

LA CITE & TEKHNE

N° 6
Volume X

LIBRAIRIE DIETRICH & C°

Bruxelles, 10, Place du Musée

Février 1932

Prix : 5 francs

LA CITE

& TEKHNE

**Revue mensuelle belge
d'Architecture, d'Urbanisme
et d'Art public.**

**Supplément d'information
et de technique.**

Siège de la Revue :

Bruxelles, 10, Place Loix.

Compte Chèques Postaux :

Revue « La Cité » N° 166.21.

Directeur-Administrateur :

Raph. VERWILGHEN, ingénieur C. C.

Secrétaire de la Rédaction :

Em. HENVAUX, architecte.

Rédacteurs :

V. BOURGEOIS, architecte - urbaniste.

L. H. de KONINCK, architecte.

J. EGGERICX, architecte.

A. FRANCKEN, architecte.

J. F. HOEBEN, architecte - urbaniste.

H. HOSTE, architecte.

J. MOUTSCHEN, architecte.

A. NYST, architecte-ingénieur.

J. M. van HARDEVELD, architecte.

Les Rédacteurs et Collaborateurs sont seuls responsables de leurs articles. Il sera rendu compte dans la revue de tout ouvrage dont deux exemplaires lui seront envoyés.

Dépôt principal de la Revue :

Librairie Dietrich & C^o

10, Place du Musée

Bruxelles

**Pour la vente au numéro s'adresser aux
librairies.**

Abonnements : Belgique : 40 francs.

Etranger : 60 francs.

(12 belgas).

**L'abonnement donne droit au service bibliographique
gratuit, ainsi qu'à la rubrique des annonces.**

**En outre, les nouveaux abonnés bénéficient d'une réduction
de 50 p.c. sur les éditions « Tekhné » (en demander
la liste).**

TEKHNE

SUPPLÉMENT MENSUEL D'INFORMATION & DE TECHNIQUE

CINQUIÈME ANNEE (NOUVELLE SERIE) - 1932. - NUMERO 6

Sommaire :

L'Architecture et la Crise	93
Règlements britanniques pour l'aménagement des croisements, jonctions et coins des rues	95
Etude sur les Hospices pour vieillards (suite)	102
Echos, Informations	106
Concours	107
Bibliographie	107
Annonces	108

Le numéro de LA CITE inclus dans le présent fascicule contient les articles suivants :

- Deux habitations érigées par l'architecte Huib. Hoste.
- Documentation illustrée sur les Hospices pour vieillards.
- L'Architecture internationale.

L'ARCHITECTURE ET LA CRISE

Nous n'apprendrons assurément rien de bien neuf à nos lecteurs en répétant une fois de plus que le progrès architectural est, aujourd'hui plus que jamais, conditionné par les perfectionnements de l'urbanisme et de la technique. Les événements troubles que nous traversons n'enlèvent rien, bien au contraire, à l'affirmation de cette vérité de notre temps.

Les discussions théoriques, voire les luttes d'idées qui se sont engagées à propos de l'architecture peuvent être considérées comme closes. Le but est atteint, défini, incontestable. L'architecte consciencieux y aura puisé une leçon d'humilité, ou encore l'affirmation de sa propre utilité. Sa tâche d'organisateur est maintenant dépendante des organisations sociales et économiques en voie de progrès.

C'est précisément en raison de ce rôle à présent établi de l'architecture, que le IV^e Congrès International d'architecture moderne a mis à l'ordre du jour de ses travaux pour cette année, d'une part l'étude approfondie de « la ville fonctionnelle », d'autre part l'examen sérieux des procédés techniques modernes.

L'intensité de la crise économique actuelle a fait dire que la grande ville inorganisée, produit monstrueux du début de XX^e siècle, est

une des causes les plus graves du déséquilibre que nous connaissons aujourd'hui. La concentration excessive d'énormes masses humaines s'est effectuée sans lien logique avec l'exploitation organisée des centres de production industriels ou agricoles. Une ville s'enorgueillit d'atteindre, puis de dépasser le million d'habitants; elle se soucie peu de savoir si elle est organisée pour recevoir une telle accumulation d'énergie humaine.

Certains théoriciens de la sociologie, d'accord avec des économistes, voient dans la période que nous traversons le point critique du phénomène de la grande ville. Et l'économie qui l'a créée sera mise dans la nécessité de la détruire.

En outre, nous observons, impuissants, que les menaces de guerre qui secouent le monde présent tentent d'utiliser les procédés destructifs les plus monstrueux pour paralyser précisément la grande ville, principal objectif de ce qu'on appelle «la tactique militaire moderne». Il faut donc admettre avec le plus grand ahurissement que l'on prélève dans le budget de notre pays les centaines de millions inutiles qui serviront à d'hypothétiques fortifications, alors que nos villes sont désordonnées, et que tant de citoyens sont réduits au chômage. Mais il paraît qu'envisager les choses de ce point de vue, c'est faire preuve de « sentiments subversifs ».

Du point de vue technique, la crise actuelle menace de limiter le problème, puisqu'il va falloir envisager comme base, momentanée espérons-le, la production de l'industrie nationale du bâtiment. Pourtant, en ce domaine même réduit, il y a beaucoup à faire, et nous nous plaisons à souligner l'intérêt du Congrès prochain qu'organise la Société Belge des Urbanistes et Architectes modernistes, laquelle a fixé comme but de ses travaux la rationalisation de l'industrie belge du bâtiment.

Ce problème de la rationalisation de l'industrie du bâtiment n'est pas seulement une préoccupation des architectes et techniciens belges. Nous avons sous les yeux un remarquable rapport dû à M. H. Detton, et qui fut présenté il y a quelques mois au Conseil National Economique de France.

L'occasion nous sera donnée de revenir avec

quelques précisions sur ce travail digne d'attention; mais nous voudrions citer dès maintenant un passage extrait des conclusions et vœux du rapport. Afin de mieux situer l'allure générale du travail de M. Detton, nous publions le plan adopté :

Première partie : Etat actuel de la production (volume des travaux, capacité de production).

Deuxième partie : Conditions de la production (facteurs économiques, facteurs relatifs au travail, organisation de l'exploitation, débouchés).

Troisième partie : Conclusions et vœux du Conseil National Economique.

Cette troisième partie expose les principales améliorations que le Conseil National Economique a jugées nécessaires, en ce qui concerne le Bâtiment, portant sur les points suivants :

1° Diminution des frais généraux et du coût de la production par l'allègement de certaines charges, par le perfectionnement des procédés de travail, par une entente meilleure des entreprises entre elles, par une meilleure organisation du crédit, enfin par des modifications dans le mode d'attribution et de paiement des travaux;

2° Améliorations concernant les travailleurs (apprentissage, placement, hygiène et sécurité, conventions de travail);

3° Mesures destinées à atténuer l'effet des intempéries et des crises, et à régulariser ainsi l'activité du Bâtiment.

Enfin, dans les mesures dont il est question ci-dessus, nous extrayons ces lignes :

D'une part, l'Etat, qui est à la fois le constructeur le plus important et le plus en vue doit être le régulateur du marché en dosant ses besoins personnels d'après l'activité générale du moment et le marché de la main-d'œuvre. Renseigné tous les mois par le Conseil supérieur de la main-d'œuvre sur l'état de ce marché, le Gouvernement doit en tenir compte pour faire les commandes des administrations, et coordonner ses programmes de constructions en établissant un ordre de préférence dans les travaux projetés. Dès aujourd'hui, d'ailleurs, certains programmes de travaux portent sur plusieurs années. On pourrait concevoir à cet égard la création d'un organisme consultatif auprès du ministère des travaux publics.

Aménagement de Croisements, Jonctions et Coins de rues.

REGLES EDICTEES PAR LE MINISTERE BRITANNIQUE DES TRANSPORTS

Le développement considérable du trafic automobile a mis au premier plan des préoccupations de l'urbaniste la question de la circulation.

Mais, phénomène curieux, c'est à des mesures de police, à des moyens de signalisation que, jusqu'à ces derniers temps, on a eu recours pour parer aux conséquences de l'accroissement du nombre et de la vitesse des véhicules.

Cependant, dans bien des cas, des aménagements de voirie adéquats auraient pu résoudre la question bien mieux qu'une réglementation draconienne et des systèmes de signalisation coûteux.

Henard l'avait fort bien compris, lorsque tout au début de l'âge de l'automobile, il étudia le problème de la circulation dans Paris et inventa les célèbres « places giratoires » ou « ronds-points à sens unique ».

Mais on en resta là. Dès lors, c'est le signal, l'agent à poste fixe auprès desquels on chercha exclusivement le salut.

Méthode coûteuse. Les Américains et les Anglais s'en sont rendu compte et depuis quelques années, ils se sont efforcés de remplacer le système du « stop and go » ou système des arrêts fixes, par celui du « steady flow », ou circulation continue. Ce dernier implique l'aménagement rationnel des carrefours.

Au moment où la ville de Bruxelles elle-même s'efforce d'améliorer les croisements de rues, il nous a paru intéressant de faire connaître les règles en vigueur en Angleterre.

Le règlement que nous reproduisons ci-dessous a été élaboré par une sous-commission du Town Planning Institute de Londres. En septembre 1929, le Ministère des Transports le transmit à tous les agents voyers de Grande-Bretagne, en marquant son accord sur les propositions y contenues. Signalons qu'en Angleterre, on roule à gauche et que par conséquent les flèches des croquis devraient être ren-

versées pour être conformes aux coutumes du Continent.

(1) L'accroissement du trafic automobile qui, en Grande-Bretagne, n'a pas encore atteint son développement intégral, a amené et continue à amener des situations entièrement nouvelles. Aussi convient-il d'adapter à ces conditions nouvelles non seulement le profil en travers des rues, mais également leur tracé et leur aménagement. Cela est indispensable non seulement pour éviter une congestion du trafic qui entraverait les progrès de la mécanique, mais également pour assurer la sécurité et le confort, tant du piéton que de l'automobiliste.

(2) L'amélioration du réseau voyer de la Grande-Bretagne, réalisé par étapes, au prix de grands débours, prend place parmi les réalisations les plus marquantes de l'après-guerre. Aussi importe-t-il de veiller à ce que l'efficacité de ces routes soit maximum et que leur aspect soit digne de leur importance.

A cet égard, il faut bien constater que si l'on s'est fort occupé du profil des routes et du choix de leur revêtement, par contre, l'efficacité de quelques-unes des meilleures d'entre elles se trouve déjà entravée par suite d'une mauvaise disposition de leurs accès. Dans certains cas même, l'on n'a pas accordé assez d'importance à leur aspect lors de leur tracé et de l'édification des constructions qui les bordent.

(3) Les propositions faites ci-dessous concernent en général l'aménagement, dans des conditions simples et économiques, des jonctions et croisements de rues. Si on les adopte lors de l'élaboration de plans de voiries, on assurera au trafic plus de vitesse et plus de sécurité, c'est-à-dire que dans son ensemble, la route sera meilleure.

La nécessité d'un contrôle du trafic se fera moins vite sentir et les dépenses occasionnées par la police de la voirie seront moindres.

Nous n'avons pas fait mention des systèmes de croisements de rues à passages surélevés

(ponts), ni de passerelles ou passages souterrains pour piétons. Ces systèmes très utiles en eux-mêmes entraînent des frais de construction élevés et qui ne se justifient que dans des cas exceptionnels.

Si l'on ne donne pas une attention voulue aux détails d'aménagement des carrefours, il est à craindre que l'on n'obtienne pas en matière de trafic, le résultat adéquat, correspondant aux sommes élevées qui ont été et doivent encore être dépensées pour l'amélioration des grand'routes de ce pays.

Les plans de carrefours, qui accompagnent ces lignes, doivent servir d'exemples; ils ne prétendent pas résoudre tous les cas qui se présentent dans la pratique. On sera amené à les modifier, d'après les circonstances locales, tout en respectant toujours les principes essentiels d'après lesquels ils ont été tracés.

Par suite de l'accroissement constant du trafic automobile, il est indispensable de prévoir, au croisement des routes, des espaces aussi vastes que ceux qui sont figurés aux plans annexés. Il n'est, cependant, pas indispensable que ces espaces soient immédiatement aménagés comme indiqué. Ainsi, par exemple, aucun des refuges destinés à canaliser le trafic ne devra être construit avant qu'un éclairage adéquat ne soit assuré. Mais pour des raisons d'économie et afin d'éviter dans la suite des expropriations, il est de toute importance de s'assurer dès à présent que le jour où les exigences du trafic rendront la construction d'un type de croisement adéquat, indispensable, l'on disposera pour ce faire de l'espace nécessaire.

(5) Le long des routes principales, le nombre de croisements devra être réduit au strict minimum. Ils devront être éloignés les uns des autres d'au moins un quart de mille (environ 420 mètres). On diminuera de la sorte les points de conflits avec le flot principal du trafic et l'on réduira les sources d'accident. Dans certaines régions, l'application de ce principe nécessitera une modification des règlements en vigueur.

Il va de soi que les artères permettant aux piétons d'accéder à la grande route peuvent être plus rapprochées.

L'aménagement des terrains voisins des grand'routes devra être conçu de manière qu'en vue de la commodité des habitants, ceux-ci

puissent se diriger aisément vers les points de jonction peu nombreux dont il a été question ci-dessus. Dans les quartiers déjà construits, les rues qui débouchent sur la grand'route devront être bouchées, c'est-à-dire transformées en cul-de-sac, sauf pour les piétons. Lorsque le plan du quartier peut être remanié, on ouvrira le long de la grand'route des routes parallèles destinées au trafic local.

(6) Afin de ne pas amener une congestion du trafic, il faut éviter la rencontre en un même point, de plusieurs routes, à moins que l'on n'y dispose de l'espace suffisant pour y aménager une place giratoire (place à sens unique).

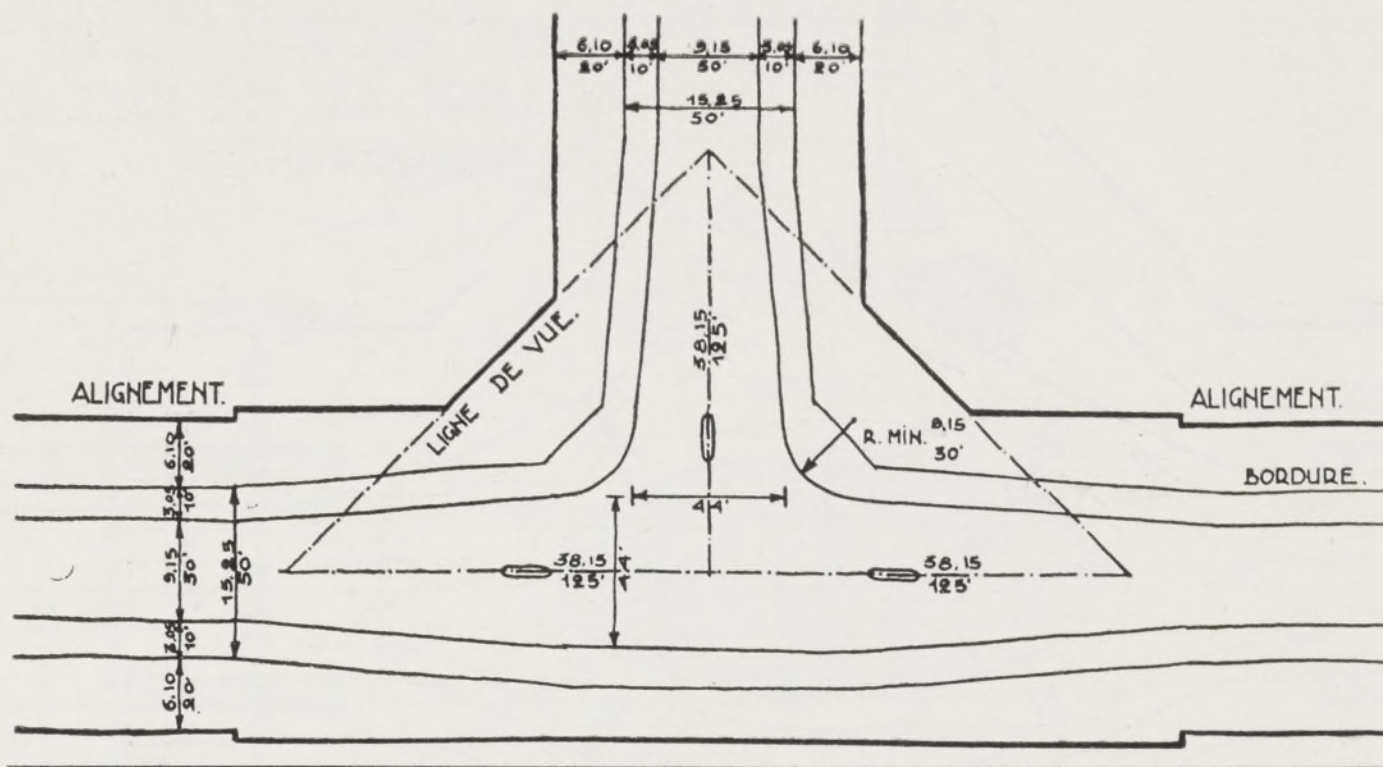
Les jonctions à angle aigu sont mauvaises tant au point de vue du trafic qu'au point de vue lotissement des terrains. Aussi est-il désirable que toutes les rues transversales coupent la grand'route, à angle droit. Cela est facile à réaliser dans les quartiers nouveaux. Lorsque les rues transversales existent déjà, on en modifiera le tracé dans le sens indiqué chaque fois qu'on le pourra.

