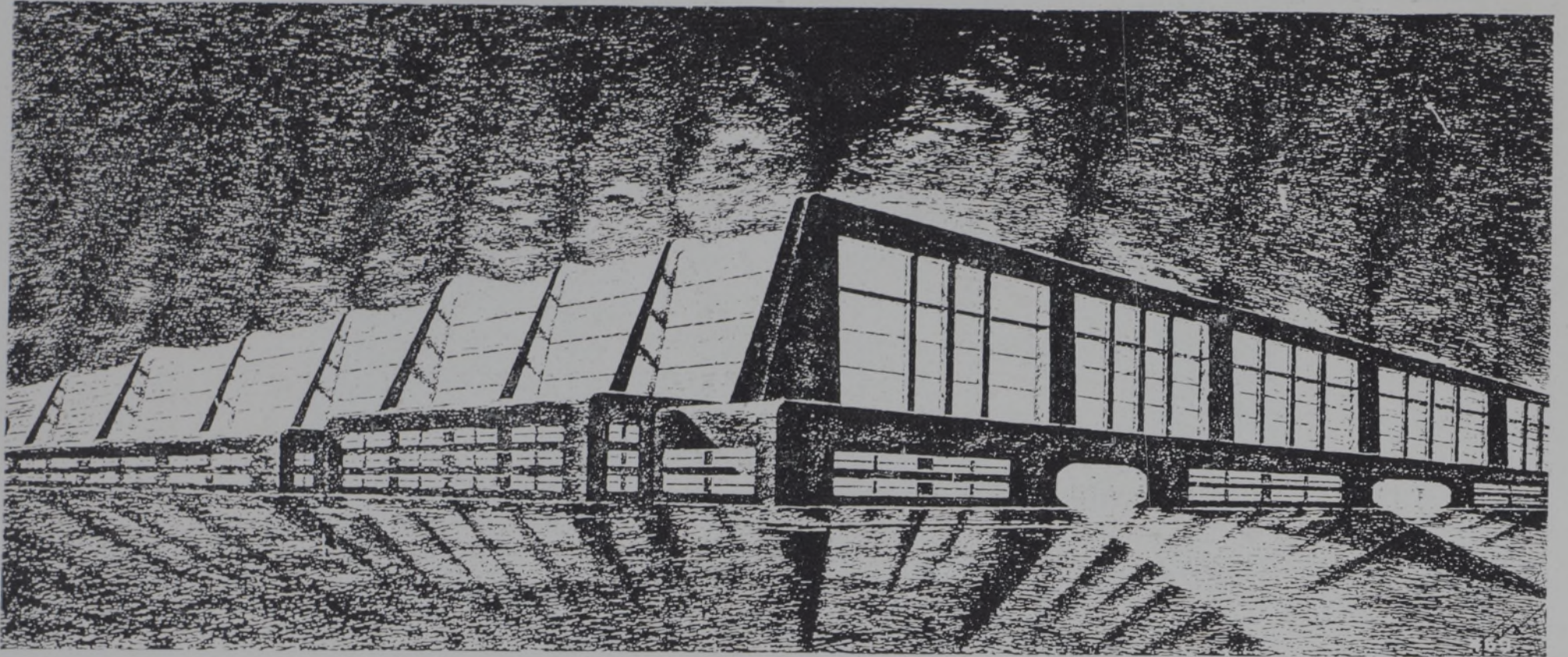
CENTRAL-BAHNHOF

BLATT I

PROJET DE GARE CENTRALE.
K. BOY, ARCHITECTE A ROSTOCK

(Cliché de « La Cité » (d'après la Revue « Kristall-Spiegelglas »).

P L A N C H E I V



PROJET DE GARE CENTRALE.
K. BOY, ARCHITECTE A ROSTOCK

(Cliché de « La Cité » (d'après la Revue « Kristall-Spiegelglas »).



LES NOUVELLES GARES DE METRO A LONDRES
L'ARRET DE CLAPHAM SOUTH
PAR ADAMS, HOLDEN ET PEARSON

Cliché de « The Architects' Journal ».

PLANCHE V

LA PALESTINE MODERNE
PROJETS DE RICH. KAUFFMANN, ARCHITECTE

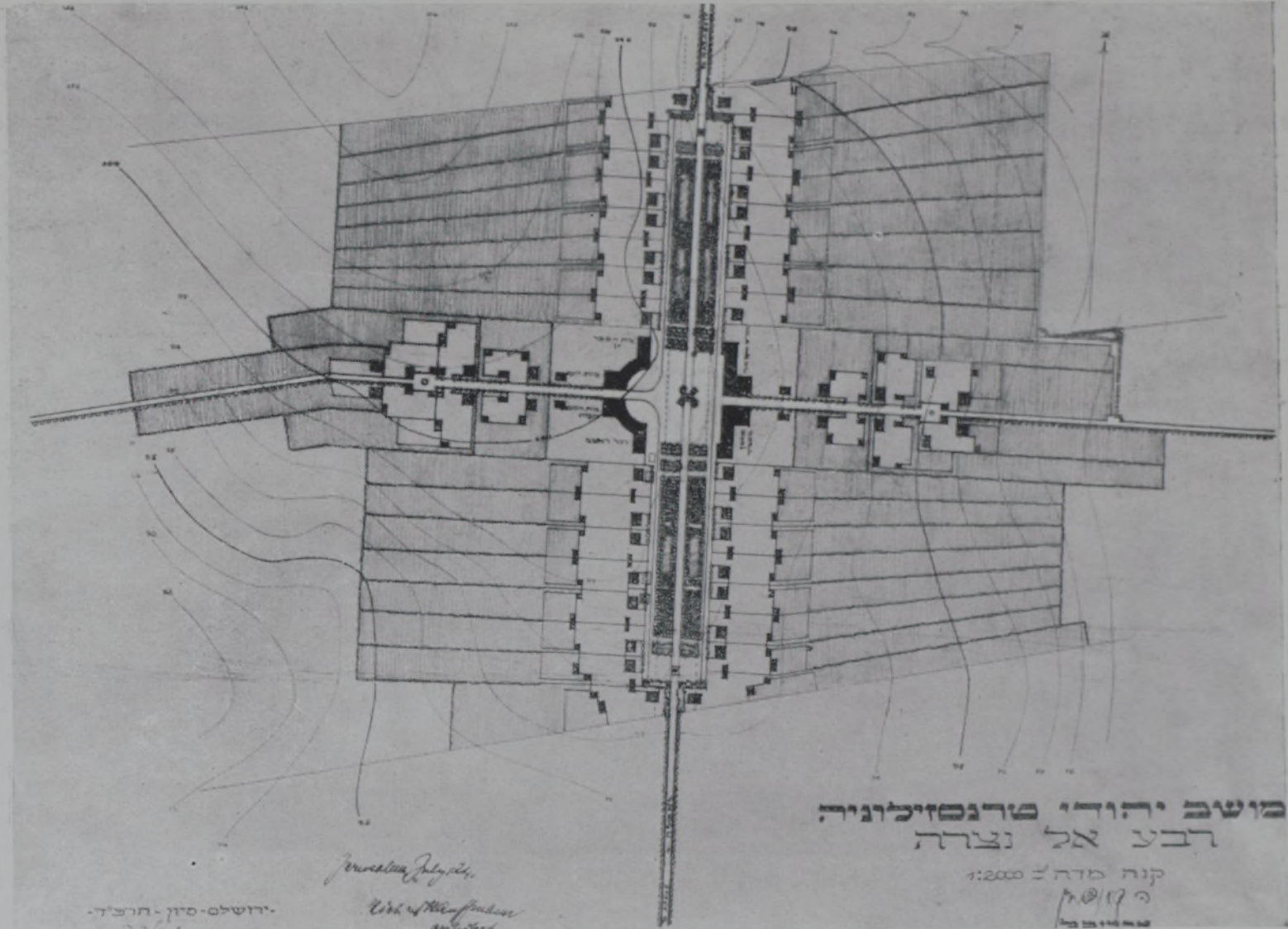
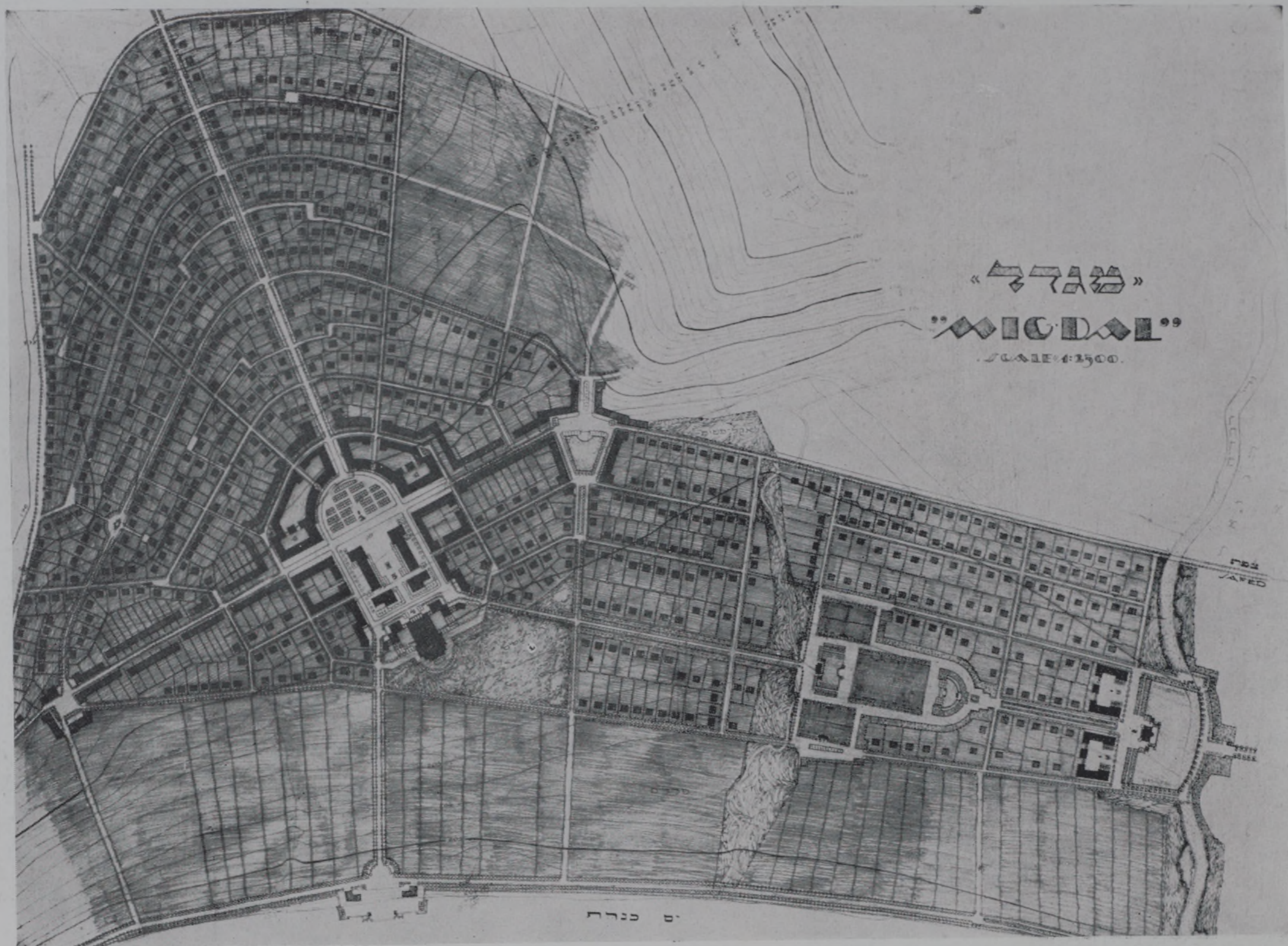