(7) Afin de créer, pour la sécurité du trafic, un champ visuel suffisamment large, il faut qu'à la rencontre de rues importantes, les bâtiments soient mis en recul derrière des lignes qui coupent l'angle de rencontre et passent par des points situés sur l'axe des routes à 125 pieds en arrière du point d'intersection de ces axes (voir plan 1).

Il en résulte, comme on le verra, qu'au croisement des rues, les bâtiments devraient être un peu plus en recul qu'ils ne le sont généralement à présent. Aussi ce principe ne pourrait-il être intégralement appliqué que dans les quartiers non encore bâtis.

Les anciennes méthodes de traitement architectural des croisements de routes étaient dispendieuses. L'on pourra en élaborant des plans judicieux, réaliser des économies tout en créant des entrées de routes attrayantes.

(8) Les règlements ne devraient pas seulement obliger, le long des grand'routes, de bâtir en recul à 30 pied, de l'alignement; ils devraient, en outre, limiter la hauteur des clôtures, défendre aux intersections de routes le placement ou le maintien de palissades et prescrire qu'on ne peut pas laisser croître les haies, arbres et bosquets au point d'intercepter la vue d'une rue à l'autre.



Plan 1.

Lorsque les rues se rencontrent sur terrain incliné, une clôture ou une haie basse suffisent à entraver la vue. Aussi faudra-t-il procéder à un examen attentif de toutes les jonctions de rues importantes et au besoin faire supprimer toute clôture ou haie qui entraverait le champ visuel. Il ne faut pas perdre de vue que des grillages composés de barres verticales peuvent, sous un certain angle, présenter les inconvénients des clôtures pleines.

(9) À l'angle des rues, les obstacles, tels que boîtes aux lettres, bacs à sable, cabines téléphoniques, boîtes de jonctions électriques, lampadaires et arbres ne devraient jamais être placés au bord extérieur des trottoirs. Les regards de visite doivent, eux aussi, être placés en dehors de ce périmètre, principalement ceux que l'on est amené à recouvrir d'une bache lorsqu'on les ouvre temporairement. Dans les centres commerciaux, l'éclairage devra être assuré par des lampes suspendues au travers de la route : le pouvoir éclairant des lampes s'en trouve augmenté et l'on diminue l'obstruction de la voie.

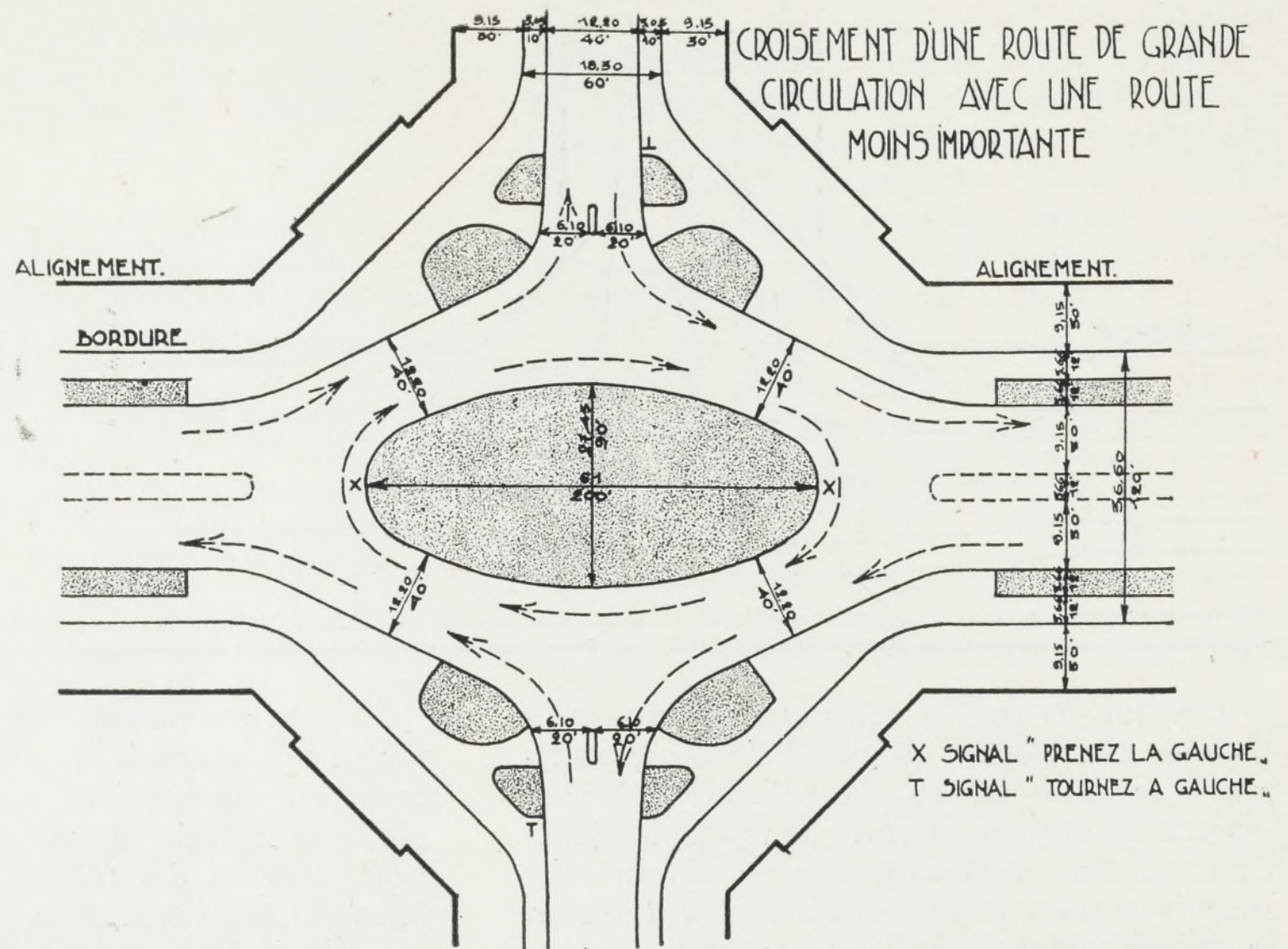
(10) Si ce n'est au croisement des rues, les plate-bandes gazonnées et plantées d'arbres, constituent un complément souhaitable de la voie publique. Grâce à elles, les chauffeurs sont mieux avertis de l'intention des piétons qui désirent traverser la chaussée; le piéton lui-même étant plus écarté de la voie publique, se sent mieux à l'aise; enfin, ces plates-bandes améliorent l'aspect de la route.

Les arbres qu'on y plante devront se trouver aussi loin que possible du filet d'eau et

aussi près que possible du trottoir. Lorsqu'on élargit une route, il est souvent avantageux de conserver les haies et arbres existants et de placer le trottoir au-delà. On peut même souvent, lorsque des travaux d'amélioration de la route nécessitent de la placer en remblai ou en déblai, conserver les trottoirs au niveau primitif, c'est-à-dire à un niveau plus élevé ou moins élevé que celui de la route carrossable. On réalise ainsi des économies de terrassement et l'on augmente la sécurité des piétons.

(11) Lorsqu'au croisement de routes importantes, le trafic est congestionné et qu'il serait trop coûteux, par suite des constructions existant en bordure des routes, d'acquiescer l'espace nécessaire à l'aménagement d'un carrefour à sens unique, on devra se contenter de placer des signaux le long de la route la moins importante, de manière que les véhicules désireux de traverser la route principale soient avertis des dangers du trafic.

(12) Lorsqu'une route secondaire coupe une route principale, la route secondaire devra, à l'endroit du débouché sur la route principale, s'élargir de manière que les véhicules puissent s'orienter avant de s'engager sur la grand'route (voir plan 2a). Au centre de l'espace ainsi créé, il est utile de placer un obstacle — soit par exemple une petite pelouse avec lampadaire au centre — afin d'amener les véhicules qui s'approchent de la grand'route, à ralentir (voir plans 2a et 2b). Les routes ainsi élargies devraient toujours être aménagées selon les principes ayant servis à l'établissement du plan n° 3, c'est-à-dire de manière à



Plan 2a.

ce que les routes qui se croisent soient séparées l'une de l'autre et que les véhicules tournent à gauche, en arrivant dans la route principale.

Les modèles de jonction de routes 2a, 2b et 3 ne peuvent s'appliquer que dans les zones soumises à urbanisation étant donné que dans ces zones seulement on est certain que par suite du tracé judicieux des routes secondaires et du zoning des terrains adjacents, ces routes resteront toujours secondaires, pour ce qui en est du trafic.

Il faut veiller à ce que tous les obstacles et refuges soient convenablement éclairés la nuit. C'est là un chapitre spécial de la technique de l'éclairage des rues; il existe des méthodes qui donnent toute satisfaction alors même que l'on ne dispose ni de gaz, ni d'électricité.

(13) Au croisement d'une ou plusieurs routes principales, il faut réserver suffisamment d'espace libre pour pouvoir réaliser le système du sens unique. Ce système n'est efficace que s'il y a suffisamment d'aisance pour que le trafic puisse s'écouler de manière que le véhicule qui veut prendre la première route à gauche, puisse se placer près de la bordure (filet d'eau) sans interrompre la circulation des autres véhicules.

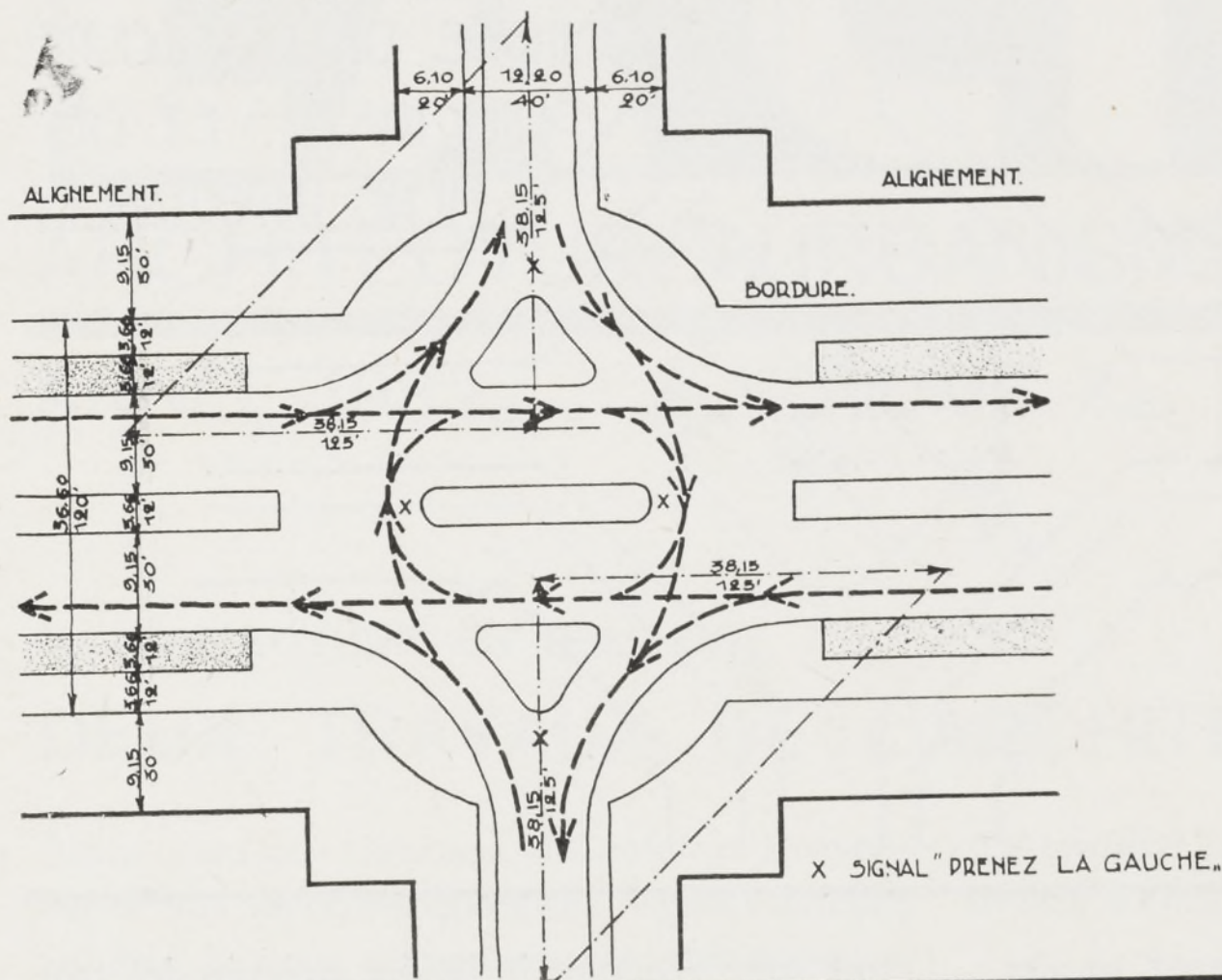
Les circonstances sont si variées qu'il est impossible de préconiser un système universel; disons cependant que les refuges à pans droits conviennent mieux que les ronds-points et sont plus aisés à réaliser. Pour un simple croisement à angle droit, on pourra adopter un refuge central rectangulaire, d'au moins 110 pieds (33 mètres 55) de côté (voir plan 4a). En cas de jonction de quatre routes, on veillera à ce qu'elles se croisent sous des angles égaux et l'on aménagera une place polygonale avec un refuge central dont les côtés auront au moins 110 pieds (voir plan 4b).

Pour leur propre sécurité et la commodité des usagers de la route, il vaut mieux que les piétons ne traversent pas ce square qui, dans ce but, ne sera pas pourvu de trottoirs; néanmoins, on pourrait placer une très large bordure pouvant servir de refuge en cas de nécessité.

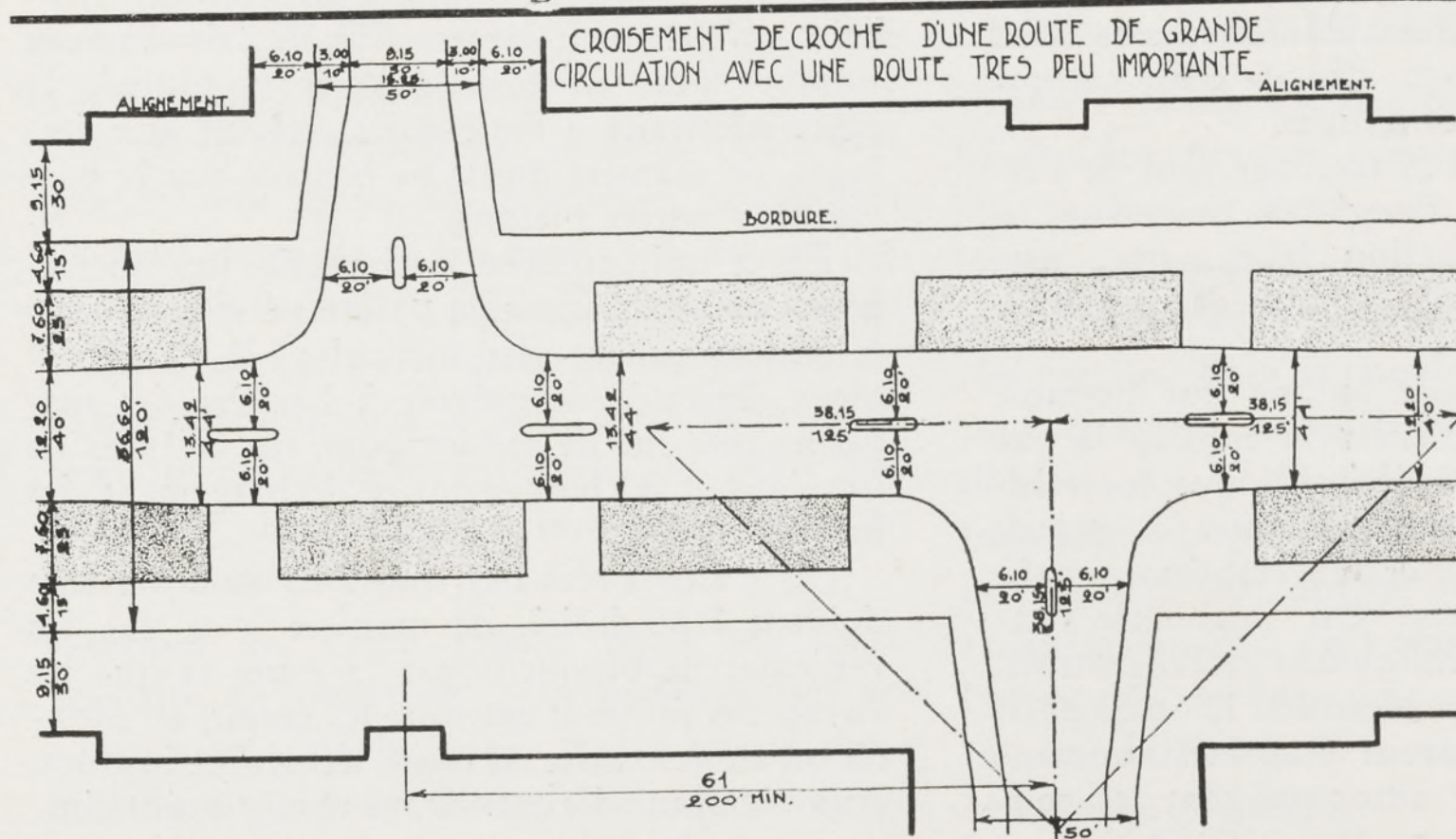
(14) Lorsqu'une route approche d'un croisement, il est à conseiller de séparer les courants de trafic contraires. Lorsqu'il s'agit de deux routes principales, une bande étroite ou un refuge suffiront. Mais lorsqu'une route secondaire coupe une route principale, il sera désirable d'aménager un refuge plus important

TEKHNÉ

CROISEMENT D'UNE ROUTE DE GRANDE CIRCULATION
AVEC UNE ROUTE TRÈS PEU IMPORTANTE.