PLANCHE VI

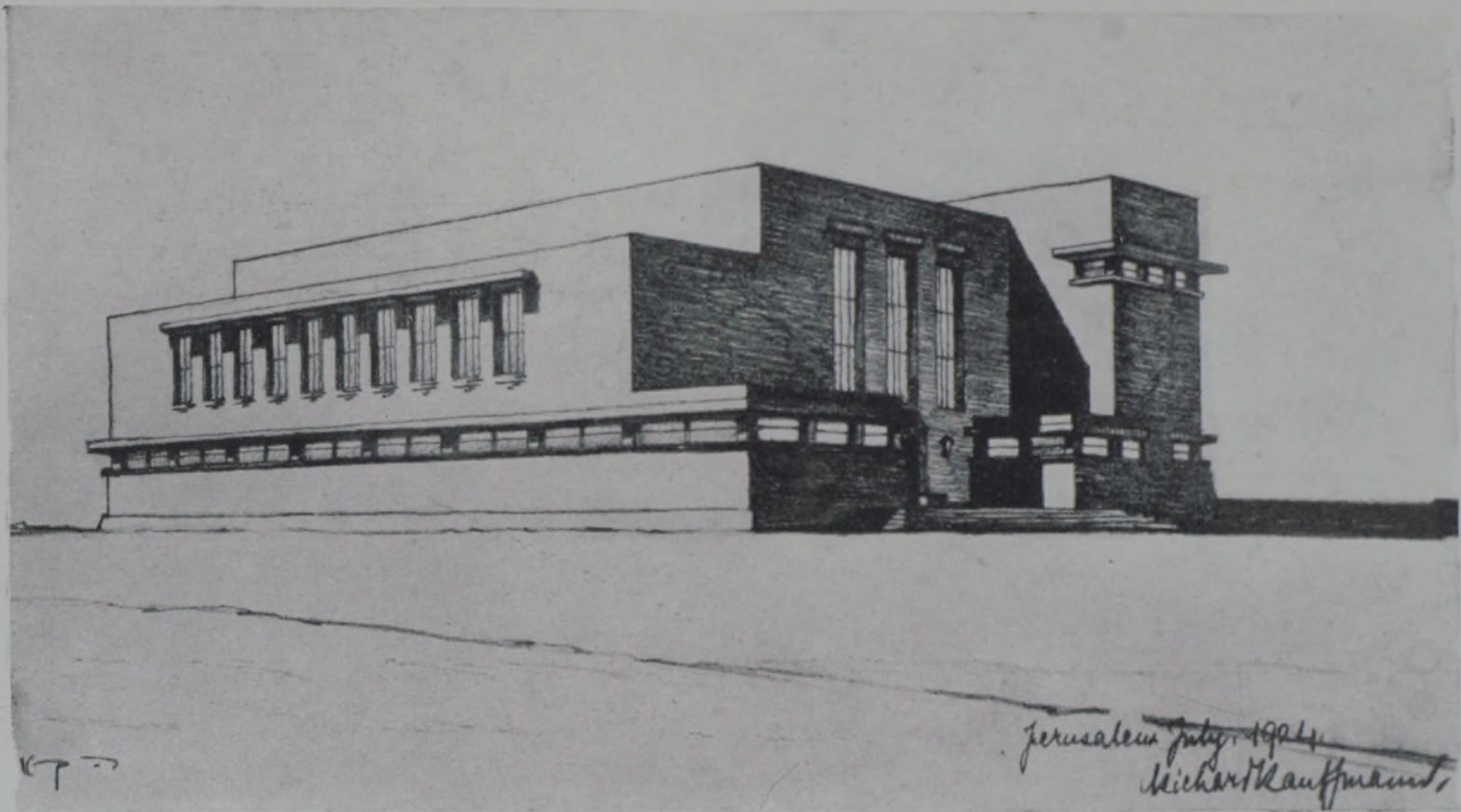
LA PALESTINE MODERNE
PROJETS DE RICH. KAUFFMANN, ARCHITECTE



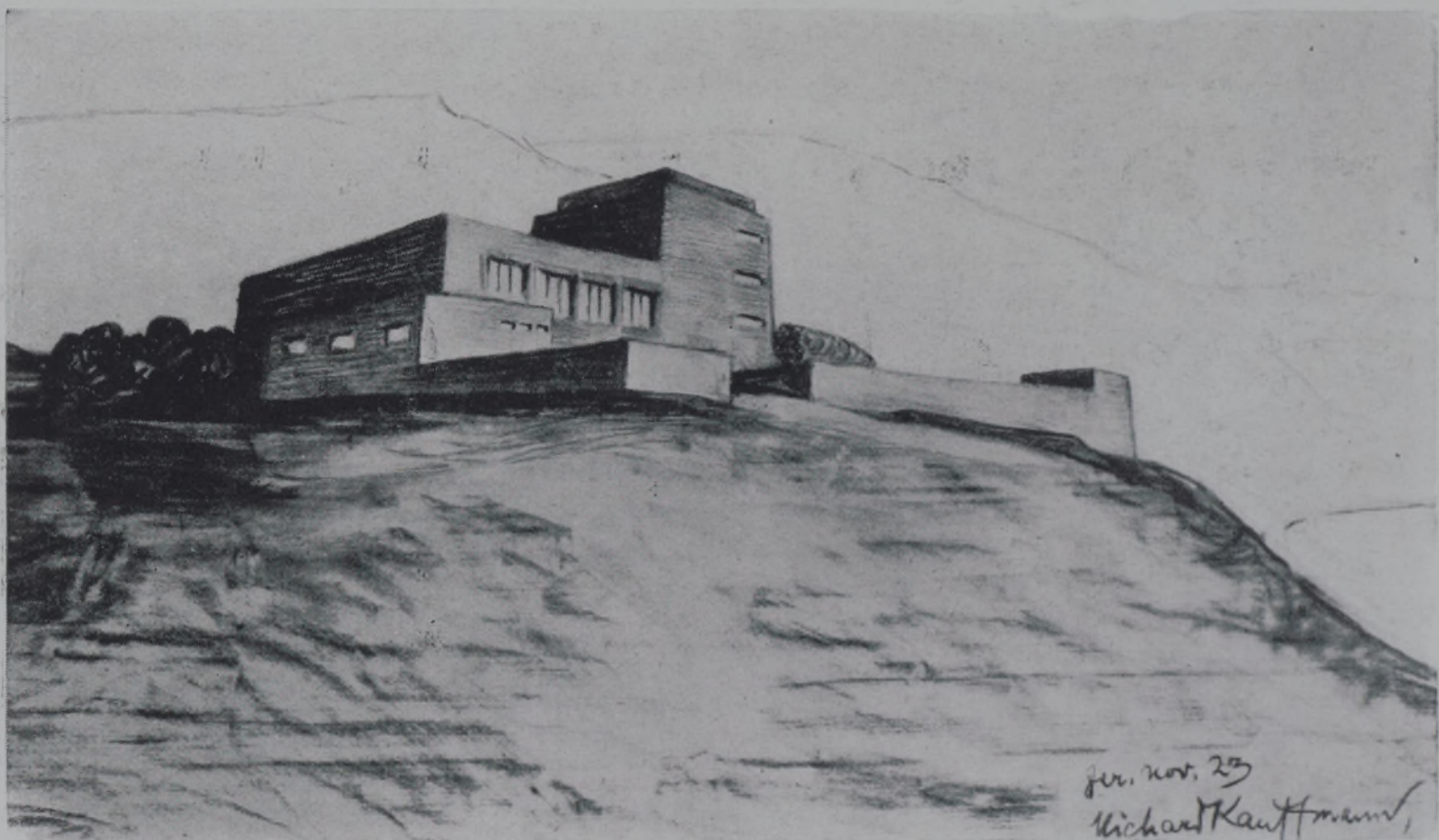
MIGDAL

PLANCHE VII

LA PALESTINE MODERNE
PROJETS DE RICH. KAUFFMANN, ARCHITECTE



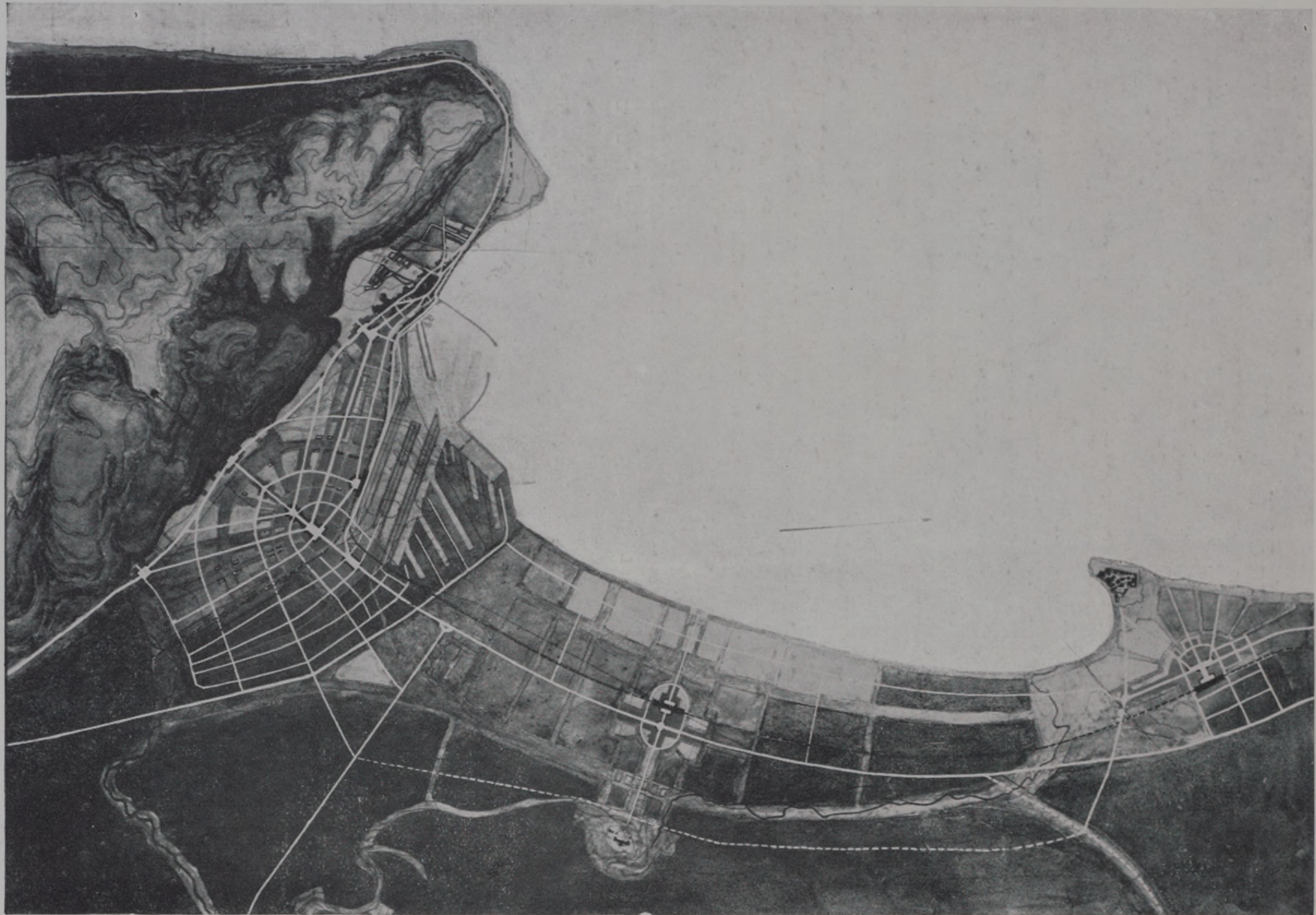
CENTRALE ELECTRIQUE A TIBERIAS



CENTRALE ELECTRIQUE A HAIFA

PLANCHE VIII

LA PALESTINE MODERNE
PROJETS DE RICH. KAUFFMANN, ARCHITECTE



P L A N R E G I O N A L — B A I E D E H A I F A — A C R E



URBANISME

LES GRANDS TRAVAUX D'URBANISME
DE LA PALESTINE MODERNE

(PLANCHES V à VIII). LES PROJETS DE RICH. KAUFMANN, Architecte

Il ne nous paraît pas qu'on puisse négliger de connaître, sinon d'apprécier, les réalisations considérables actuellement en cours en Palestine, et qui ont pour objet essentiel de rendre praticable et prospère un pays entier, par l'aménagement de centres urbains, industriels et agricoles.

M. l'architecte Richard Kauffmann, qui fut appelé à dresser les plans de ce vaste aménagement, a donné — dans la revue « Town Planning », de l'Université de Liverpool (nov. 1926), une étude substantielle sur le travail que requiert l'urbanisation de la Palestine. Du même coup, il a pu présenter, en de nombreuses illustrations, les projets essentiels dont il est l'auteur — et qui seront vraisemblablement adoptés par le Comité organisateur.

Nous nous bornerons à résumer — pour autant que la chose soit possible — les diverses considérations émises par le distingué architecte, dans « The Town Planning Review ».

CONSIDERATIONS PRELIMINAIRES

Les vastes projets d'aménagement de la Palestine ne sont qu'une partie des multiples objectifs que se propose le mouvement sioniste, dont le but principal est, ainsi qu'on sait, la renaissance et le rapatriement du peuple juif dans son pays d'origine. Ceci fut ratifié par la Société des Nations, à la suite de la motion Balfour. L'industrie et l'agriculture rendus prospères en Palestine seront les moyens directs du repeuplement par les Juifs de leur ancienne patrie.

Les possibilités économiques de la Palestine ne font de doute pour personne, étant

basées sur la situation du pays, sa splendeur ancienne, ses ressources naturelles, négligées actuellement, mais qu'un travail efficace peut progressivement porter à un degré de richesse quasi illimité.

De même, la structure géographique du pays, favorable par ses côtes au déploiement du commerce, par son sol aux multiples exploitations agricoles, ajoute du poids aux prévisions tenaces du Sionisme. Enfin, le climat de la Palestine permet le meilleur rendement humain, à condition toutefois de choisir les sites appropriés aux diverses occupations.

Le Sionisme s'est organisé aujourd'hui et a confié l'acquisition et l'aménagement de vastes terrains à diverses sociétés, dont la principale est la « Palestine Land Development Cy ».

C'est à ces sociétés que doivent leur formation la plupart des centres urbanisés dont l'architecte R. Kauffmann a dressé les plans. Celui-ci a déclaré combien favorable se présentait le développement urbanistique et architectural du pays, demeuré intact et par conséquent exempt des innombrables entraves causées généralement par les constructions du XIX^e siècle. En outre, des conditions particulières au rétablissement du peuple juif ont suggéré des solutions adéquates d'un grand intérêt.

Dans l'ensemble, les travaux d'urbanisation de la Palestine se répartissent en :

1. Banlieues - jardins (ou Garden Suburbs);
2. Centres urbains (urban settlements);
3. Centres agricoles (rural settlements);
4. Régional planning.

I. Les banlieues ou faubourgs-jardins.

Il s'agissait de doter les villes — Jérusalem, Jaffa et Haïfa — d'agglomérations nouvelles orientées vers la périphérie, ces villes étant pour la plupart trop denses et parfois insalubres. D'ailleurs, les terrains étaient sensiblement moins coûteux à l'extérieur des premiers centres. Dans les banlieues projetées, les habitations isolées sont en grande majorité.

Les banlieues-jardins de Jérusalem sont en voies d'achèvement. **Talpioth**, sur la route de Bethléem, est la plus importante de ces réalisations (environ 990,000 m²). Située admirablement, son terrain accidenté a orienté les travaux d'aménagement des diverses voies résidentielles. 28 p.c. de la superficie sont réservés à la voirie, aux espaces libres ou plantés ainsi qu'aux terrains de sport. Environ 800 lotissements composent l'agglomération, qui renferme, en outre, une synagogue, un club, une maison communale, un théâtre, un bureau des postes, etc.

Beth Hackerem est particulièrement intéressante au point de vue urbanistique. Couvrant une superficie d'environ 277,200 m², cette agglomération est située sur un sommet bien accusé, qui a dicté sa conformation générale. Rues et habitations sont groupées de manière à encercler la colline à sa base, et se rapprochent au fur et à mesure qu'ils montent vers le sommet, celui-ci occupé par des bâtiments publics. Aux flancs de la colline, deux étendues de sol particulièrement fertile (Wadis) ont été réservées à l'exploitation agricole, tout en étant incorporées dans l'ensemble de l'agglomération. Celle-ci possède, en outre, ses terrains de sports, particulièrement choisis dans la conformation du sol.