Plan 2b

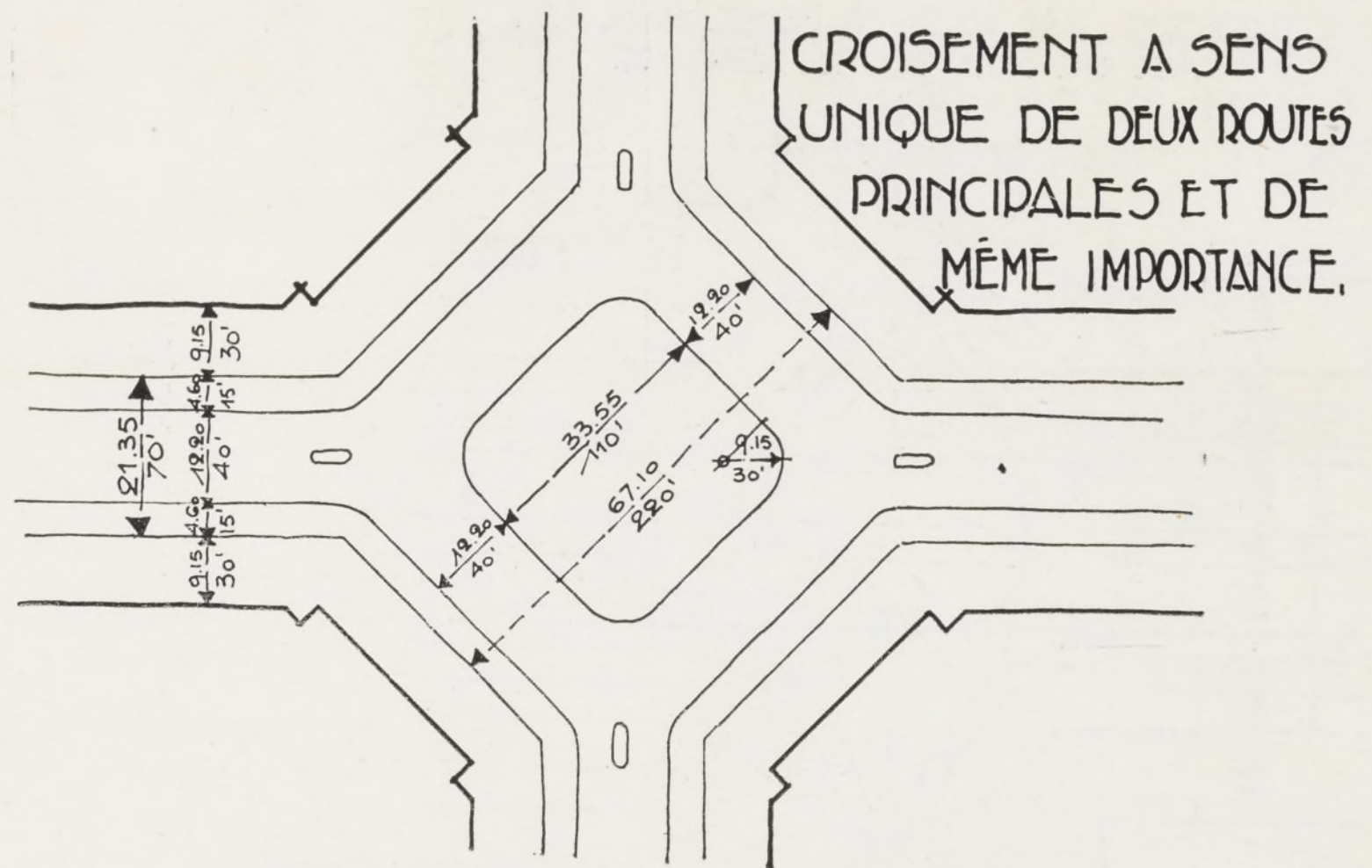


Plan 3.

de manière à ce que le trafic soit forcé de ralentir (voir plan 2a, 2b). La pente des routes devra également être réduite au minimum, à proximité des jonctions.

Il est souvent nécessaire et désirable d'établir des refuges pour la protection des piétons, au point de rencontre des routes dont la chaussée atteint une largeur de 30 pieds (9 m. 15). Mais ces refuges gênent le trafic. Aussi vaut-il

mieux qu'au point de jonction, les chaussées soient élargies de manière à avoir une largeur minimum de 44 pieds (13 m. 42). Un refuge pourra, alors, être établi dans l'axe de la chaussée, tout en laissant de chaque côté l'espace nécessaire à une double ligne de trafic. Pareil refuge sera établi un peu en retrait de la jonction. Sur le plan 1, les refuges ne servent pas seulement à la sécurité du piéton;



Plan 4a.

ils divisent le trafic automatiquement en des courants à sens unique. Les chaussées sont élargies, en ces endroits, afin de tenir compte de l'encombrement des refuges.

(15) En améliorant l'aménagement de l'espace libre existant à l'angle de deux rue, il faut faire une distinction bien nette entre l'alignement des clôtures et celui des bords du trottoir.

Il importe de reculer autant que possible les clôtures, afin de n'entraver en rien la vue du trafic. Il n'est pas désirable que les véhicules prennent les coins de rues à grande vitesse; on s'en souviendra en établissant l'alignement des bordures. On augmentera la sécurité du piéton en élargissant en cet endroit, autant que possible, les trottoirs. D'autre part, les coins des rues doivent être suffisamment arrondis pour que les autos puissent les contourner aisément et sans être obligés de s'en écarter au point d'envahir la ligne de trafic voisine de la leur. Un rayon de courbure d'au minimum 30 pieds (10 m. 50) est à cet égard indispensable.

(16) Les magasins créent et attirent le trafic. Du seul point de vue du trafic, ils ne sont point désirables au croisement de routes importantes. Néanmoins, ce sont ces emplacements que les commerçants recherchent et il faut tenir compte de leur opinion. Partout où les maga-

sins sont groupés, il faudra prévoir des trottoirs spécialement larges, afin de faire face au nombre plus élevé de piétons et fournir la place nécessaire à ceux qui s'arrêtent aux étalages, de manière qu'ils ne barrent pas le passage aux autres piétons.

En ce qui concerne la chaussée, une surlargeur des pieds (2 m. 44) est nécessaire pour le stationnement des véhicules. Il est également désirable de prévoir à l'arrière des magasins une rue de service pour les voitures de livraison et le chargement et déchargement des marchandises.

(17) Les arrêts des omnibus et des trams doivent être choisis de manière à ce que ces véhicules ne bloquent pas la route et que les voyageurs puissent attendre les trams, en monter ou en descendre en toute sécurité et confort. Aux terminus des tramways et aux points importants, des refuges pour voyageurs devront être placés le long de la voie du tramway et il faudra prévoir de chaque côté entre le refuge et les bordures, des chaussées d'au moins 20 pieds (6 m. 10).

(18) En étudiant les croisements de routes et en traçant les alignements des bâtiments voisins, il ne faudra pas perdre de vue l'importance d'une bonne ordonnance architecturale, d'un tracé bien défini, de la symétrie et de la simplicité.

LACITE

ARCHITECTURE • URBANISME • ART PUBLIC

ANNÉE 1932

VOLUME X

NUMÉRO 6

L'ARCHITECTURE EN BELGIQUE

DEUX TRAVAUX DE L'ARCHITECTE H. HOSTE

Nous sommes heureux de pouvoir présenter à nos lecteurs quelques aspects encore inédits de deux constructions intéressantes, récemment édifiées par notre confrère l'architecte Huib. Hoste.

Ces deux constructions — deux villas érigées, l'une dans la banlieue brugeoise, l'autre dans la Campine anversoise — offrent, à l'examen, un ensemble de caractéristiques qui permettent de les distinguer assez nettement, à la fois, dans la production architecturale courante du pays flamand, et dans l'œuvre déjà importante de l'architecte Hoste.

Celui-ci est resté fidèle, dans les deux travaux en question, à la construction en maçonnerie de briques, et les plans eux-mêmes témoignent de cette servitude volontairement acceptée. Hoste continue, aussi, d'admettre qu'il faille accuser les parties portantes, éléments en béton armé soulignés par le cimentage.

Pourtant, la simplification relative des plans, l'orientation donnée aux locaux, l'utilisation du toit-terrasse marquent le désir

d'atteindre à l'habitation plus fonctionnelle, moins soumise aux jeux de l'aspect.

I. Villa à Saint-Michel-lez-Bruges.

Posée à même le champ, la villa de Saint-Michel-lez-Bruges présente une organisation de locaux nettement marquée. Le rez-de-chaussée, de plan très simple, renferme le hall d'entrée, avec la cage d'escalier éclairée par une baie verticale prise sur un coin de façade, — la salle de séjour, de vastes dimensions, et largement ouverte sur les façades sud et ouest, et possédant, en outre, un accès direct, abrité, vers le jardin, — et enfin la cuisine, en retrait vers le nord de l'ensemble du bâtiment, et cependant directement rattachée à la salle de séjour pour le service ménager.

L'étage tout entier est réservé au repos. Trois chambres à coucher, dont une assez vaste, et une salle de bains sont desservies par un dégagement réduit à l'indispensable. Ces chambres sont orientées à l'est, au sud-est et au sud-ouest. La salle de bains est éclairée vers le nord.

H. Hoste, architecte.

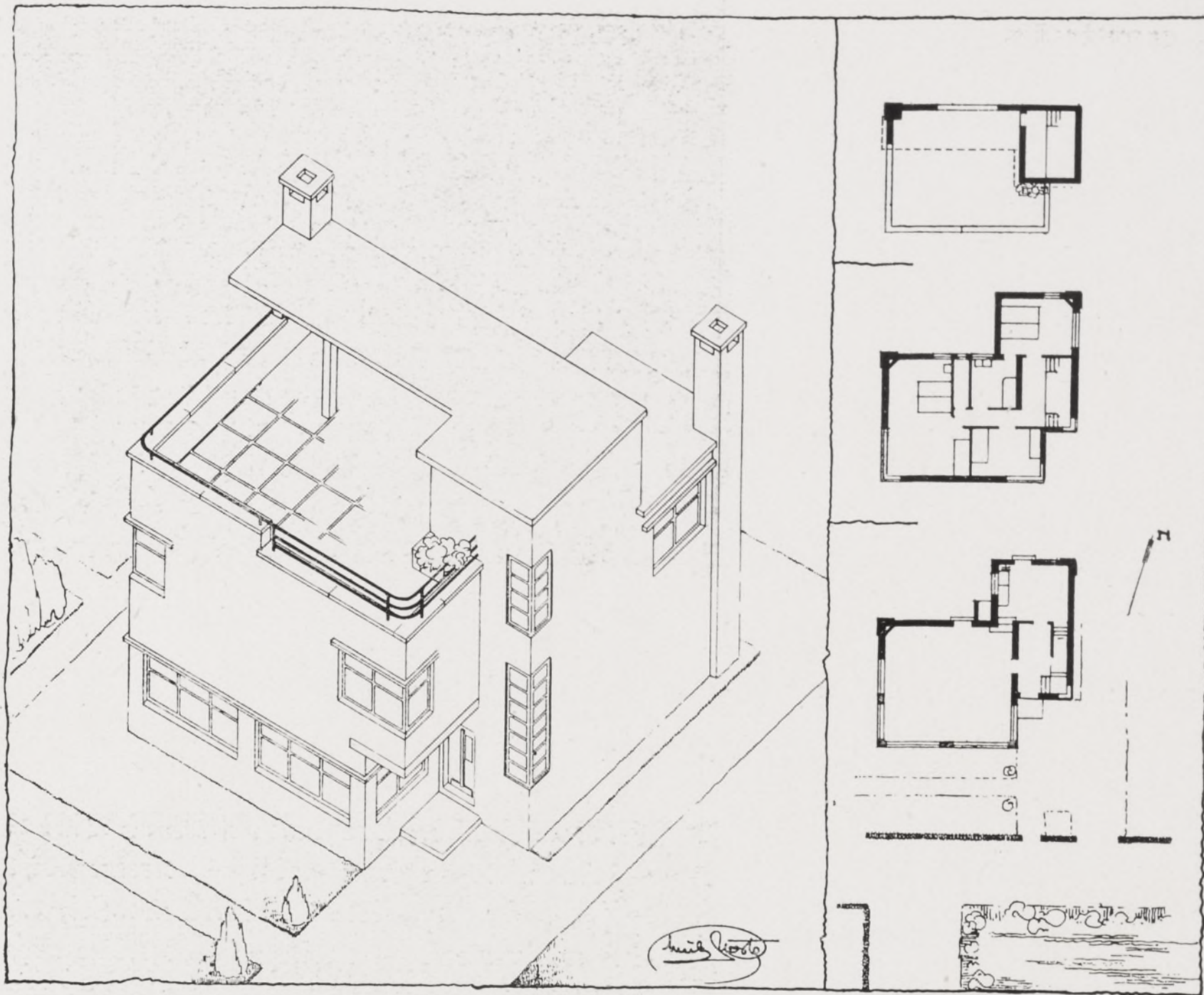


Façade vers le Sud.

Façade vers l'Est.



Villa à Saint-Michel-lez-Bruges.



Perspective axonométrique et plans schématiques.

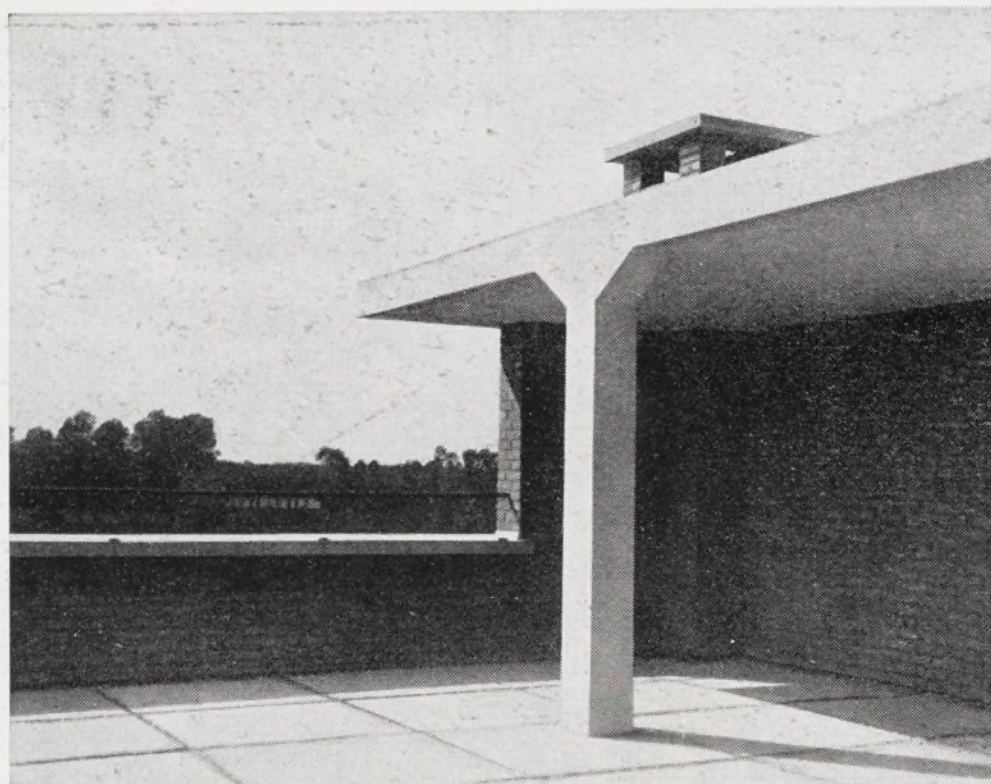
Enfin, signalons comme un des éléments les plus réussis de cette villa, le vaste toit-terrasse qui couvre près des deux tiers de la superficie de l'ensemble. Un spacieux abri, faisant suite au corps d'escalier, protège cette terrasse du nord; celle-ci constitue ainsi l'endroit choisi pour le repos complet, les cures de soleil et la jouissance d'un beau paysage largement étalé.

L'aspect extérieur d'une construction conçue avec simplicité peut assurément ne pas requérir une attention spéciale. Pourtant, la villa de Saint-Michel-lez-Bruges montre,

par son aspect précisément, que l'architecte ne semble pas s'être libéré absolument encore d'éléments que l'on pourrait appeler semi-décoratifs, et qui ont pour effet d'ajouter au « pittoresque » des façades. On verra, sans doute, dans les fenêtres d'angles, répétées quatre fois, des exemples de cette concession à l'aspect, qui n'est pas proprement « constructive ».

Ce n'est là, évidemment, qu'une objection de détail, à une œuvre qui, par son plan et son aménagement général, méritait d'être presque parfaite.

H. Hoste, architecte.



Deux vues du toit-terrasse.



Villa à Saint-Michel-lez-Bruges.



II. Villa dans la Campine Anversoise (Schootenhof).

Le cadre qui entoure la villa de Schootenhof est encore plus digne d'intérêt que celui de la campagne brugeoise dans lequel s'élève la villa de Saint-Michel. Il faut savoir gré à l'architecte comme au propriétaire de l'habitation d'avoir eu à cœur de le ménager.

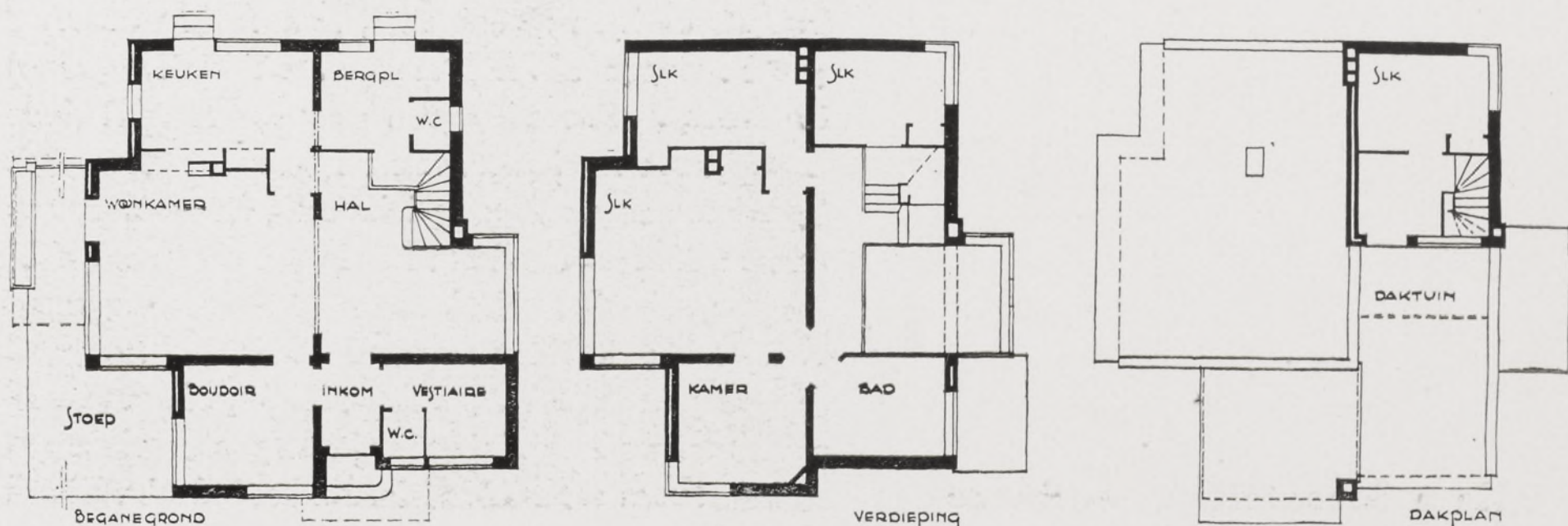
La villa de Schootenhof se dresse donc parmi les pins salubres de la Campine anversoise.

Le plan de l'habitation marque moins de simplicité radicale que celui de Saint-Michel. Le rez-de-chaussée, par exemple, est plus divers bien qu'ayant à satisfaire à une autre manière de vivre. Nous ne décrivons

pas son aménagement, puisque les plans ci-dessous le révèlent suffisamment. Signalons seulement la vaste salle de séjour en liaison directe avec un hall intérieur spacieux, dans lequel l'escalier semble un peu sacrifié. L'étage ne présente pas de caractéristiques notables, sinon peut-être le dégagement longeant le vide du hall et trois fenêtres d'angle éclairant trois chambres différentes.

L'étage supérieur, enfin, est réduit à une chambre à coucher, un escalier d'accès et le toit-terrasse, moins vaste, assurément, que celui de la villa de Saint-Michel, mais pouvant permettre le repos, à l'air assaini par le bois de pins environnant.

Plans.



H. Hoste, architecte.



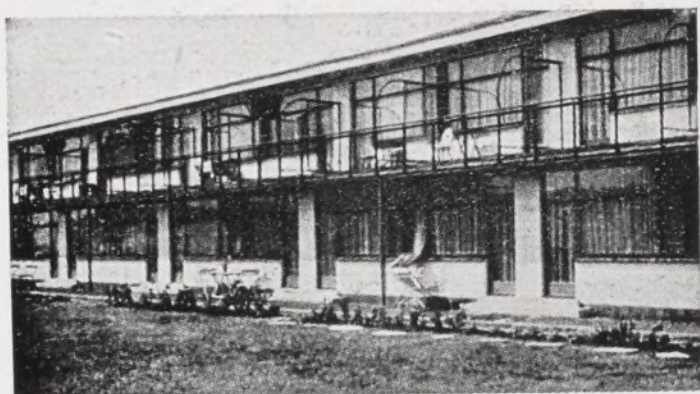
Façade latérale.

Terrasse sur le toit.

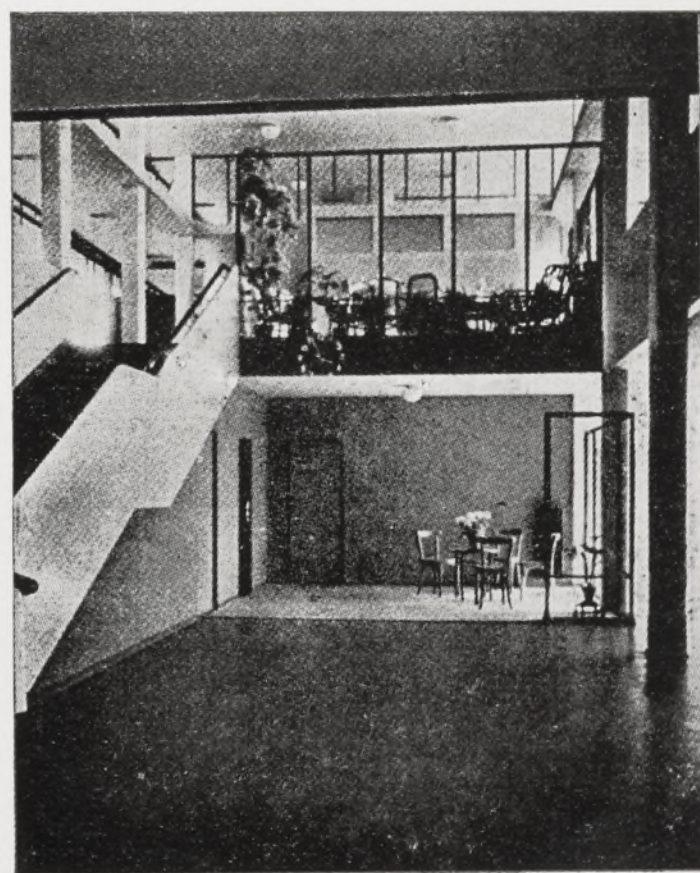
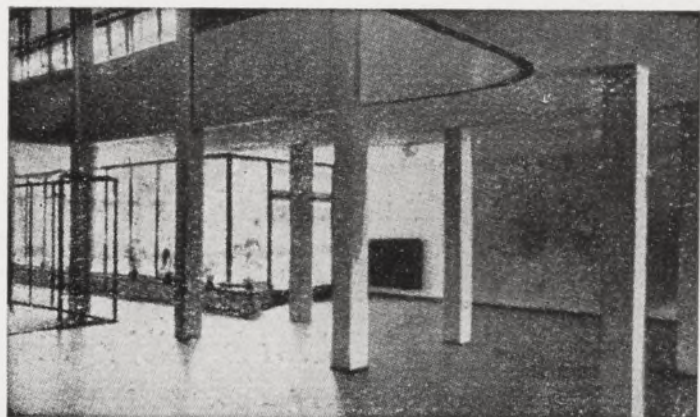


Villa à Schootenhof.

LES HOSPICES POUR VIEILLARDS



Les illustrations réunies aux pages ci-après (87 à 90) exposent quelques réalisations étrangères, dans l'intéressant domaine des hospices pour vieillards. Nos lecteurs voudront bien, pour le texte, se reporter au présent numéro de „ Tekhne „, à l'étude élaborée par M. Auguste Merckx, secrétaire de la Commission d'Assistance publique de Bruxelles.



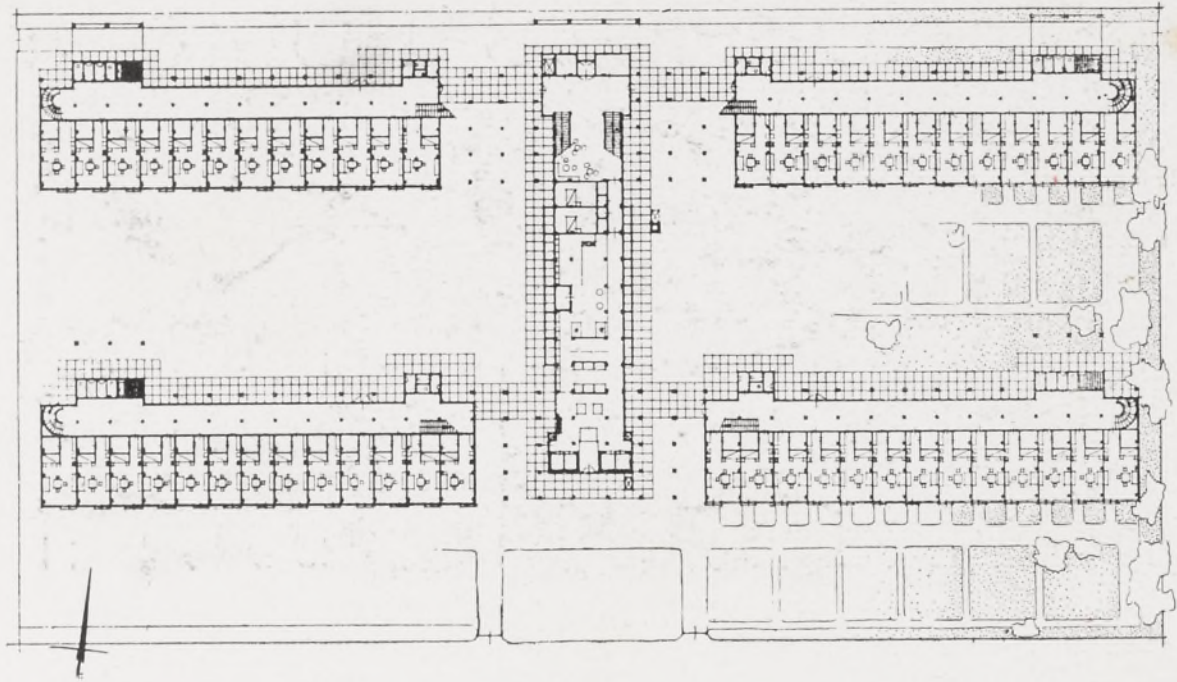
L'Hospice de Francfort-sur-Main, des architectes Stam, Moser, Kramer et Habermann, peut assurément être considéré comme la construction la plus complète et la plus moderne du genre. Les plans en furent établis par un concours public en 1928 — et les bâtiments étaient terminés en 1930.

Les trois vues ci-contre représentent successivement — un aspect d'une aile des logements — le hall intérieur et l'escalier principal du corps de bâtiment central.

**Hospices des Vieillards
à Francfort-sur-Main.**

Architectes : Stam, Moser, Kramer
et Haberman.

Plan général du rez-de-chaussée.



Plan de l'étage.

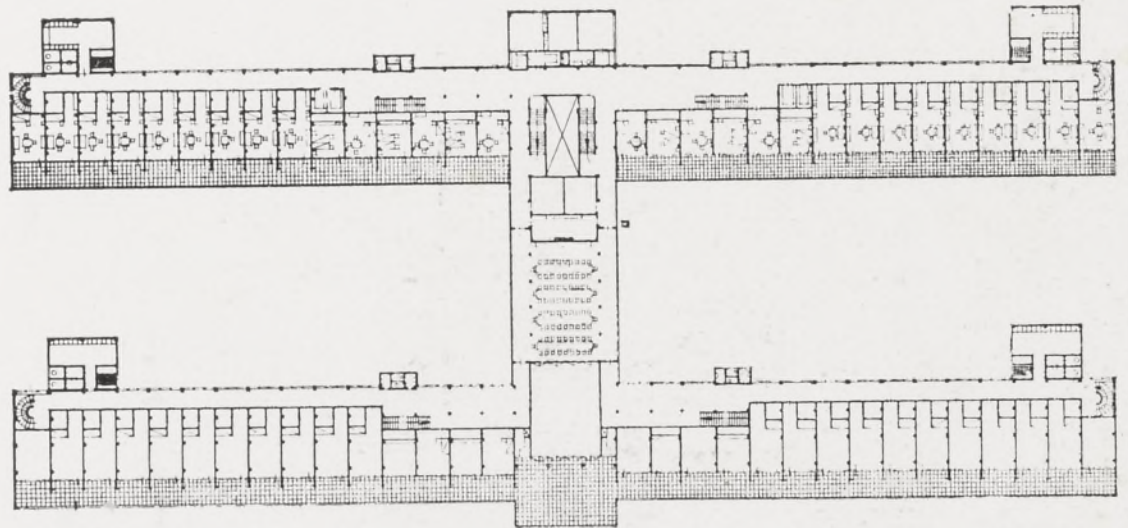
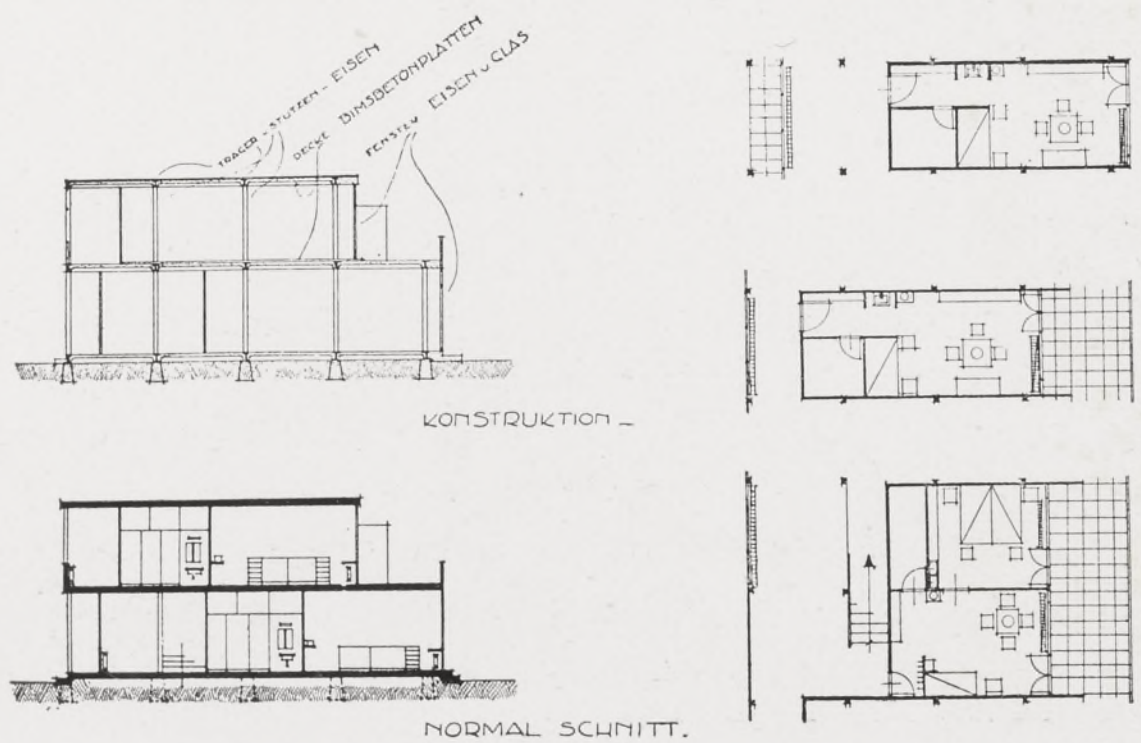
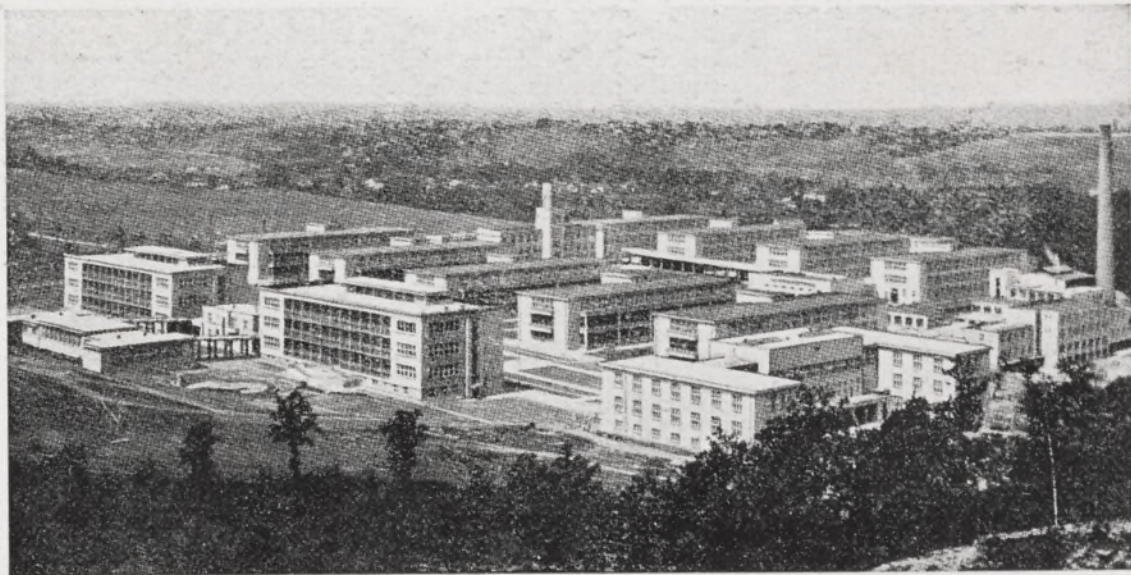


Schéma de la construction et coupe.
A droite : types de logements (ré-
duit en haut; normal au centre, et
double en bas).