Deux autres banlieues-jardins, importantes et agréables, sont : Montefiore Settlement et Bait-u-Gan.

Les Banlieues-jardins d'Haïfa. — Haïfa peut être regardée comme le futur centre industriel et commercial de la Palestine, tandis que Jérusalem formerait plutôt l'axe cul-

turel. Haïfa jouit d'une situation privilégiée, à la tête de multiples routes mettant en communication l'intérieur du pays et les pays voisins. Cette ville est le point de départ du chemin de fer de la Syrie Orientale et du Transjordan, en même temps que de la ligne menant en Egypte. La côte palestinienne est droite presque uniformément. A Haïfa, elle s'incurve en une baie naturelle parfaitement adaptable en un port complet.

Les accidents du sol permettent de répartir aisément les divers modes d'occupations de la région : quartiers résidentiels à l'Ouest, bénéficiant du climat méditerranéen, quartiers industriels et commerçants à l'est, en contact direct, par des plaines unies, avec l'hinterland. Le mont Carmel, par sa structure et son climat, doit devenir un centre balnéaire d'un grand charme. La surface totale couverte par les résidences et les habitations est de 59,400,000 m².

Migdal est située sur le lac de Tibériade, de part et d'autre de la route de Tibériade à Safed. D'un centre public et commerçant, les voies radiales desservent toute l'agglomération, coupées régulièrement par les voies concentriques.

II. Les centres urbains.

La tâche de l'urbaniste peut, de façon générale, être dictée par deux méthodes : accroître un centre existant, ou créer de toutes pièces l'agglomération dans l'endroit choisi. C'est en tout cas un besoin économique réel et appréciable qui doit motiver la création de l'agglomération nouvelle.

La ville construite actuellement dans l'Emek est un exemple pratique d'une telle création.

Sa situation est commandée par une intersection d'importantes voies commerciales, aussi bien que par les plaines fertiles en voie d'exploitation, dont elle est le centre. L'absence des faits positifs, qu'acquiert une ville existante, a exigé forcément une part de hasard dans les prévisions urbanistiques; mais les deux points essentiels sont nettement ré-



solus : jonction d'un trafic important, et centre d'un hinterland fertile et en voie de développement.

Ainsi les facteurs essentiels exigent que la ville examinée soit un moyen économique, d'où partiront les voies radiales de communications, et concentriquement le développement futur de la ville.

Les moyens de communications sont ensuite envisagés en détail : chemins de fer et routes que la ville répartira dans son système artériel. La gare du chemin de fer est exactement au centre de la ville, favorable ainsi à ses exigences économiques. Le chemin de fer traverse la ville en déblai, ce qui n'entrave en rien le tracé des artères diverses qui enjambent par des ponts la voie ferrée.

Le quartier commerçant est, ici, l'axe même de la ville, puisqu'il forme en quelque sorte sa raison d'être. Conséquemment, le trafic doit converger : voies ferrées, routes diverses. Les entreprises commerciales se groupant à la jonction des voies traficantes.

Le quartier industriel sur la ligne ferrée, à l'Est (les vents dominants venant de l'Ouest). Superficie plate, convenable au plus grand développement, et divisée régulièrement par la grande, la moyenne et la petite industrie. Un large espace libre sépare le quartier industriel des quartiers avoisinants. Le secteur de la petite industrie est proche du quartier commerçant.

Les quartiers résidentiels. Les habitations ouvrières sont placées de manière à permettre aux travailleurs d'atteindre facilement le quartier industriel, lieu de leur emploi. C'est dans la mise au point des quartiers résidentiels, selon les règles urbanistiques les plus efficaces que l'architecte Kauffmann a rencontré le plus d'objections de la part des diverses sociétés organisatrices. Aussi ce quartier ne put-il présenter tout l'intérêt qu'espérait l'urbaniste.

Les bâtiments publics sont dictés, pour leur emplacement, par la vie économique,

culturelle et sociale de la ville. Ainsi les bâtiments abritant des fonctions économiques ou administratives seront voisins des centres de travail, tandis que ceux à destination culturelle seront proches des quartiers résidentiels et des espaces d'agrément.

Les espaces libres plantés, parcs, etc., forment part de l'organisme de la ville. Des vastes bandes de verdure radiales et concentriques, à leur intersection des terrains de jeux et d'agrément. A cela sont ajoutés un terrain de sport au nord et un au sud de la ville.

III. Les centres agricoles.

L'architecte R. Kauffmann s'est appliqué avec un soin remarquable à l'étude des nécessités d'ordre sociologique qui commandent aux colonisateurs juifs — ainsi que l'écrit le Dr Ruffin dans un substantiel ouvrage — d'ériger leurs nouvelles communautés sur des bases rurales.

Ces considérations essentielles, approfondies par l'urbaniste, lui ont permis d'envisager dans toute son ampleur le problème à résoudre. Il a ensuite comparé les directives qui différencient les centres agricoles d'Europe et d'Amérique, pour en dégager des observations utiles à la création des centres qu'il se propose d'édifier en Palestine. L'idéal qu'il a en vue — pour un établissement agricole important, comportant des fermes, des centres d'élevage et d'exploitation du sol — serait le type semi-centralisé, c'est-à-dire d'un groupement rationnel des habitations, fermes, étables et terrains exploités. La situation d'un tel centre doit être sérieusement étudiée avant toute chose. Enfin, la structure sociologique (propriété collective du terrain, propriété particulière, etc.).

Moshaw Ovdin — ou le village des travailleurs — est un type de propriété collective, et comporte outre l'élevage du bétail, l'exploitation des produits fermiers, et surtout la culture du sol. Chaque participant a droit à environ 90,000 m² de terrain, superficie de la ferme et de l'habitation comprise.

D'autres professionnels, instituteurs, médecins, artisans, ont un lot plus réduit, se bornant à leurs propres besoins. Cependant, l'alimentation, l'achat d'outillage et la vente des produits reste le fait de la communauté, bien que chaque ferme soit exploitée par un individu et sa famille.

D'autres types intéressants de centres agricoles sont: Kfar Nahabal, situé sur une colline dont le sommet est occupé par des bâtiments publics (école, hôpital, magasins, etc.); Kfar Jechestriel, groupé aussi concentriquement à un centre public; Kfar Hittin, doté d'un magnifique parc à flanc de coteau; Moshaw Transylvania.

Herzlia est un centre agricole composé d'exploitations privées de superficie plus restreinte.

The Kwuzale est un centre coopératif, où le principe de la communauté est appliqué dans toute sa rigueur.

Kwuzale Hagevah est formé de fermes privées disposées de manière à former un centre organique indépendant, comportant environ 20 familles, 60 enfants, 1,000 poules, 50 têtes de bétail, 20 chevaux.

Enfin, nous nous bornerons à citer Kwuzale

Ain-Harod, Kwuzale Tel Joseph et Beth Alpha.

Le plan de chacun de ces centres est rigoureusement adapté aux nécessités du sol, aux besoins utilitaires, et demeure cependant suffisamment souple pour autoriser toutes les innovations, tous les perfectionnements qui ne peuvent cesser d'être créés dans le domaine de l'exploitation agricole moderne.

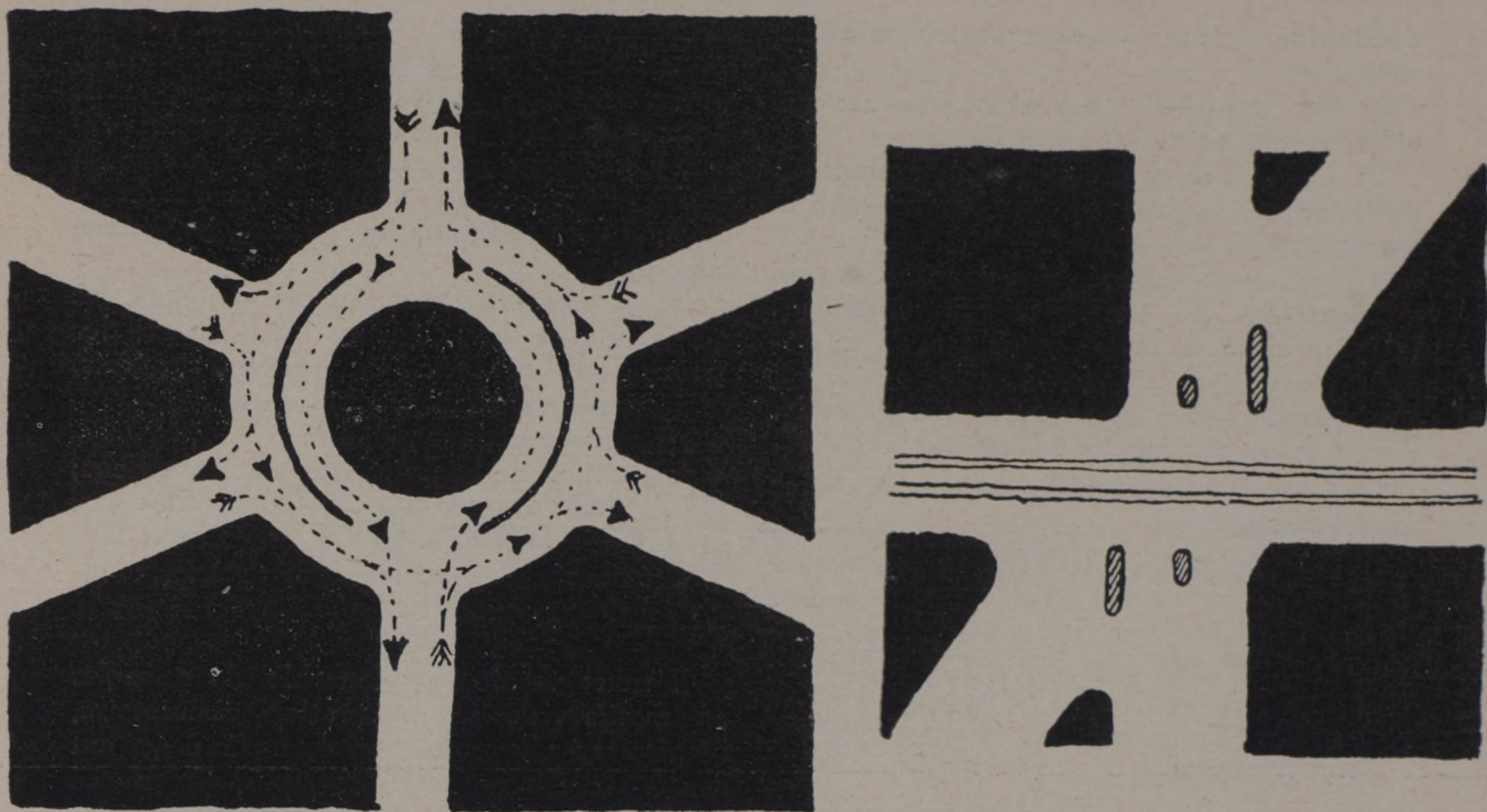
IV. Regional Planning.