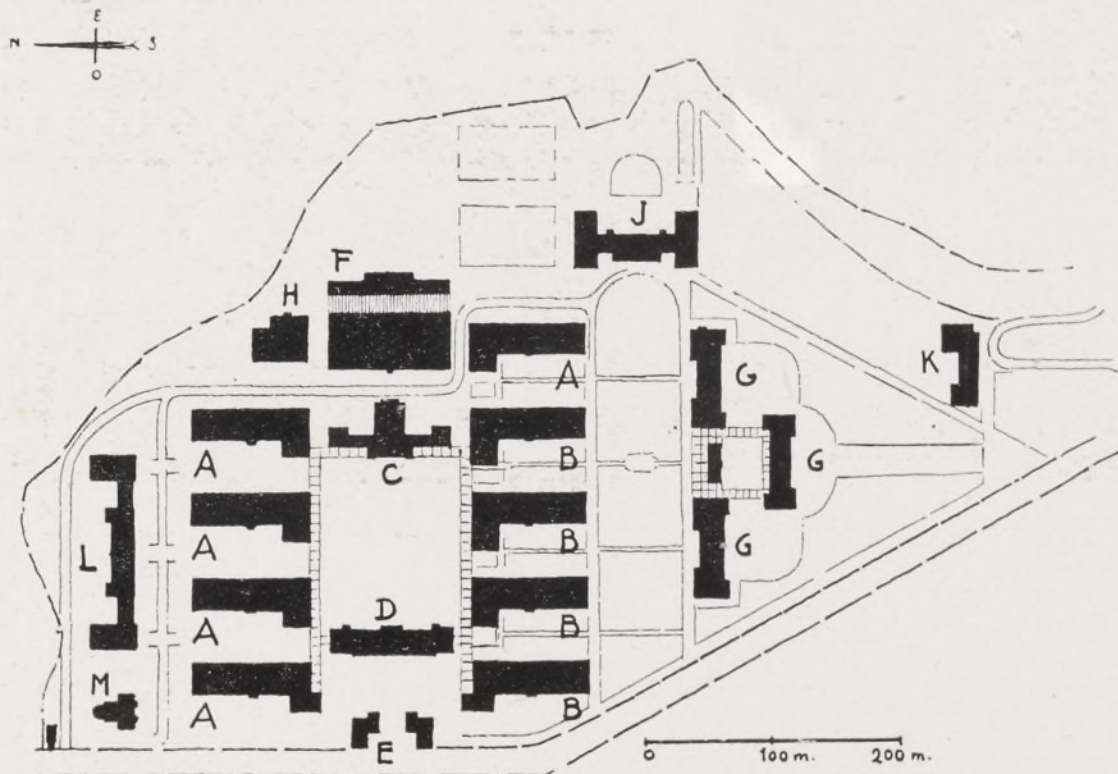




Foyer Masaryk, à Prague.

Architecte : B. Kozak, ing.

Une vue d'ensemble prise du sud-est.

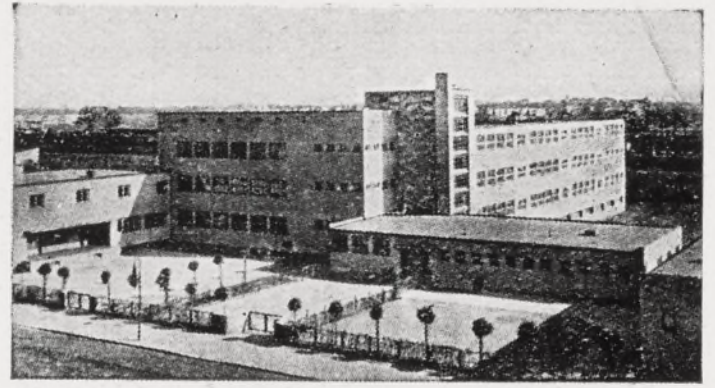


Croquis schématique d'après le plan général d'implantation des divers bâtiments.

Le Foyer Masaryk, dans la banlieue de Prague, est sans doute le „ centre social ” le plus complet d'Europe, et vraisemblablement le plus vaste, puisqu'il couvre une superficie de 18 ha. Environné de campagnes et de bois, il occupe une situation d'exceptionnelle salubrité. Le schéma ci-dessus en donne les dispositions générales. : E, entrée principale et conciergerie; D, administration; A, bâtiments des vieillards; L, bâtiments des vieux ménages; C, bâtiment récréatif, avec salle de spectacle; B, bâtiments des malades; F, services généraux; H, chaufferie; G, bâtiments des enfants; J, bâtiment de repos et de délasserment physique, environné de terrains de jeux, piscine, etc; M, chapelle.

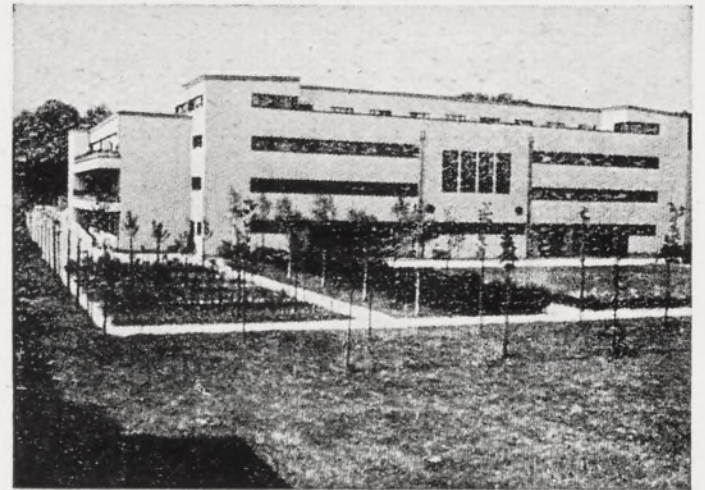
Hospice de Vieillards, à Berlin.

Architecte : K. Bonatz.



Hospice pour Vieillards Israélites, à Mannheim.

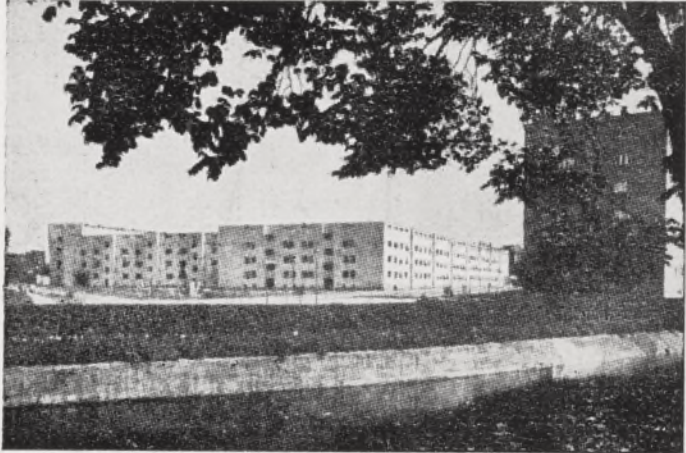
Architecte : F. Nathan.



L'ARCHITECTURE INTERNATIONALE

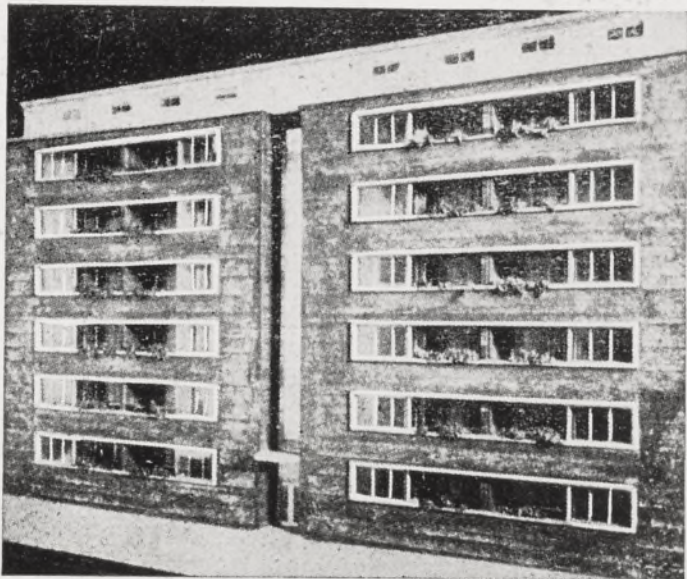
ALLEMAGNE

Habitations à Bon marché.



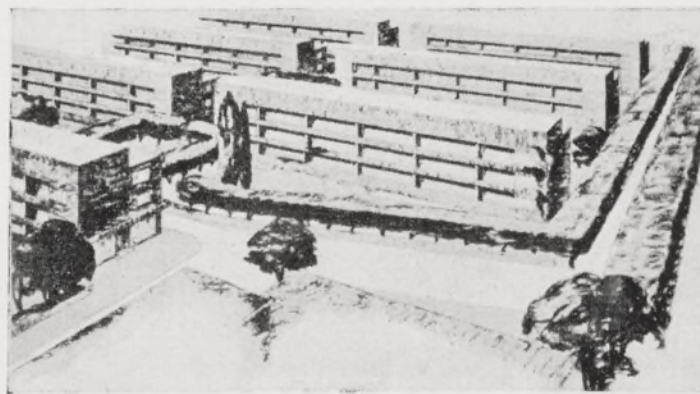
Complexe d'habitations économiques à Augsburg.

Architecte : T. Wechs.
(D'après „ Die Form “, Berlin, n° 6.)



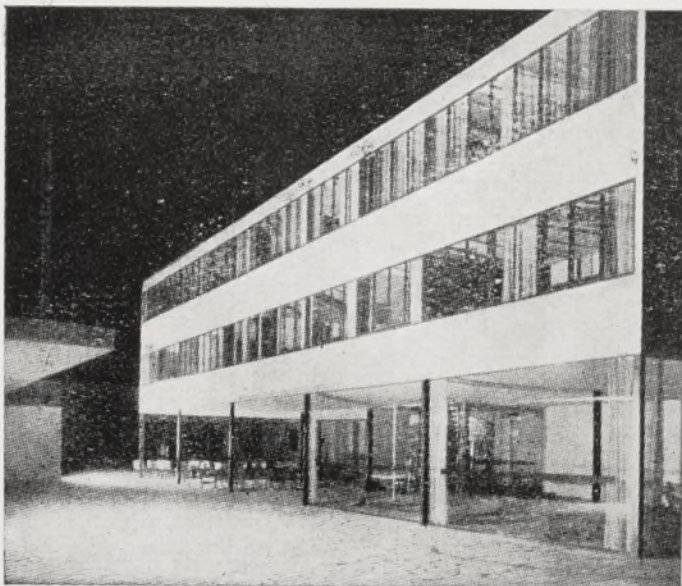
Habitations économiques, à Berlin.

Architecte : R. Fraenkel.
(„ Die Baugilde “, Berlin, n° 13.)



Projet d'habitations économiques pour Dusseldorf.

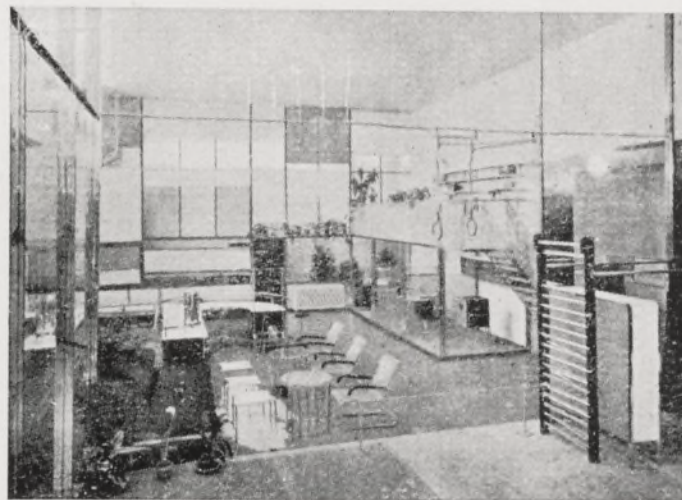
Architecte : F. Pecker.
(„ Bau-Wettbewerbe “, juillet 1931.)



Immeuble à logements collectifs,

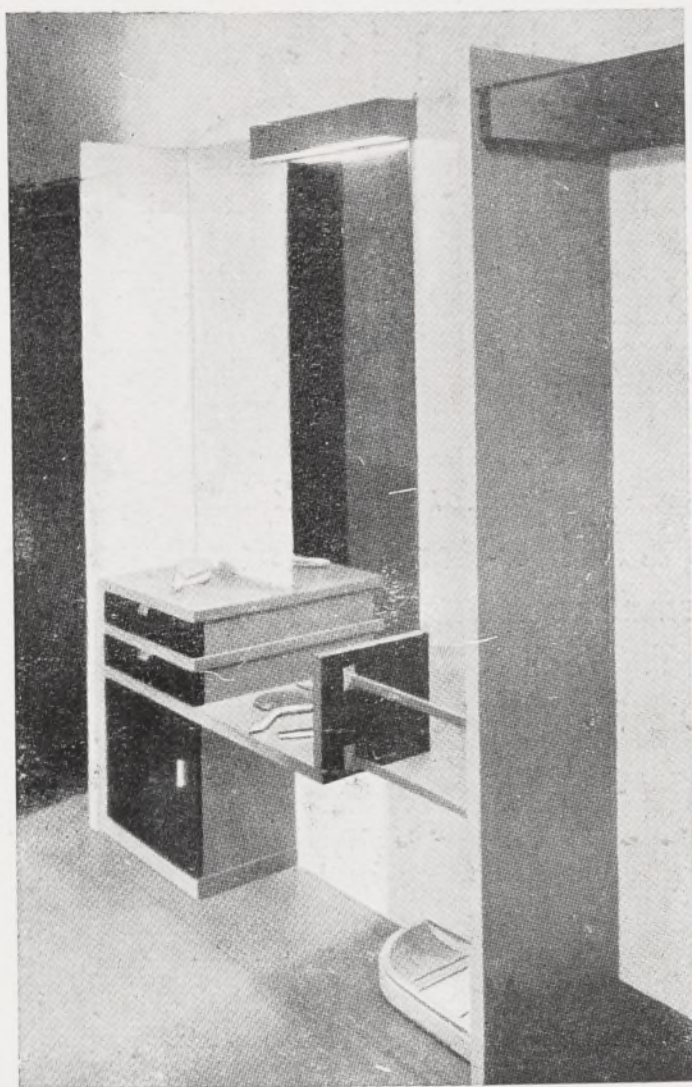
exécuté à l'Exposition de Berlin.
Arch. : Vorhoelzer et collaborateurs.)
(„ Der Baumeister “, Munich, n° 7.)

Maisons communes.

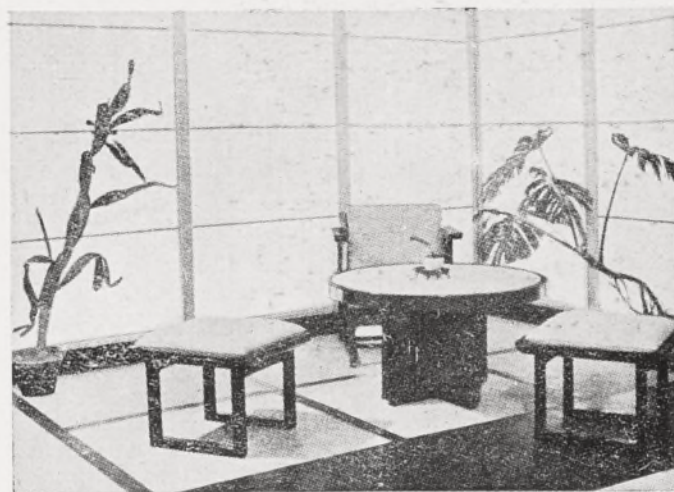


Salle commune d'un immeuble d'appartements.

Architecte : W. Gropius.
(„Stavba “, Prague, mars 1931.)



Intérieurs d'habitations.



Intérieur à Berlin.