Jusqu'à présent, aucun travail de regional planning ne s'offrait à l'urbaniste, lorsque tout récemment l'acquisition d'une vaste superficie au long de la baie d'Haïfa appela à nouveau au travail R. Kauffmann. Celui-ci est actuellement occupé à dresser les plans importants et complexes que nécessite la région énorme qu'il a pour tâche d'aménager.

Nous avons droit de croire que ces nouveaux travaux seront tout à l'honneur du distingué architecte, comme aussi de la Palestine moderne, qui sera l'œuvre d'une belle et sincère énergie humaine.

H. E.

LE PRÉSENT NUMÉRO RENFERME HUIT PLANCHES HORS-TEXTE



Deux exemples d'utilisation de plateformes dans la répartition du trafic des carrefours Washington (E. U. A.)

soumis au grand trafic, celle aussi des courbes anormales, aux voies importantes, l'établissement, pour toutes rues ou artères à grande circulation, d'au moins 4 voies de véhicules; enfin l'élargissement des carrefours congestionnés.

3. Les moyens directs d'organisation du trafic, tels que mouvements coordonnés facilitant la circulation aux artères congestionnées; stationnement provisoire forcé à toutes rues importantes et non soumises au contrôle direct; suppression du stationnement dans toutes rues importantes, aux heures d'affluence; horaire fixe de stationnement aux centres importants; répartition des divers modes de transport; sens unique aux rues étroites; admission des véhicules lourds aux artères importantes, seulement aux heures avancées; restriction de tout trafic inutile; admission des piétons dans les artères importantes sous le strict contrôle des policiers.

Telles sont les méthodes de réglementation généralement suggérées, et d'ailleurs appliquées, aux plus grands centres américains. Un intéressant rapport présenté à la Commission du « City planning and zoning » complète fort heureusement les prescriptions de l'ingénieur Bartholomew.

Il y est suggéré notamment l'aménagement, aux carrefours congestionnés, d'un passage véhiculaire à niveau supérieur, de manière à ne pas contrarier les sens circulatoires se coupant perpendiculairement; la répartition des modes de transport sur les artères de grande importance; la réduction au minimum des rues secondaires coupant l'artère principale.

Nous terminerons cet aperçu des tentatives accomplies dans les municipalités américaines par une brève énumération des moyens nouveaux qui peuvent faciliter la

circulation et l'ordonner avec succès et sécurité.

1. Les signes et signaux avertisseurs aux endroits dangereux et contrôlés.

2. Les signes et plaques d'indications de direction et de distance, aux croisements et carrefours.

3. Les indications spéciales propres à la réglementation du trafic, et qui enjoignent l'automobiliste à limiter sa vitesse, ou l'avertissent d'un sens unique, d'une zone de ralentissement aux approches d'une école, d'un terrain de jeux, d'un hôpital, etc.

Une étude approfondie de ces signes et



Plaques standardisées utilisées pour la réglementation du trafic de Pittsburgh (E. U. A.)

1. — *Zone de jeux.* Rectangle orangé avec figures en noir.
2. — *Croisement dangereux.* Losange mêmes tons que la plaque précédente. En relief le mot ; « dangereux » (bad).
3. — *Sens unique.* Orangé et noir.
4. — *Zone tranquille.* (La croix rouge indique la proximité d'un hôpital, d'une clinique).
5. — *Halte.* Plaques rouge à lettres blanches, apposée à tout aboutissement à une artère principale.

signaux a été faite par la ville de Pittsburgh, sous la direction éclairée de son ingénieur du trafic, B. W. Marsh. Il y fut examiné les

standards à adopter préférentiellement dans la forme des divers appareils, leur coloration la plus efficace, les textes les plus frappants, accompagnés d'un symbole approprié; enfin, les dimensions particulières à donner à ces signes, plaques et signaux, leur mode de construction économique, découpage, entretien, etc.

Nous mentionnerons en dernier lieu les démarcations sur l'asphalte ou le béton des artères, qui ont donné d'excellents résultats, et sont généralement utilisés dans :

Les passages pour piétons;

Les zones de sécurité, de stationnement;

Les voies de passages des véhicules aux carrefours congestionnés ou irréguliers;

Les courbes ou virages des artères, comme ligne de centre.

Il nous paraît indispensable de rappeler en matière de réglementation circulatoire, l'intéressante « exposition du trafic » qui eut lieu à Munich durant l'été 1925. Outre des solutions ingénieuses, se rapprochant des tentatives américaines, nous soulignerons surtout l'effort qui fut accompli par les techniciens allemands pour doter les appareils d'équipement urbain — et spécialement du contrôle du trafic — d'une forme plus recherchée, incontestablement supérieure à celles adoptées aux Etats-Unis, forme moderne, cadrant parfaitement avec le décor de la rue moderne, et accusant le rendement utilitaire très précis de ces appareils.

Nous mentionnerons aussi, parmi les solutions techniques innovées en Allemagne, le plan du Dr Mahlberg, destiné à répartir la circulation compliquée de la Potsdamer Platz (Berlin) par un système de passerelles pour piétons, passerelles directement raccordées aux trottoirs d'une part, et à une plate-forme surélevée d'autre part. Ajoutons que le trafic intense de la Potsdamerplatz à Berlin a suggéré à de nombreux architectes et ingénieurs spécialistes, une foule de projets fort intéressants pour la réglementation circulatoire.

Enfin d'excellentes études pour l'amélioration du trafic à Munich même ont été présentées à l'« Exposition du trafic » de 1925.

Il nous reste, en matière de conclusion, à résumer dans ses grandes lignes le problème à résoudre en l'appliquant à nos villes importantes. Souhaitons aussi que beaucoup d'énergie et de fermeté se manifestent, avant qu'il soit trop tard, dans l'application d'une discipline de la rue et de la route, discipline indispensable à notre sécurité et qui ne pourra que favoriser nos intérêts. L'exemple de l'étranger doit suffire à nous convaincre, avant qu'il nous soit réservé de cruelles expériences.

Le fait primordial est là : le trafic de nos rues s'est accru dans des mesures considérables, disproportionnées à notre outillage artériel. Beaucoup de nos rues à trafic important sont étroites et fréquemment croisées. Les carrefours ne sont guère aménagés ni équipés pour la facilité du trafic normal; non plus les tracés de nos artères et de leurs intersections.

De plus, l'éducation du public qui utilise, à pied ou par véhicules, les rues, artères et carrefours, est à faire quasi entièrement. L'instruction même d'un corps spécial de policiers chargés de la sécurité des grands centres circulatoires.

Encore, nos chauffeurs sont-ils capables, physiquement et mentalement? Sont-ils conscients de leur responsabilité? Les véhicules qu'ils emploient offrent-ils toutes garanties pour eux comme pour le public? ?

Autant de données qui appellent d'elles-mêmes les solutions convenables et efficaces.

Et lorsque nous aurons rectifié, dans nos rues, les tracés défectueux, les intersections dangereuses, équipé nos carrefours, créé de nouvelles artères spacieuses et praticables, quand nous aurons assuré l'éducation parfaite de la masse des usagers de la voirie urbaine, l'instruction de nos policiers, les aptitudes de nos chauffeurs, la sécurité de leurs engins, il est probable que nous aurons solutionné, avant qu'il ne devienne nuisible, voire meurtrier, l'ardu problème de la circulation moderne. Nous savons d'ailleurs qu'à ce problème est lié celui de la sécurité comme de la prospérité civiques.

Em. HENVAUX.

N. B. La Bibliothèque de l'Union des Villes et Communes Belges (Bruxelles) possède sur la question de la réglementation de la circulation une abondante documentation du plus haut intérêt, d'où furent extraits notes, dessins et statistiques présentés dans l'étude ci-dessus.