Architectes : O. et J. Ruthenberg.
(„Moderne Bauformen“, juillet 1931.)

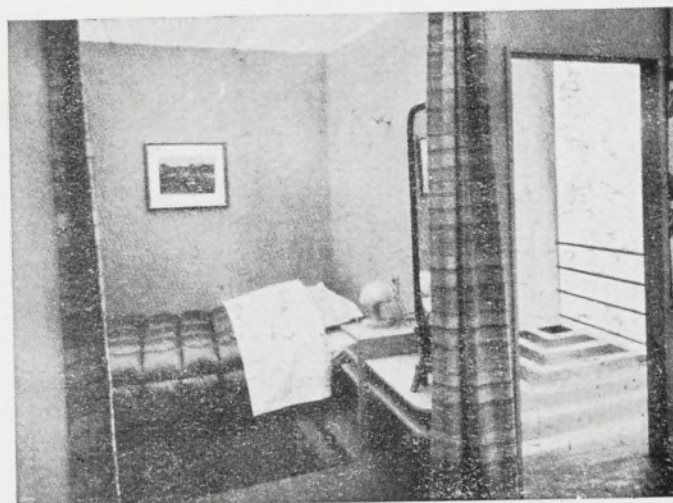
Ci-contre : Vestibule d'appartement.

Architecte : H. E. Fritsche.
(„Innen Dekoration“, avril 1931.)



Intérieur d'appartement.

Architectes : Breuer et Hassenpflug.
(„Innen Dekoration“, juillet 1931.)



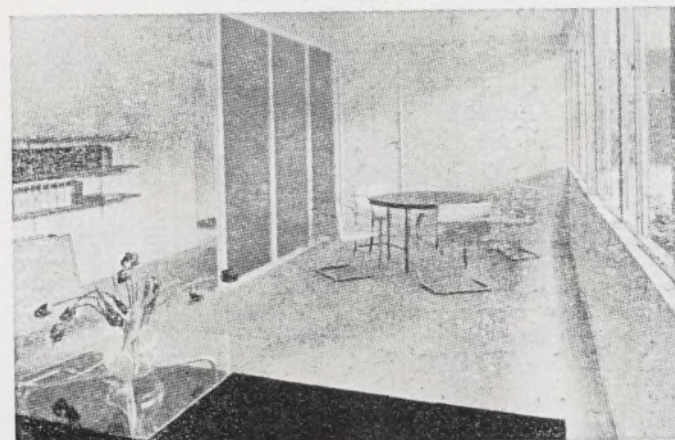
Intérieur à Mannheim.

Architecte : Esch et Anke.
(„Die Lebendige Stadt“, I. 1931.)



Chambre à coucher.

Architecte : F. Schuster.
(„Innen Dekoration“, juillet 1931.)



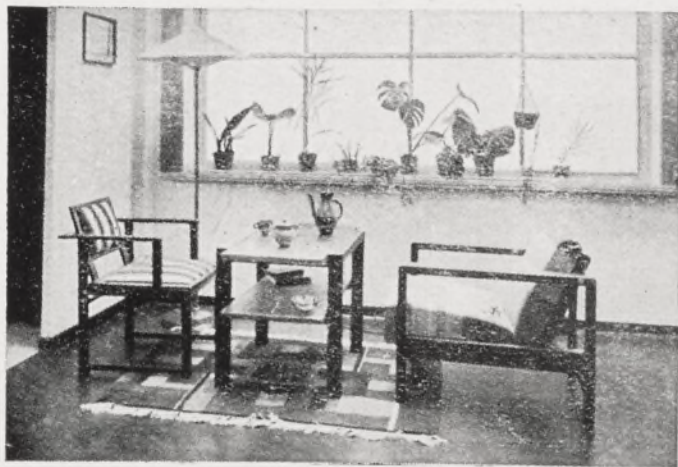
Intérieur à Essen.

Architecte : A. Fischer.
(„Das Schöne Heim“, avril 1931.)



Ci-contre : **Habitation à Essen.**
 Architecte : A. Fischer.
 („ Das Schöne Heim ", avril 1931.)

Ci-dessous : **Intérieur à Berlin.**
 Architecte : Hilberseimer.
 („ Moderne Bauformen ", juill. 1931.)



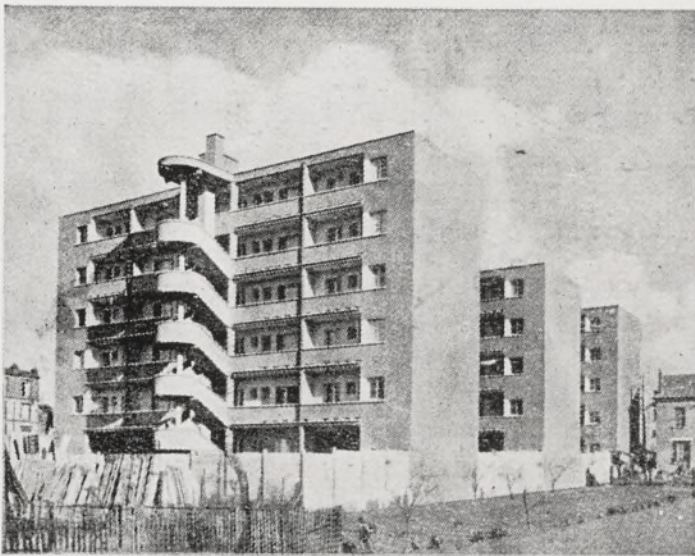
Ci-contre : **Intérieur.**
 Architecte : Dieckmann.
 („ Das Schöne Heim ", avril 1931.)

AUTRICHE



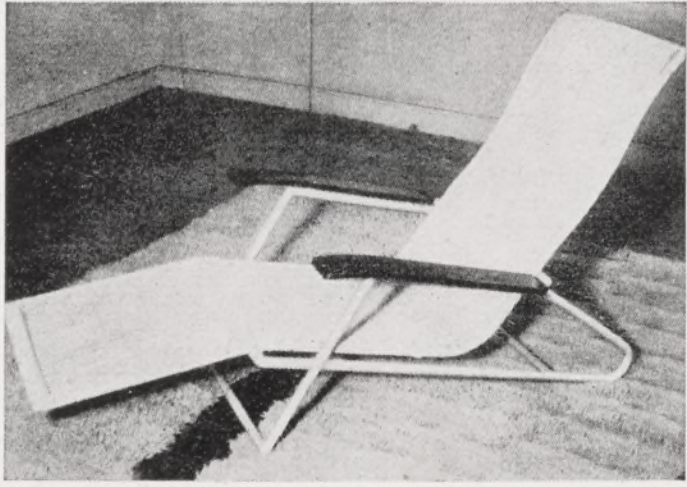
Intérieur d'appartement à Vienne.
 Architecte : O. Niedermoser.
 („ Das Schöne Heim ", juillet 1931.)

FRANCE



Habitations à Bon marché.

Complexe à Argenteuil.
 Architecte : H. M. Delage.
 („ La Construction Moderne ", Paris, n° 42.)

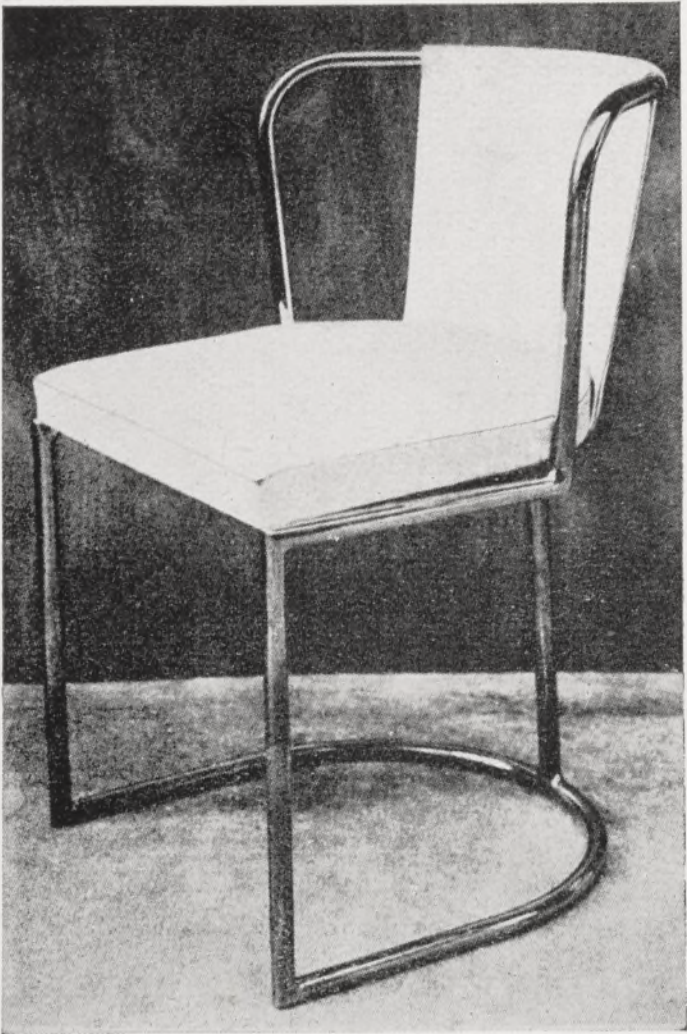


Mobilier français.

Chaise-longue.

par Sognot et Alix.

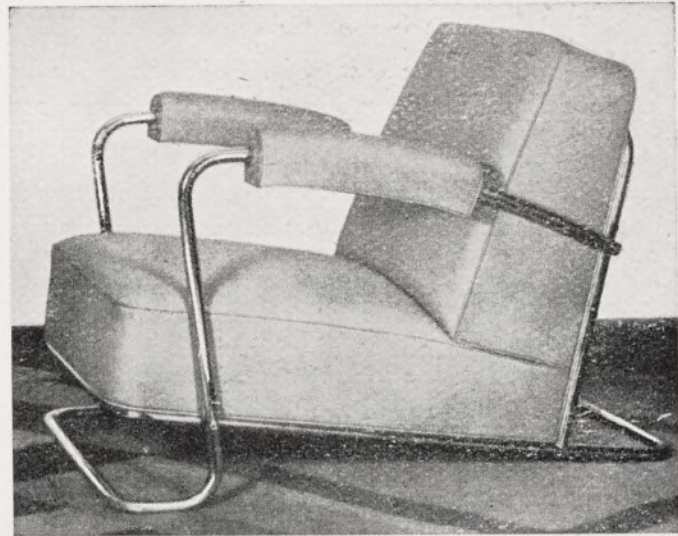
(„ L'Architecture d'Aujourd'hui ", n° 5.)



Siège métallique.

par Sognot et Alix, Paris.

(„ L'Architecture d'Aujourd'hui ", n° 5.)

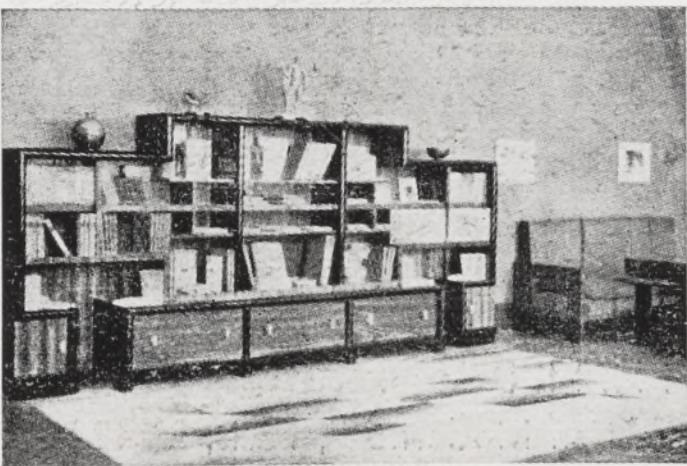


Fauteuil.

par R. C. Coquery.

(„ Moderne Bauformen ", avril 1931.)

ITALIE

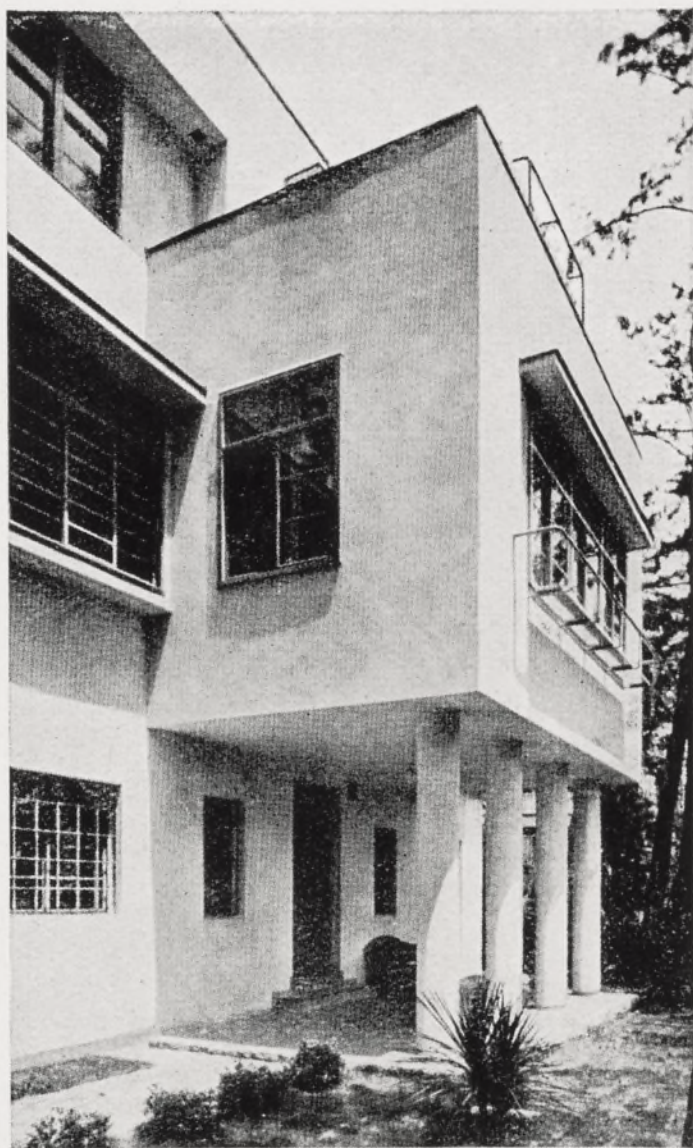


Mobilier de Studio.

Architecte : E. Del Debbio.

(„Architettura e Arti Decorative", Milan, juin 31.)

JAPON



Villa à Osaka.

Architecte : Takeo Yasui.
(„ Arkitekturo Internacia ", Kioto, n° 7.)

NORVÈGE



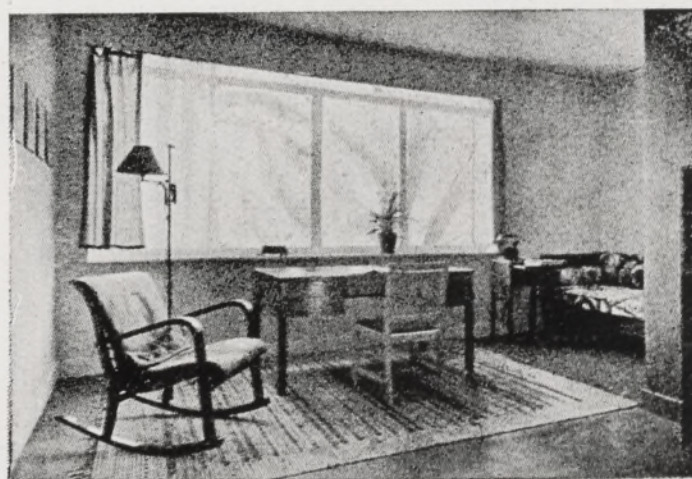
Projet de maison de campagne pour Malmö.

Architectes : Graebe et Schong.
(„ Byggnadsvärlden ", n° 25.)

SUÈDE

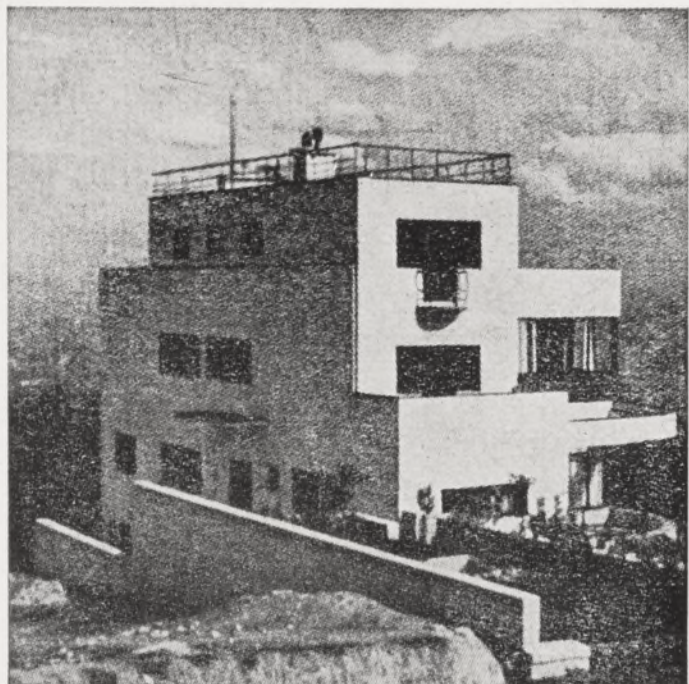


Intérieur. Architecte : A.-E. Hyorth.
(„ Boet ", Goeteborg, n° III.)



Intérieur. Architecte : D. Dahl.
(„ Boet ", n° IV.)

TCHÉCO-SLOVAQUIE

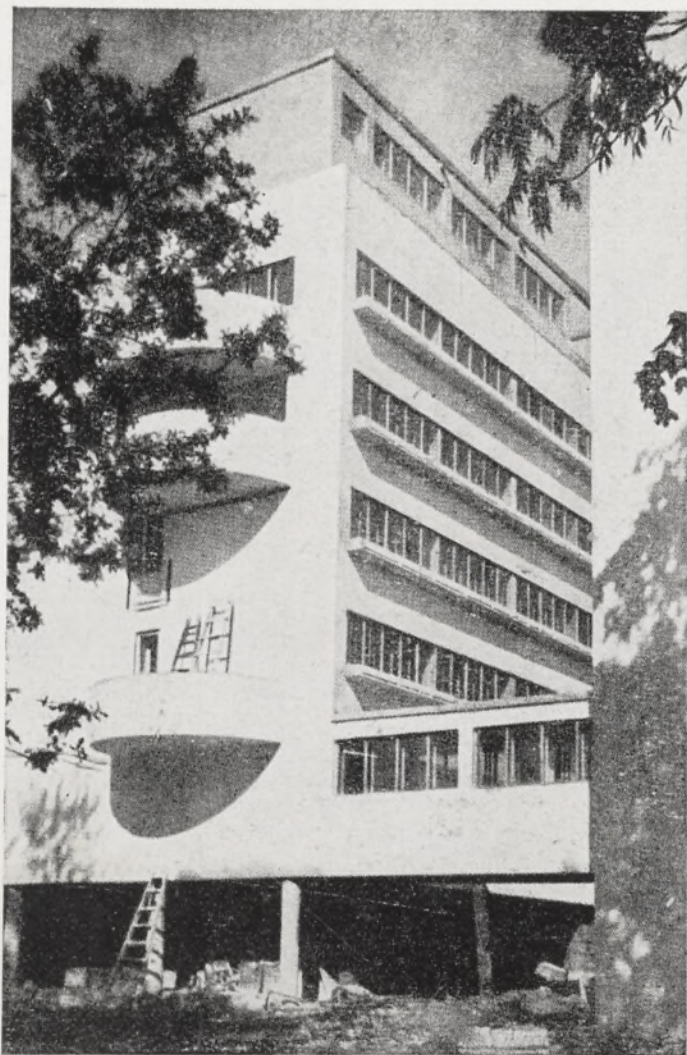


Villa à Prague.

Architecte : J. K. Riba.

(„Stein, Holz, Eisen ", Francfort s/M., n° 13.)

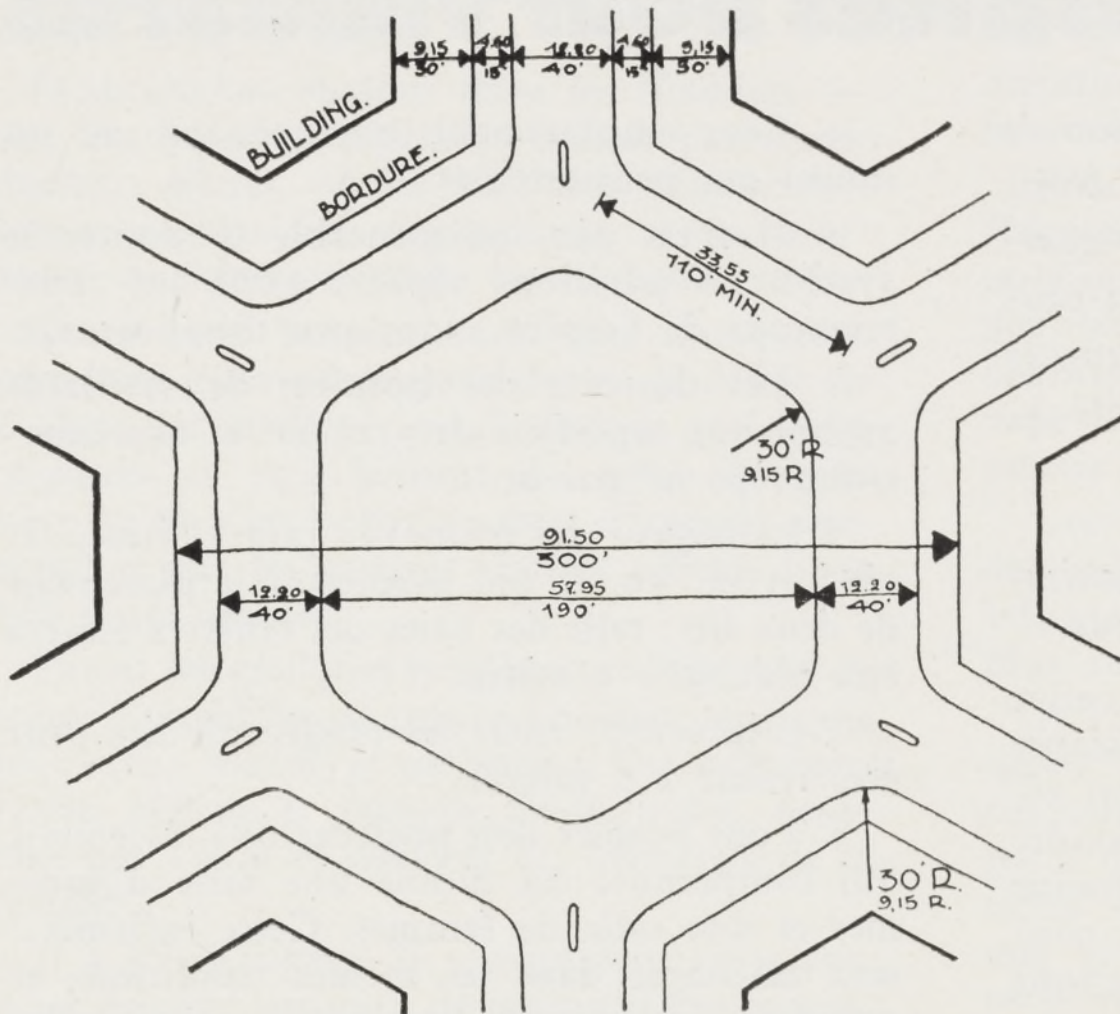
U. R. S. S.



Maison commune à Moscou.

Architecte : Ginsburg.

(„ L'Architecture d'Aujourd'hui ", Paris, n° 5.)



Plan 4b.

Lorsque les chauffeurs approchent à toute vitesse d'un carrefour, ils doivent pouvoir se rendre compte rapidement de sa configuration et de son aménagement. Il est inutile de concevoir de larges chaussées si, à l'approche des carrefours, le regard ne rencontre que l'image confuse et irrégulière d'un fouillis d'édifices.

Bien des jonctions offriraient plus de

sécurité s'il y régnait de l'ordre, alors même que celui-ci serait obtenu au détriment de l'espace libre.

Au surplus, l'aspect général d'une ville et d'une rue dépendent dans une forte mesure de l'ordonnance des constructions qui bordent les carrefours des routes. Ceux-ci créent dans la ville des sites proéminents.

Au sommaire des prochains numéros de LA CITE :

— L'Architecture en Belgique (travaux de V. Bourgeois, A. C. Duesberg, M. Houyoux, G. Brunfaut, etc.

— Le Prix Annuel Van de Ven

— L'Architecture Internationale :

Au sommaire des prochains numéros de TEKHNE :

— Etudes et documents d'urbanisme.

— Rationalisation et Industrie du Bâtiment.

— Examen de procédés techniques, etc.

— Echos, Informations, Bibliographie.

Etude sur les Hospices pour vieillards

Nous poursuivons ci-après la publication de l'intéressant travail de M. Aug. Merckx. Nous avons cru bon d'accompagner ce texte de quelques documents d'architecture, relatifs au problème étudié ici; on trouvera ces documents rassemblés dans le numéro de la « Cité », inclus dans le présent fascicule.

La construction, la disposition et l'organisation intérieure des hospices pour vieillards.

Ce qui est intéressant encore et ne se trouve pas dans la loi ou dans les traités d'assistance publique, ce sont les conditions que doit réunir un hospice de vieillards pour répondre aux exigences et aux besoins de notre époque et pour être au niveau des progrès, du confort et du bien-être atteint par des institutions similaires existant à l'étranger.

Quand une commission d'assistance publique se propose de construire un établissement hospitalier, il est logique qu'elle se documente auprès du corps constitué qui, dans notre pays, a pour mission légale d'approuver les plans des établissements hospitaliers « publics » à construire.

Ce corps constitué est le Conseil supérieur d'hygiène publique.

Aucun établissement hospitalier public projeté par les commissions d'assistance publique ne peut être construit avant que l'avant-projet et les plans définitifs n'aient été approuvés par ce conseil.

L'instruction concernant les projets d'hospices et d'hospices publiée par le Conseil supérieur d'hygiène publique, en 1923, doit être suivie dans ses prescriptions générales concernant le choix du terrain, l'orientation des bâtiments, la disposition générale, etc.

Quant aux prescriptions spéciales ayant particulièrement trait à la construction d'hospices (voir pages 17 et 18 de l'instruction), elles sont, à notre avis, insuffisantes.

Lisons-les pour nous en rendre compte :

« Ces établissements (hospices et orphelinats) peuvent être érigés dans le voisinage d'autres habitations et même dans les parties agglomérées des communes.

» Leur emplacement mesurera 75 m² au moins par pensionnaire.

» Il n'est pas indispensable d'adopter le système à pavillons séparés pour les constructions de l'espèce ayant peu d'importance.

» Les dortoirs des hospices de vieillards auront une superficie de 7.25 m² et une capacité de 30 m³ par lit.

» La largeur des trumeaux pourra être portée à 3 m. 50, ce qui permettra le placement de deux lits; celle des baies des fenêtres pourra être réduite à 1 mètre.

» L'intervalle entre les rangées de lits peut être réduit à 2 mètres.

» Tout hospice doit posséder une infirmerie qui comprendra au moins une salle d'hommes et une salle de femmes. Cette infirmerie sera aménagée dans les mêmes conditions et pourvue des mêmes annexes que les salles d'hôpital ».

Quelque minutieuse que soient ces prescriptions spéciales, elles ne constituent pas — avec les prescriptions générales s'appliquant surtout aux hôpitaux — un programme d'ensemble qui puisse permettre à une commission d'assistance publique et à son architecte de dresser l'avant-projet, puis les plans définitifs d'un hospice moderne pour vieillards.

C'est en vain que l'on ferait remarquer que, pour dresser ces plans, il suffirait de visiter les meilleurs hospices existant dans notre pays.

Au cours de notre carrière déjà longue, nous en avons visité un grand nombre dans nos neuf provinces.

Ceux que nous avons étudiés sont suffisamment représentatifs de ce que sont tous les autres.

Après avoir visité une trentaine d'hospices en France, en Hollande, en Suisse, en Allemagne et en Autriche, nous devons confesser que si les hospices sont assez nombreux en Belgique, très peu peuvent être cités comme modèle.

La plupart sont plus que centenaires et ont l'aspect triste, sombre et morne d'anciens cloîtres; toute joie, toute allégresse semblent en être bannies.

T E K H N É

Certains apparaissent même comme l'antichambre de la mort.

D'aucuns — surtout dans les Flandres — sont des hospices-hôpitaux, datant parfois de plusieurs siècles, où les vieillards valides voisinent souvent avec les malades et les incurables, quelquefois même les orphelins.

Quant aux hospices, très peu nombreux, construits dans notre pays depuis le début de ce siècle, les meilleurs ne répondent guère aux exigences et aux besoins de notre époque, parce qu'on s'est borné à suivre d'anciens errements et que les progrès réalisés ailleurs nous sont restés ignorés.

Parmi les quelques hospices qui méritent de retenir l'attention, se trouve l'hospice maritime pour vieux marins et pêcheurs à Ostende, fondation Hélène et Isabelle Godtschalck, construit par l'Etat et relevant du Ministère de la Justice.

Il a été inauguré, il y a quelque trois ans, et est presque inconnu de ceux qui s'occupent, dans notre pays, d'assistance hospitalière.

Si nous voulons nous inspirer et nous documenter, c'est donc surtout vers certains pays étrangers que nous devons jeter les regards, vers la Hollande, la Suisse et plus encore vers l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark et la Suède.

Nous nous hâtons d'ajouter que nous ne connaissons pas les hospices de la Grande-Bretagne.

Essayons maintenant, en nous inspirant de l'instruction du Conseil supérieur d'hygiène publique, et surtout de ce que nous avons vu dans certains hospices étrangers, de fixer les principes et les règles qui devraient présider non seulement à la construction, à la disposition générale et à la distribution intérieure des bâtiments d'un hospice-modèle pour vieillards des deux sexes, mais aussi à son organisation interne.

1. La première question qui se pose est celle de savoir où doit être construit un hospice pour vieillards. Est-ce dans les parties agglomérées des communes ou à la campagne?

Les instructions du Conseil supérieur d'hygiène publique sont, en ce qui concerne cette question, quelque peu contradictoires.

« Les établissements hospitaliers doivent être, de préférence, établis en dehors des agglomérations », écrit-on dans l'« Instruction sur les constructions hospitalières » (p. 4, n° 7).

Plus loin, sous la rubrique « Hospices et Hôpitaux », le Conseil supérieur d'hygiène publique édicte une prescription quelque peu différente : « Ces établissements (hospices et orphelinats) peuvent être érigés dans le voisinage d'autres habitations et même dans les parties agglomérées des communes ».

Les partisans de l'établissement d'hospices de vieillards dans les parties agglomérées des villes et même au centre de celles-ci, ne sont plus aussi nombreux qu'autrefois.

A l'appui de leur manière de voir, ils invoquent généralement que les vieillards ayant toujours vécu en ville, tiennent à y rester parce que là se trouve le siège de leurs affections, qu'ils peuvent difficilement se faire à une vie nouvelle et changer leurs habitudes invétérées, que l'existence à la campagne ne présente pas d'attrait pour eux, que leur placement dans un hospice situé à la campagne constituerait pour eux un exil forcé auquel la misère seule pourrait les résoudre.

Ces arguments ne tiennent plus, en présence des considérations suivantes : il existe, aujourd'hui, dans toutes les agglomérations importantes, des services de transport rapide pénétrant dans les campagnes et facilitant, dans une large mesure, les communications avec la ville; il est devenu très difficile, si pas impossible, de trouver, dans les agglomérations bâties, un terrain suffisamment spacieux pour y ériger, dans de bonnes conditions, un hospice moderne; le prix de semblable terrain est toujours élevé; en érigeant, en pleine agglomération, un établissement hospitalier, on substitue à une partie souvent importante de « matière imposable » une égale superficie de « domaine public » exempt de tout impôt et on prive « ipso facto » la caisse communale d'une source très importante de revenus provenant de la perception de toutes les taxes dont les constructions élevées sur ce terrain et leurs occupants seraient frappés; enfin, il est une dernière considération qui, à elle seule, doit emporter notre conviction : le but social poursuivi par l'hospice étant de prolonger le plus possible la vie des vieillards hospitalisés et de leur conserver en même temps une bonne

santé, n'est-il pas évident que ce but sera plus sûrement atteint dans un hospice érigé à la périphérie urbaine, dans un endroit salubre, entouré d'un jardin, où l'air et la lumière pénétreront de tous côtés, que dans un hospice situé en pleine ville, au milieu d'autres immeubles, l'enserrant de tous côtés?

Depuis longtemps, nous sommes partisans d'une solution qui concilie, dans une juste mesure, tous les intérêts en cause : l'hospice doit être établi autant que possible à la périphérie urbaine, dans un endroit salubre, pas trop éloigné du centre de l'agglomération, à proximité d'un tram, de manière que les vieillards puissent jouir à la fois des avantages de la ville et de la campagne.

Il est alors possible de pourvoir l'hospice de toutes les commodités nécessaires : eau, électricité, égouts, etc., et de le doter, en même temps, d'un beau jardin d'agrément, voire même d'un potager.

Là, dans un calme reposant, les vieillards vivront d'heureux jours; ils respireront un air pur et vivifiant et prolongeront davantage leur existence que dans l'atmosphère souvent malsaine et enfumée des villes et dans le bruit assourdissant des grandes agglomérations.

2. Comme le prescrit judicieusement le Conseil supérieur d'hygiène publique dans son instruction concernant les projets d'hospitaux et d'hospices, l'orientation des bâtiments de l'hospice sera telle que l'action de la pluie battante sur les murs sera réduite au minimum et que le bénéfice de l'ensoleillement maximum sera assuré aux vieillards pendant la mauvaise saison. C'est l'affaire de l'architecte, mais il importe d'y veiller, car cette considération, d'une importance capitale, est parfois perdue de vue et il est trop tard quand on s'en aperçoit.

3. Rompant avec le passé, il faut donner à l'hospice l'aspect d'un hôtel de cure, d'une maison de convalescence, ou mieux encore, d'un cottage, d'une maison de campagne où l'air et la lumière entreront à flots; une telle construction ne se conçoit pas sans un vaste jardin d'agrément où les vieillards peuvent se reposer à la bonne saison.