CONCOURS D'AFFICHE organisé par le Conseil Supérieur de Tourisme; le Conseil supérieur du tourisme sollicite la collaboration des artistes belges pour ses documents de propagande. Il désire notamment répandre sous peu, dans divers pays, à raison de 10,000 exemplaires, une affiche illustrée évoquant les villes d'art belges. Deux primes, l'une de 1,500 francs et l'autre de 1,000 francs seront attribuées aux deux meilleurs projets qui devront parvenir, pour le 1^{er} décembre prochain au plus tard, au siège du Conseil Supérieur du tourisme, rue de Lozum, 20, à Bruxelles. L'affiche, dont les dimensions devront être 75 cm. de large sur 1 m. 05 de haut, portera reproduction d'un

dessin ne pouvant dépasser 1 m. sur 0 m. 63. Le nombre des couleurs à utiliser ne devra pas être supérieur à six.

POUR TENDRE UNE TOILE A CALQUER. — Les dessinateurs connaissent tous la tendance de la toile à calquer à s'allonger et à se plisser, surtout par temps humides. Un bon moyen très simple pour retendre les feuilles de toile à calquer consiste simplement à promener au-dessus une lampe à incandescence. La chaleur dégagée par la lampe suffira pour supprimer tous les plissements.

XI^e CONGRÈS INTERNATIONAL DES ARCHITECTES LA HAYE (1927)

Au XI^e Congrès international des architectes qui vient de se terminer à La Haye, la Belgique était représentée par les architectes Joseph Caluwaers, délégué du gouvernement; Jules Ghobert et Georges Hendrickx, de la Société Centrale d'Architecture de Belgique; Verbrugghe, de la Société des Urbanistes et Architectes Modernistes; Toussaint, de la Société des Architectes de Liège; Van Dyck et Deridder, de la Société Royale des Architectes d'Anvers.

Le Comité permanent des Congrès internationaux a élu notre compatriote, l'architecte Caluwaers, président d'honneur de ce Comité.

Un de nos confrères, qui a assisté au Congrès, a bien voulu nous passer les notes qu'il a prises, au cours des séances. Nous les reproduisons telle quelles, leur caractère documentaire étant de nature à permettre à nos lecteurs de se faire une idée fort objective de l'activité déployée au Congrès par les délégués belges.

L u n d i 2 9 a o û t 1 9 2 7.

M a t i n. — Réunion du Comité permanent des Congrès d'architectes, sous la présidence de l'architecte italien Moretti.

Le président sortant, M. A. Girault, de Paris, est remplacé par l'ingénieur-architecte Joseph Cuypers, de Roermond.

Le secrétariat sera transféré de Paris à Bruxelles.

M. Poupinel, secrétaire, est promu secrétaire honoraire.

Le Comité procède à la nomination du prof. Dr Ing. D. F. Slothouwer, d'Amsterdam, comme président du Congrès. Jan Wills, secrétaire.

Il est ensuite procédé à l'installation de nouvelles sections nationales, tandis que les sections des pays centraux sont réadmissées et réinstallées.

Après-midi, ouverture officielle au Ridderzaal. 25 pays y sont représentés.

La séance est ouverte par l'architecte italien Moretti, en sa qualité de président du dernier Congrès (Rome 1911).

Après quelques paroles de bienvenue, il cède la place au président du Congrès actuel, le prof. Slothouwer.

Celui-ci remercie de l'honneur qui est fait aux Pays-Bas par la présence de tant de personnalités éminentes. Il fait ressortir que dans le passé l'architecture des Pays-Bas s'est apparentée à celle de la plupart des pays qui ont joué un rôle marquant en architecture.

Il insiste ensuite sur ce que l'architecture, mère de tous les arts, n'occupe pas dans la société actuelle le rang qu'elle se doit d'y occuper. Il espère que grâce à la coopération internationale elle reprendra bientôt son rôle et son rang. Il invite les congressistes à profiter des excursions pour se rendre compte de l'effort architectural produit en Hollande ces dernières vingt-cinq années et souhaite que les critiques qu'ils émettront seront profitables aux architectes hollandais.

S. E. le Ministre Slotemaker de Bruine prononce l'allocution de bienvenue et rend un hommage à feu l'architecte Dr Cuypers, le restaurateur de la Ridderzaal, qui fut le précurseur du Dr Berlage et de tous ceux qui s'appliquèrent à créer une nouvelle architecture.

Il constate avec plaisir qu'en Hollande l'indifférence du public pour l'architecture a fait place à de l'intérêt et que l'art et le peuple ont une tendance marquée à se rapprocher pour leur bien réciproque.

Prennent encore la parole les représentants de différentes nations : Autriche, Danemark, Hongrie, Finlande, Italie, Portugal, Roumanie, Suède, Tchéco-Slovaquie et Bel-

gique. Enfin les représentants des villes de Varsovie et Prague.

Dans l'avant-soirée, première séance de travail.

Thème A. — Les Concours internationaux, Présidence: Jan Wills.

Au nom de la Société Centrale d'Architecture de Belgique, G. Hendrickx lit une protestation que cette Société a adressée au secrétariat de la Société des Nations. Plusieurs délégués exposent leurs idées à cet égard.

Un délégué suisse demande de surseoir à la discussion et de la reporter à la fin de l'ordre du jour.

Il est également demandé que les projets portent la signature de leur auteur, l'anonymat n'étant pas réel. L'architecte Verbruggen, délégué de la Société Belge des Urbanistes et Architectes Modernistes de Belgique (S. B. U. A. M.), défend le point de vue de cette société et propose la création dans chaque pays d'une commission permanente des concours publics analogue à la P. P. C. néerlandaise. Il invite le Comité des Congrès internationaux d'architecture à profiter des services de l'Institut de coopération intellectuelle de la Société des Nations à Paris, pour amener les gouvernements à mettre en pratique les décisions et les vœux du Congrès.

Les délégués belges déposent un ordre du jour tendant à appuyer la proposition de la S. C. A. B.

Le vote en est remis à la séance de jeudi.

Mardi. — Séance tenue à Rotterdam. Président, Calluwaers.

Thème B. Protection légale du titre d'architecte.

Chaque pays expose ce qui a été ou n'a pas été fait dans son pays au sujet de la protection légale du titre d'architecte. L'exposé en ce qui concerne la Belgique fut fait par l'architecte Caluwaers.

Il ressort des communications que l'Italie, l'Espagne et le Portugal ont créé le titre légal. L'accord sur l'utilité de la protection légale semble exister.

Le délégué de la S. B. U. A. M. insiste fortement sur la nécessité d'une modifica-

tion des programmes et méthodes d'enseignement.

Thème C. Protection des œuvres d'art.

Après divers exposés, notamment celui du secrétaire honoraire, M. Poupinel, qui présente une série de vœux rédigé en accord avec d'autres associations d'artistes, peintres, littérateurs, compositeurs de musique.

Jeudi 1^{er} septembre. Séance tenue à Amsterdam. Président, Prof. Martin Dülfer (Allemagne).

Thème D. L'architecte-entrepreneur.

Gratama a défendu avec talent les avantages de la collaboration de l'architecte avec une firme d'entreprise.

Thème E. Evolution de l'architecture pendant les vingt dernières années.

A cette occasion chacun des délégués fit défiler sur l'écran les œuvres les plus caractéristiques conçues dans leurs pays respectifs. En ce qui concerne la Belgique ce fut tout d'abord l'architecte Hendrickx (S. C. A. B.), qui donna un des aspects de l'évolution architecturale en notre pays.

Le confrère Verbruggen, délégué de la S. B. U. A. M. reprit ce thème au point de vue moderniste. Il rappela l'influence considérable de Van de Velde sur la génération d'aujourd'hui.

Il situa les œuvres qu'il fit projeter, dans leur atmosphère de combat au milieu de la négation et de l'hostilité des pouvoirs publics et de ceux qui craignent l'avènement d'une ère nouvelle comme devant consommer la débâcle de leur politique du moindre effort et du facile laisser faire.

Les congressistes marquèrent leur sympathique intérêt pour cette communication en acclamant quelques œuvres d'avant-garde.

Défilèrent ensuite des projections concernant la Hollande et l'Allemagne.

La journée du samedi fut consacrée à la visite d'Hilversum où se tint la séance de clôture du Congrès.

CONCOURS

PROGRAMME DES CONCOURS ORGANISES PAR LA PROVINCE DE BRABANT. — Concours prévus au règlement de l'Exposition provinciale des Arts décoratifs et industriels, qui se tiendra du 2 au 26 décembre, aux Musées royaux du Cinquantenaire, à Bruxelles.

A. — 1° Concours pour l'ameublement d'un petit appartement d'une maison à loyer modéré. Ce concours comportera les projets pour l'ameublement d'une cuisine, d'une salle à manger et d'une chambre à coucher. Le coût de l'exécution de chaque ensemble de meubles ne dépassant pas les sommes de 1,500 francs pour la cuisine, 2,000 francs pour la salle à manger et 2,000 francs pour chambre à coucher.

Les projets seront présentés à l'échelle de 5 0/0 et montés sur carton ou châssis. Prime prévue : 2,000 francs pour l'ensemble des projets.

2° Projet de paravent.

Ce paravent se composera de deux, trois ou quatre feuillets (projet grandeur d'exécution).

Il sera exécuté pour être utilisé comme fond de vitrine d'une bijouterie, modiste, marchand de tissus, coiffeur ou autre.

Le montage se fera sur petits châssis de sapin, de telle sorte que ce dernier sera recouvert soit par le papier décoré, la soie, le coton ou autre matière laissée au choix des concurrents.

Prime prévue : 500 francs.

B. Concours réservés aux écoles (collectivement ou individuellement).

Abat-jour et lampe.

Création d'un abat-jour ou d'une lampe de table avec abat-jour. Liberté complète pour le choix des matériaux et du format. Primes prévues : 300 et 200 francs.

Projet dessiné grandeur nature, d'une nappe à thé et de la serviette assortie. (A exécuter pour de la cretonne imprimée.) —

Les projets seront présentés : pochés sur tissus ou mis en couleur sur papier. Ces derniers devront être montés sur carton ou châssis pour être jugés.

Mesures. Nappe : 1 mètre carré. — Serviette : 25 cent. de côté.

Trois tons à employer plus le fond.

Les superpositions des tons sont permises. (Exemple : un jaune passant sur le bleu, fait un ton vert non prévu dans les 3 couleurs.)

Primes prévues : 200 et 150 francs.

Les projets sont anonymes et identifiés par une devise reproduite sur une enveloppe fermée, à joindre à l'envoi et contenant le nom et l'adresse des concurrents.

Les projets doivent parvenir à M. Renard, Président de la Commission organisatrice, au Gouvernement provincial, 22, rue du Chêne, au plus tard le 25 octobre 1927.

Les projets retenus par le Jury figureront à l'exposition.

La Province se réserve la propriété des projets primés, quitte à faire accord avec les auteurs en vue de l'exécution définitive éventuelle.

CONCOURS DE MONUMENTS FUNÉRAIRES. — La Société Granitière du Nord (Aulnoye), désireuse de réagir contre la banalité courante des monuments funéraires, ouvre, sous les auspices de la S. C. A. B., son 5^e concours annuel pour projets de monument funéraire et pierre tombale.

Ce concours, doté de 1,500 francs de primes en espèces, sera clos le 28 novembre 1927.

Les demandes de programme et règlement doivent être adressées au secrétariat de la S. C. A. B., 3, rue Ravenstein, à Bruxelles.

CONCOURS DE RELEVES DE LA SOCIÉTÉ CENTRALE D'ARCHITECTURE. (Voir notre précédent numéro). — Suite à

une communication reçue de la ville de Bruxelles, et en vue d'accroître l'intérêt que présente le concours annuel de relevés, organisé par la Société Centrale, celle-ci conseille aux concurrents de choisir le sujet de leur relevé parmi les éléments d'architecture et édifices ci-après situés à Bruxelles et appelés à disparaître dans un avenir plus ou moins éloigné. L'Amigo, rue de l'Amigo. Les différentes portes anciennes de la même rue. La façade de la maison de derrière, rue des Longs Chariots, n° 27. L'escalier de ce même immeuble. La façade de l'immeuble, rue du Poinçon, n° 25.

ANVERS. — CONCOURS TRIENNAL D'ARCHITECTURE. — Le jugement a eu lieu de douze envois pour le concours triennal ouvert par la Société Royale des Architectes d'Anvers; on demandait un projet de Maison Commune à ériger dans une cité-jardin groupant environ deux mille habitants.

Nous apprenons avec plaisir le résultat suivant :

Premier prix : une prime de 1,500 francs, une médaille en argent offerte par la Société Royale d'encouragement des Beaux-Arts et un diplôme à M. Van Averbek, Frederik, demeurant à Borgerhout.

Deuxième prix : une prime de 1,000 francs, une médaille en argent de la Société Royale des Architectes d'Anvers et un diplôme à M. Schillemans, Julien, demeurant à Deurne.

Troisième prix : une prime de 700 francs, une médaille de bronze et un diplôme à M. Van Averbek, Robert, demeurant à Berchem.

Quatrième prix : ex-æquo, chacun 500 fr., à MM. de Waepenaert, demeurant à Termonde, et Segers, Guillaume, demeurant à Malines.

Le jury était composé de MM. les architectes : Président, F. Blockx, membres : F. Sel, L. Demol, F. Van Dijk, J. Taeymans, A. Francken et E. Van Steenberg.

CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS A GENEVE. — La Société centrale d'Architecture de Belgique, réunie en assemblée générale extraordinaire le 18 août 1927, après avoir entendu le rapport présenté par ses membres ayant pris part au concours pour l'érection d'un Palais de la Société des Nations, a décidé d'adresser une lettre de protestation au Secrétaire général de la Société des Nations, à Genève.

L'annonce du concours d'architecture organisé par la S. D. N. pour l'érection d'un palais où se tiendraient les assises de ce puissant organisme international, déclancha un vif enthousiasme parmi les architectes du monde entier et en particulier parmi les architectes belges.

Les 377 projets présentés à l'examen du jury — études qu'on peut évaluer à une dépense matérielle de 2 millions de francs suisses au minimum — sont l'affirmation de ce fait.

Les architectes belges étaient persuadés que le règlement du concours qui constitue en droit le contrat existant entre eux et la S. D. N., organisatrice du concours, serait scrupuleusement observé et sauvegarderait les principes de la plus rigoureuse équité.

Les concurrents se trouvaient en présence d'un concours sérieux et ils se mirent au travail sans appréhensions ni arrière-pensées.

On a pu admirer à Genève le fruit de ce travail : la visite de l'exposition des projets décelait une variété et une richesse de conceptions que le jury s'est d'ailleurs plu à reconnaître dans son rapport.

Malgré cela, parmi les 377 projets présentés, le jury n'a pas cru devoir en désigner un pour l'exécution.

La S. C. A. B. fait remarquer que l'examen des projets classés prouve que la plupart des auteurs se sont éloignés du programme et du règlement régissant le concours, documents qui constituent cependant un contrat entre la S. D. N. et les architectes concurrents.

E X P O S I T I O N S

Après avoir cité toutes les transgressions au règlement relevées dans les projets primés, les architectes belges soutiennent que le jury n'a pas respecté les conditions du contrat régissant le concours, et que cette constatation est d'autant plus pénible qu'il existe nombre de projets fort intéressants parmi les non-classés et dont les auteurs ont respecté les stipulations du programme.

La Société centrale d'Architecture de Belgique adjure les membres du Conseil de la S. D. N. de décider l'annulation du jugement du jury portant classement des travaux présentés.

La Société des Nations a décidé, au cours de sa dernière session, de confier l'examen du problème de la construction d'un Palais, à une commission de cinq membres qui devront soumettre des propositions à l'assemblée générale. Cette commission, dont les membres ont été choisis en dehors des pays comptant des lauréats au concours, se compose de : Adatci (Japon), Osuski (Tchécoslovaquie), Politis (Grèce), Urruka (Columbia) et Hilton Young (Angleterre).

Etant donné que les membres de cette commission ne sont pas compétents en matière d'architecture ils sont autorisés d'inviter le jury international ou quelques membres de ce jury à venir conférer avec eux.

La mission de la commission est très étendue : elle devra examiner le coût d'exécution des différents projets; si les projets dépassant les crédits doivent être définitivement écartés ou si leurs auteurs peuvent être invités à les remanier. Enfin elle devra indiquer de quelle manière il y a lieu de faire choix entre les projets et à qui ce choix doit être confié dans le cas où l'assemblée ne désire pas retarder ce choix jusqu'à l'assemblée de l'année prochaine.

EXPOSITION « DIE WOHNUNG », A STUTTGART. — « La Cité » publiera dans un prochain numéro les documents les plus intéressants relatifs à cette manifestation capitale, qui vise plus directement encore le progrès architectural que l'Exposition de Dusseldorf (1926) pourtant si captivante. Il sera nécessaire qu'en Belgique on n'ignore rien de l'Exposition de Stuttgart, ne fût-ce seulement que pour en tirer quelque profit quant à l'organisation de manifestations de ce genre. N'oublions pas que nous aurons, à notre tour, à soumettre au jugement des étrangers trois manifestations de nos activités nationales. Que les architectes surtout ne craignent pas d'être « de leur temps »!

Nous signalons aujourd'hui les deux numéros de la revue « Stein, Holz, Eisen » (Frankfort) qui publient en hors-texte d'intéressants documents techniques concernant l'Exposition de Stuttgart. Ces deux numéros sont les premiers d'une série qui ne pourra manquer d'apporter les plus captivantes précisions sur l'effort des architectes et des spécialistes qui collaborent à l'heureuse initiative du Werkbund.

D'autre part « Das Werk », l'organe du Werkbund suisse, a consacré une étude très détaillée et particulièrement intéressante, à l'œuvre réalisée à Stuttgart par les architectes suisses. Ceux-ci ont meublé, avec sobriété et pureté de lignes, une série d'appartements économiques et néanmoins très confortables.

Enfin une maison d'édition allemande annonce la publication d'un volume consacré tout entier à l'Exposition de Stuttgart.

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

« L'ARCHITECTURE EN BETON N'EST PAS ALLEMANDE ». — C'est sur cette phrase sentencieuse que M. A. Goissaud, abordait il y a quelques mois dans « La Construction Moderne » la question de juger le projet de la basilique de Sainte-Jeanne d'Arc, par les frères Perret « les créateurs de l'architecture du béton armé ».

Il paraît qu'on a taxé les frères Perret de « s'inspirer d'une architecture germanique nouvelle » — l'architecture du béton armé. — Et c'est pour « combattre ces idées fausses » que M. A. Goissaud propose bien haut : « l'architecture du béton armé n'est pas allemande ».