L'architecte ne négligera point de prévoir des vérandas et de larges balcons ou galeries bien exposées où les vieillards pourront se reposer dans des fauteuils confortables et pas-

ser, au milieu des plantes ou des fleurs, des heures délicieuses.

Nous avons vu, en Suisse, dans la banlieue de Lausanne et de Zurich, des asiles pour vieillards, si coquets et si riants, ressemblant à des villas et se distinguant à peine des maisons de campagne occupées par des particuliers, que nous ne pouvons plus concevoir qu'on bâtisse encore des hospices ressemblant à des casernes et où le confort et le bien-être sont sacrifiés à la décoration architecturale.

4. Comme les établissements hospitaliers vieillissent rapidement par suite des progrès de l'assistance hospitalière, et ne se prêtent guère à des mutations importantes, il importe de ne pas bâtir de façon trop massive et trop durable, mais d'envisager un type de bâtisse que caractérisent la légèreté du gros œuvre, le bon marché des matériaux, la rapidité d'exécution et la réduction de la main-d'œuvre qualifiée.

Ces prescriptions — qui sont celles du Conseil supérieur d'hygiène — sont très peu connues et ne sont guère observées par les commissions d'assistance.

Les bâtiments hospitaliers qu'elles construisent doivent, dans leur pensée, subsister à travers les siècles, comme un monument public, un hôtel de ville ou une église, alors qu'ils seront peut-être démodés en moins de cent ans et ne répondront plus aux exigences et aux besoins de l'époque nouvelle. Peut-être aussi se trouveront-ils alors au cœur d'une agglomération bâtie où le terrain aura acquis une plus-value considérable et on hésitera à désaffecter le bâtiment parce qu'il est encore en bon état. On soutiendra même que c'est un monument historique.

On sacrifie ainsi le progrès social à une idée éminemment fautive.

Si la vie des individus est un perpétuel devenir, il en est de même des établissements hospitaliers et les initiés n'ignorent point qu'une innovation a à peine vu le jour dans le domaine de l'assistance hospitalière, qu'il faut déjà songer à en créer de nouvelles, soit pour étendre, soit pour compléter celle qui l'a précédée.

5. La disposition connue sous le nom de système à pavillons séparés est, de l'avis du Conseil supérieur d'hygiène, celle qui répond le mieux aux exigences de l'hygiène et de la

T E K H N É

salubrité et qui se prête aux solutions les plus économiques; elle s'impose, ajoute le dit Conseil, lorsqu'on construit en matériaux légers qui ne s'accommodent point de la superposition de nombreux étages.

Plus loin, le Conseil supérieur d'hygiène prescrit que « les bâtiments réservés aux hospitalisés seront généralement à simple rez-de-chaussée ».

La grande œuvre de la ville de Prague « Les Foyers Masaryk » appartient au type pavillonnaire (voir Assistance hospitalière, juillet 1930, n° 4). Par contre, nombre d'hospices modernes ont un ou plusieurs étages et des ascenseurs.

Il y aura un ascenseur pour se rendre du rez-de-chaussée aux étages et vice-versa.

Il faut éviter aux vieillards et au personnel des fatigues inutiles.

Ce qui est indispensable dans un hospice, c'est de séparer les sexes.

Cette séparation est obtenue, dans la plupart des hospices que nous avons visités, en disposant tous les locaux affectés aux hommes d'un côté, et ceux destinés aux femmes de l'autre.

Les locaux affectés aux pensionnaires des deux sexes sont séparés au rez-de-chaussée et à l'étage par des services généraux, tels que la cuisine et ses annexes, le service de désinfection, l'ascenseur, les magasins, la lingerie, etc.

Les locaux du rez-de-chaussée seront de plain-pied, sans que nulle part il y ait une marche à monter ou à descendre.

Il en sera de même à l'étage : c'est un avantage très apprécié par les personnes âgées.

Les escaliers seront en pente douce.

Les locaux suivants sont nécessaires pour les hommes et les femmes : dortoirs, réfectoires, salles de réunion avec un petit local servant de bibliothèque, salles de bain, lavoirs avec bains de pied, infirmeries, parloirs où les pensionnaires peuvent recevoir les membres de leur famille ou leurs amis, les jours de visite.

Pour les hommes, il faut prévoir aussi un fumoir.

Outre ces locaux destinés aux hospitalisés, il faut en prévoir d'autres affectés au personnel ou aux services généraux : l'habitation du directeur ou de la directrice, son bureau avec salle d'attente, le cabinet du docteur et, éventuellement, de l'infirmière, les divers locaux

destinés à la cuisine, aux magasins divers, à la chaufferie, à la lingerie, à l'atelier de couture, au dépôt mortuaire et à ses annexes, salle d'exposition et local où se réunit la famille assistant aux funérailles.

Dans certains hospices hollandais, nous avons vu un cabinet pour le coiffeur.

Une importante question est celle de savoir s'il faut maintenir les dortoirs communs ou mettre à la disposition des vieillards des chambres particulières.

La grande majorité des hospices suisses ne disposent que de chambres particulières.

Nous avons entendu combattre, en Suisse, les dortoirs communs avec beaucoup d'énergie et à l'aide d'arguments très sérieux.

Dans les dortoirs communs, les vieillards se trouvent pêle-mêle. Aussi, ces dortoirs présentent-ils d'incontestables inconvénients : ils sont souvent témoins de scènes fâcheuses et de querelles regrettables. Comme il n'est pas toujours possible de sélectionner les pensionnaires, l'on se trouve parfois en présence de vieillards difficiles et même méchants qui troublent la quiétude de ceux qui ne demandent qu'à vivre tranquilles. D'autre part, il arrive très souvent que les hospices recueillent des femmes et des hommes pauvres, mais doués de délicatesse et d'une parfaite distinction, qui sont condamnés, pour le reste de leur existence, à supporter le voisinage de gens n'ayant aucune éducation. Fréquemment aussi, des vieillards encore alertes et vigoureux doivent vivre en compagnie de malheureux, faibles d'esprit et accablés d'infirmités.

Le repos et la tranquillité des vieillards sont incontestablement mieux assurés dans les hospices où existent des chambres particulières ou des dortoirs ne comportant que quelques lits. Ils y ont plus de bien-être et de confort. Ils jouissent d'une existence plus familiale, vivant au milieu de leurs meubles qu'ils ont emportés et qui leur rappellent tant de souvenirs.

Le système des chambres particulières n'est pas développé en Hollande, en Allemagne et en Autriche, mais les dortoirs communs dans les nouveaux hospices ne contiennent plus un nombre aussi élevé de lits que les dortoirs anciens.

(A suivre.)

ECHOS ET INFORMATIONS

CONFERENCES PUBLIQUES organisées par l'Association des Architectes et Dessinateurs d'art de Belgique (hiver 1931-32). — Rappel.

Mardi 17 novembre 1931.

M. A. Knapen, Membre de la Société des Ingénieurs Civils de France, Chargé de conférences sur l'Hygrométrie des Constructions à l'Ecole Spéciale des Travaux Publics à Paris, Lauréat de l'Académie Royale des Sciences de Belgique, etc...

L'aération horizontale dite « différentielle ».

Mardi 24 novembre 1931.

M. O. Gillain, Ingénieur, Professeur, Docteur en Sciences.

Acoustique.

Rappel des principes physiques. Acoustique des salles de spectacles.

Mardi 8 décembre 1931.

M. O. Gillain.

Acoustique.

Acoustique des salles de spectacles (suite).

Mardi 22 décembre 1931.

M. O. Gillain.

Acoustique.

Insonorité des habitations.

Mardi 12 janvier 1932.

M. L. M. Chapeaux, Ingénieur des Constructions civiles A.I.G., Ingénieur-Conseil.

L'ossature en béton armé.

Importance des fondations. Détermination expérimentale directe de la résistance du sol.

Le principe de l'ossature en béton armé.

Comparaison de l'ossature en béton armé à l'ossature métallique et à la construction en maçonnerie.

Quelques mots sur l'acoustique du béton armé.

Aperçu des matériaux de remplissage.

L'influence du béton armé sur les formes architecturales : le point de vue de l'Ingénieur.

Mardi 26 janvier 1932.

M. R. Rucquoi, Ingénieur des constructions civiles, Directeur de la Société « L'Ossature Métallurgique ».

L'Ossature Métallique.

Mardi 16 février 1932.

M. Verwilghen, Ingénieur C. C. L., Architecte, Professeur de la Classe d'Urbanisme à l'Institut Supérieur des Arts Décoratifs de l'Abbaye de la Cambre.

L'Urbanisme.

Enseignement du passé. Exigences présentes.

Mardi 1^{er} mars 1932.

M. Verwilghen.

L'Urbanisme (suite).

Conceptions d'avenir. Urbanisme colonial.

Mardi 9 mars 1932.

M. Gaston Brunfaut, Architecte.

Urbanisme.

Bruxelles, cœur de la Belgique, carrefour de l'Europe.

Mardi 27 avril 1932 (clôture).

M. Henry Van de Velde, Architecte, Directeur de l'Institut Supérieur des Arts Décoratifs de l'Abbaye de la Cambre, Professeur à l'Université de Gand.

L'Architecture.

LA SOCIÉTÉ CENTRALE D'ARCHITECTURE DE BELGIQUE a organisé, en la grande salle de conférences du Cercle Artistique et Littéraire de Bruxelles, 5, rue de la Loi, les jeudis 4, 11 et 18 février 1932, trois soirées d'urbanisme consacrées à l'« Urbanisation du Grand Bruxelles ».

La première séance, ouverte par M. le Sénateur Vinck, président de l'Union Internationale des Villes, fut consacrée à l'exposé général de la formation et du développement des villes et à l'exposé de leur mécanisme urbain.

Au cours de la seconde soirée, notre confrère Victor Bourgeois examina les problèmes urbains propres à Bruxelles, tandis que la dernière séance sera consacrée à un débat contradictoire.

T E K H N É

Les personnes qui désireraient prendre part à ce débat sont invitées à se faire inscrire, par écrit, au secrétariat de la Société, 3, rue Ravenstein, à Bruxelles.

LIEGE. EXPOSITION D'ARCHITECTURE RATIONNELLE, organisée par les revues « L'Equerre » et « Anthologie », du 1^{er} au 15 février inclus, de 10 à 17 heures, à la Salle Kœnig, rue de l'Université, 19, à Liège.

Exposition de photos, projets et plans de la jeune architecture (Liège, Bruxelles et étranger).

Exposition de matériaux adaptés aux nouvelles conceptions.

Vernissage le 1^{er} février à 17 heures.

(Communiqué).

CONCOURS

LE PRIX ANNUEL D'ARCHITECTURE VAN DE VEN. Le Jury institué pour choisir les lauréats du Prix Van de Ven, fondé en 1927, vient de faire connaître ses décisions.

Le prix est attribué à M. Vander Aa, architecte à Anvers, tandis que la première mention est décernée à M. C. Van Nueten. Les deuxième, troisième et quatrième mentions sont allouées respectivement à M. A. Duesberg, Vanden Broeck, E. Laforce et G. Brunfaut.

Nous publierons dans notre prochain numéro en même temps que le rapport du jury, la reproduction des œuvres primées.

SOCIÉTÉ CENTRALE D'ARCHITECTURE DE BELGIQUE : CONCOURS.

Les projets des divers concours 1931 de la Société Centrale d'Architecture de Belgique ont été exposés publiquement en l'Hôtel Ravenstein, le dimanche 31 janvier 1932, de 9 à 13 heures.

Voici les résultats de ces concours :

Concours de relevé (subsidié par la Ville de Bruxelles) :

Première prime (Legs Lucien et Mariane Aron-Sandam) : 1,000 francs, à M. J. Delhaye, de Bruxelles.

Deuxième prime : 800 francs, à M. G. Segers, de Malines.

Troisième prime : 400 francs, à M. F. Buntinx, de Bruxelles.

Quatrième prime : 300 francs, à M. W. Valcke, de Gand.

Concours d'esquisse :

Première prime : 250 francs, à M. J. Decrémer, de Bruxelles.

Deuxième prime (honoris causa) : à M. A. Van Antwerpen, de Bruxelles.

Troisième prime : 150 francs, à M. G. Rombouts, de Hove-lez-Anvers.

Quatrième prime : 50 francs chacune, ex æquo : M. G. Seghers, de Malines; M. A. Nicolaïdis, d'Anvers.

Concours de la Société Granitière du Nord (monument funéraire) :

Première prime : 800 francs, à M. W. Valcke, de Gand.

Deuxième prime : 400 francs, à M. Lucien Coppé, de Bruxelles.

Troisième prime : 300 francs, à M. F. Barbaise, de Gand.

BIBLIOGRAPHIE

NEUZEITLICHE METHODEN IM WOHNUNGBAU, par Dr E. Strauch. Edité par la Librairie L. Krause, Berlin, Klosterstrasse, 10. Prix : 9.80 RM.

RATIONALISATIE IN WONINGBOUW, par Z. Gulden. Aux Editions H. Meulenhof, Amsterdam. Prix : fl. 2.50.

UTILITEITSVERLICHTING. Ouvrage édité par la Société des Lampes Philips, à Eindhoven. Prix : fl. 2.50.

DER BAUSTOFFUEHRER, par E. Probst. Edité à Halle a/S (Allemagne), par la Librairie Carl Markold. Prix : 6 RM.

WAND- UND FUSSBODENPLATTEN AUS BETON, édité par « Zementverlag », G. m. b. H., Charlottenbourg.

IJZERCONSTRUCTIE, par l'ingénieur A. W. C. Dwars. Ouvrage édité par la Maison A. E. E. Kluwer, à Deventer (Hollande). Prix : fl. 5.90.

Quelques Revues

L'EMULATION (Bruxelles) consacre son numéro de novembre à une importante étude de notre distingué confrère et collaborateur V. Bourgeois, relative aux « Habitations minima ». Après avoir établi nettement la distinction entre l'habitation à bon marché et l'habitation minimum, l'auteur trace un rapide et suggestif tableau de l'évolution du logement en Belgique, pour en arriver à la détermination exacte de l'habitation minimum. V. Bourgeois insiste sur l'équipement de celle-ci, sur son importance dans l'enseignement général et aussi dans l'enseignement de l'architecture. Vient ensuite une étude comparative de la maison individuelle et de la maison à appartements, étude qui démontre clairement la supériorité de cette dernière forme de l'habitation (application au cas bruxellois). En se basant encore sur le cas bruxellois, l'auteur démontre la nécessité d'un renouvellement du tracé urbanistique résidentiel et expose un intéressant projet de quartier rationnel, à ériger au nord de l'agglomération bruxelloise.

STAVITEL (Prague). Au sommaire du numéro 8 de cette revue : une étude illustrée sur un important immeuble de bureaux et d'appartements, érigée à Prague par l'architecte bien connu J. Krejcar, documents de l'Exposition de l'Habitation prolétarienne, étude urbanistique pour l'aménagement de la ville de Strakonice (projets divers), etc.

HET BOUWBEDRIJF (La Haye) consacre son numéro du 6 novembre dernier à divers problèmes du béton armé. Nous signalerons aussi une étude détaillée d'une importante usine française, à Asnières, près de Paris, usine qui fut conçue et exécutée par la Société hollandaise Algemeene Beton Compagnie, de 's Gravenhage.

RAPPEL.

Les abonnés de LA CITE peuvent bénéficier d'une rubrique d'ANNONCES GRATUITES. Un maximum de 5 lignes, par annonce et par objet est fixé — demandes et offres d'emploi, renseignements divers, catalogues, échanges, cession de cabinets, etc.

Ecrire au siège de la Revue : 10, place Loix, Bruxelles.

DESSINATEUR-ARCHITECTE demande travaux à exécuter à domicile. Élément très capable. Ecrire *La Cité* sous initiale W. T.

ARCHITECTE céderait d'occasion quelques ouvrages et traités de construction. — Ecrire Bureau de la revue sous initiales V. W.

TRADUCTIONS techniques, en français, néerlandais et allemand — Ecrire au Bureau de la Revue sous initiales G. K. (Gand).

DACTYLOGRAPHIE. — Demoiselle exécute à domicile tous travaux de copie : cahiers des charges, rapports, expertises, etc.
Rapidité - Soin - Prix avantageux
G. Halloy, 9, av. des Aquarellistes, Auderghem

LEÇONS PARTICULIÈRES pour examen géomètre, mathématiques. — Ecrire R. C., rue I. Coosemans, 10, à Schaerbeek.

DESSINATEUR-ARCHITECTE ayant fait études d'architecte aux Beaux-Arts de Bruxelles, 4 ans de pratique de bureau et chantiers, dans études d'architecte et constructions pers., cherche emploi chez archit. ou entrepr., même pour demi-journée ou travail à domicile. — Ecrire L. C. Bureau du journal.

les Et. **E.J. VAN DE VEN**

vous présentent,
en matériaux de choix,
les éléments standardisés

"CUBEX"



pour

l'**ÉQUIPEMENT** rationnel
et économique de vos

CUISINES

19, rue Léopold, Bruxelles. tél. 17. 81. 17.

LA CITE & TEKHNE

**les plus importantes
revues belges d'archi-
tecture, d'urbanisme et
d'art public - les plus
actuelles - les mieux
documentées.**

Siège : Bruxelles, 10 Pl. Loix