M. A. Goissaud rappelle que c'est un Français qui, en 1855, à Paris, présenta la première application du ciment armé — ; que c'est un Français qui, en 1861, préconisa une large utilisation du ciment armé dans la construction d'ouvrages d'art ; que c'est encore un Français qui, en 1867, prit le premier brevet français sur le mode de construction en béton armé, etc., etc.

Enfin, dit-il, en 1905, se révèle véritablement ce que l'on peut appeler « l'architecture du béton armé », elle est bien française « puisque conçue par les frères Perret. »

Ainsi assuré, M. A. Goissaud va nous rendre compte « si les Perret se sont inspirés de l'architecture allemande, ou si, au contraire, ce sont les Allemands qui ont copié la leur ».

M. A. Goissaud découvre par ses propres lumières, deux tendances, deux genres d'architecture allemande :

1° « l'architecture nationale tirée nettement des constructions d'autrefois, par exemple pour leurs édifices publics qui souvent sont d'un style moyenâgeux et nullement en rapport avec la destination de ces édifices », etc., etc.

2° « le genre moderne allemand est un mélange bien étrange »... qui se résume pour M. Goissaud aux quartiers nouveaux de

Metz, au Palais de l'Ambassade d'Allemagne à Leningrad, œuvre de Peter Behrens « le plus célèbre des architectes allemands de notre temps » — et à la maison monumentale que Fritz Höfer vient de construire à Hambourg : 2,500 fenêtres en façade...

Pareille documentation sent bien un peu l'élémentaire, mais elle a l'avantage de permettre à M. Goissaud des considérations élevées sur le « nationalisme architectural ». Devons-nous y voir les prochaines préoccupations des architectes, peu à peu libérés des sentimentales méthodes régionalistes ?

Au surplus, que les détracteurs de MM. Perret se le tiennent pour dit : MM. Perret étant bien Français, ne peuvent qu'édifier de l'architecture bien française, soit-elle en béton armé.

M. A. Goissaud veut bien, en outre, nous donner quelques détails sur le PROJET DE LA BASILIQUE DE SAINTE-JEANNE D'ARC.

Principe de la composition : flèche fondée sur 16 piliers, élevée à 200 mètres au-dessus du niveau du sol. « A cette flèche aurait été appuyée une clôture supportée par quelques poteaux et qui aurait formé l'ensemble de l'église. Les dimensions de celle-ci : 85 m. de longueur, 35 m. au transept, 25 m. de largeur et 60 m. de hauteur.

Les architectes s'engageaient à édifier la basilique assez rapidement pour qu'elle fut prête en 1929, au 500^e anniversaire de Jeanne d'Arc.

Dépense : 14,575,000 francs comprenant l'aménagement complet de l'église : vitraux, lustrerie, autels, orgue, sol dallé, cloches (20 tonnes) chauffage et électricité. Crypte, presbytère, salle de catéchisme.

LA PROTECTION DU NOM D'UN ARTISTE. — Le nom d'un créateur d'œuvres d'art serait-il moins digne d'être protégé que celui d'un créateur de produits alimentaires ?

Telle est la question que pose notre confrère « L'Amour de l'Art » à propos d'un abus dont est victime un des plus actifs et des plus sympathiques champions de l'art décoratif moderne, un artiste estimé pour l'élévation et la loyauté de son caractère non moins que pour son talent. Voici les faits, tels que les résume « L'Amour de l'Art » :

« Francis Jourdain qui avait créé en 1913 les « Ateliers modernes », en confia, en 1918, l'exploitation commerciale à une Société Anonyme. Il lui fit notamment apport de la clientèle, l'achalandage et le nom commercial y attaché. Nommé directeur par le Conseil d'Administration, il toléra que la Société fit figurer son nom personnel sur la porte de la galerie.

» En mars 1925, les administrateurs décident de donner à l'affaire une orientation nouvelle, un caractère plus banal. Sans que Francis Jourdain soit prié de donner son avis, sans qu'il soit même prévenu, divers objets sont édités ou achetés et mis en vente dans sa galerie dont l'aspect est modifié contre sa volonté. Qu'ils soient ou non d'un goût déplorable, ces objets sont, de toute évidence, en contradiction formelle avec l'esthétique dont se réclame Francis Jourdain. Celui-ci refuse d'assumer devant le public la responsabilité d'un pareil choix et demande que, du moins, son nom personnel disparaisse de l'enseigne. Les administrateurs prétendent conserver ce nom; couvrir de ce pavillon la marchandise qu'il leur plaira de choisir, et l'imposer à Francis Jourdain ».

Et notre confrère conclut en demandant « si un artiste n'est pas en droit de s'opposer à un aussi scandaleux abus de son nom ».

Le cas particulier relève des tribunaux. A eux d'examiner les interprétations dont peut être susceptible le contrat signé par M. Francis Jourdain. Mais en thèse générale, peut-on hésiter sur la réponse? User du nom d'un artiste sans son assentiment est évidemment contraire à toute équité. En couvrir une marchandise dont il réprovoie le choix n'est pas seulement tromper le public, mais causer à cet artiste un tort certain. Un tel abus est particulièrement intolérable quand celui

qu'il lèse est un artiste original, dont le nom représente une haute volonté d'art.

(« Art et Décoration », déc. 1925.)

L. D.

DES CITOYENS ECLAIRES DE LA VILLE DE CORK (Irlande) se sont groupés en Association urbanistique pour le développement et l'embellissement de la ville. Ils ont choisi le prof. Abercrombie et M. Sydney Kelly, pour diriger intelligemment leurs efforts. L'Association a publié le résultat de leur enquête ou « Civic Survey ».

Il convient de tenir compte de la situation naturelle privilégiée de la ville et du port, la première traversée par la rivière Sée, qui se divise en deux bras et encadrée magnifiquement par des montagnes élevées; le second sur la route directe des transatlantiques.

Le « centre civique » situé naturellement dans l'île formée par les deux bras de la Lee, possède des édifices remarquables. Cependant l'accroissement considérable du trafic automobile rend évident l'exiguïté de nombreuses rues. Aussi les mauvaises conditions de logement de la classe pauvre a rendu nécessaire l'établissement d'un projet général de solution du problème de l'habitation. Les moyens de communications, en excellentes conditions, nécessiteront peu de changement, sinon de détail. Un point à noter est la réduction trop sensible d'espaces libres, de terrains de récréation, et de parcs, surtout depuis la transformation d'un vaste champ de courses en terrains industriels.

Des chiffres : population, environ 80,000 habitants. Cependant 18,645 habitants vivent dans des conditions mauvaises, quant à l'habitat dans l'logement construit pour une seule famille, on a vu jusqu'à 13 familles se partager place, air et lumière). Il est établi que le problème de l'habitation ne sera solutionné que par la construction de 4,472 nouvelles maisons.

(Garden-Cities and Town-Planning, août-septembre 1926.)

PRIX DE L'ABONNEMENT A LA SIXIEME ANNEE DE

« LA CITE » 25.00 30.00

Tout nouvel abonné peut obtenir, à titre de prime :

a) *La 5^e année de « La Cité »*, au prix réduit de 10.00 12.50

Les 3^e et 4^e années de « La Cité » au prix réduit de 5.00 7.50

(Le prix en librairie est de 10 francs Belgique, 15 francs étranger).

b) *Le Cœur de la Ville de Bruxelles*, par Charles Buls, avec traduction d'une conférence de C. Gürlitt sur la « Conservation du cœur d'anciennes villes ». Une brochure de 24 pages. (Prix en librairie: 2 fr.) gratuit

c) *L'Abbaye de la Cambre*, par G. des Marez. Prix en librairie: fr. 1.50) gratuit

d) *Paul Hankar (1859-1901)*, par Ch. Conrardy et Raym. Thibaut. Une brochure illustrée. Prix en librairie : 3 francs gratuit

Tous les volumes de « La Cité » peuvent être fournis reliés en pleine toile, moyennant un supplément de fr. 12.50 par volume.

Éditions " Tekhné "

LA CITE. Première année. (Rare) fr. 30.—

Deuxième année. (Rare) 15.—

L'Art et la Société, par H.-P. Berlage, architecte à Amsterdam. Tirés à part de la Revue « Art et Technique » (septembre 1913-février 1914). Un volume luxueusement imprimé et illustré de 98 clichés 20.—

Matériaux de substitution dans la construction de maisons, par J. Seroen, architecte. Une brochure illustrée 2.—

L'habitation coloniale. Sa construction au Congo Belge, par Gast. Boghemans. Une brochure de 20 pages abondamment illustrée 3.—

Constantin Meunier. L'historique de son monument au travail, par R. Thiry et G. Hendrickx. Une brochure illustrée 2.—

L'Art des Jardins et le nouveau jardin pittoresque, par Louis van der Swaelmen, architecte-paysagiste 1.—

LA REVUE « TEKHNE ». Collection complète de la 2^e année (1912-1913). Beau volume de 516 pages, sur papier couché, illustré de 250 clichés 15.—

Pour s'abonner à « La Cité » ou obtenir des livres, il suffit de verser, dans n'importe quel bureau des postes, au crédit du compte chèques postaux n° 166.21 Revue « La Cité », la somme due et d'inscrire sur le bulletin de versement le titre du livre et les nom et adresse du souscripteur.

POUR LA SOMME DE FR
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 "TEKHNÉ"
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**