

LA CITE'

ARCHITECTURE-URBANISME-ART PUBLIC

216 14

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

NUMERO

12

VOLUME VI

DECEMBRE

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 12. DÉCEMBRE 1927

LE ROLE DES GRANDS MAGASINS

Le rôle des grands magasins peut être primordial dans l'esthétique moderne, comme il l'est dans la vie économique.

De telles entreprises sont assurément capables de dépasser, dans leur activité, le cadre de la vie commerciale. On peut même affirmer qu'elles y sont appelées tôt ou tard.

L'étranger nous offre maints exemples de grands magasins qui prennent une part active, et souvent considérable, dans la vie artistique moderne, et non seulement par le choix de certains articles qu'ils offrent au public (ameublement, habillement, et objets divers d'usage ou de décoration), mais encore par l'exemple qu'ils donnent dans le caractère de leurs immeubles, l'aménagement intérieur de ceux-ci, l'organisation générale et l'expression de celle-ci, etc. Il y a même encore le moyen dont usent les grands magasins pour entrer en contact avec la clientèle : la publicité, sous ses formes les plus diverses, les plus frappantes, les plus actuelles.

Est-il utile de rappeler ici l'effort extrêmement intéressant que fournissent de nombreuses entreprises commerciales étrangères en matière d'initiatives artistiques. Le Bijenkorf, à La Haye, P. K. Z., à Zurich, les principaux établissements de Berlin, Paris, Vienne, etc.

En ce domaine encore nous devons déplorer l'infériorité qui est le fait de nos grands magasins. Sans entrer dans le détail de l'aménagement interne, de l'architecture des

immeubles, parlons seulement des formes d'activité les plus superficielles : les étalages et la publicité graphique. Sous prétexte, sans doute, de rester au niveau de la foule, que de banalités surchargent les vitrines, les murs, et les colonnes des journaux ! De temps en temps un vague et timide effort, suivant bien docilement tel effort fait à l'étranger trois ou cinq ans auparavant, effort que l'on s'empresse de regretter, et d'oublier, parce qu'il n'a pas « donné » et qu'il a coûté cher (?).

Dans un autre ordre d'idée, mais qui relève encore de la question que nous débattons ici, on se rappelle la tentative faite par un grand magasin bruxellois de créer, à l'instar des établissements parisiens, une galerie d'art décoratif et mobilier où le public pourrait acheter des œuvres nouvelles et originales. On sait aussi, sans doute, le lamentable insuccès qui couronna cette tentative : la galerie d'art tant espérée n'est, reléguée dans des locaux secondaires, qu'un bien vague amoncellement de bibelots de médiocre intérêt et d'« ouvrages » de jeunes amateurs, désireux avant tout de se produire en public... La mine d'or qu'on voulait exploiter se révèle fort pauvre. Et pourtant on s'est efforcé de donner aux marchandises tous les caractères du « vendable », aux locaux et à leur aménagement l'aspect d'un bazar. Mais voilà : sans se déranger, on peut se procurer, à bien meilleur marché, et chez le premier détaillant venu, les objets qu'on présente avec beaucoup de prétention à la dite galerie d'art.

SUPPLEMENT AU VOLUME VI. — N° 12 DE « LA CITE ».

Dans ce même grand magasin bruxellois, à d'autres rayons, on peut trouver des outils perfectionnés, des appareils très modernes, mille ingéniosités et trouvailles qui facilitent l'exercice de la vie quotidienne. Dès qu'il

s'agit d'esthétique, c'est fini! On n'y est plus... Perfection et nouveauté s'évanouissent. On a peur, on n'ose à peine y penser et on retarde, on retarde tant qu'il est possible!
H. E.

EXPOSITION PROVINCIALE D'ARTS DÉCORATIFS ET INDUSTRIELS

La cinquième tentative pour l'établissement officiel du style «Paris 1925» et dérivés. En ce sens, il est possible que cette exposition marque un progrès sur celle de l'année dernière. Amateurs plus nombreux, semble-t-il, et mieux avertis des exigences commerciales de la « mode moderniste ».

Constatons que les vrais convaincus d'un sain renouvellement esthétique se désintéressent de plus en plus de ce genre d'exhibitions, dans lesquelles on exige de trop lourdes concessions au « goût » — soi-disant — du public. Il nous faut cependant citer les quelques sincères, qui ont cru pouvoir s'attarder à cette officielle manifestation :

En architecture : G. Brunfaut, J. Ramaekers, J. Franssen, et d'autres;

En ameublement : K. Maes (ateliers De Cunsel), Studio Desaedeleer; Willame.

En objets divers et panneaux plastiques : V. Servrankcx, Mme Henvaux-Bourdon, O. De Clerck, D. Ledel, W. Kessels, et quelques autres.

Les concours sont, dans l'ensemble, d'un niveau sensiblement égal à celui de l'exposition. Guère d'intérêt dans les petites compétitions d'ameublement et d'art décoratif. Pour l'affiche, on a cru bon de s'en tenir à la tradition qui est de ne pas exécuter de projet primé.

Parmi les projets primés au concours d'architecture, seul le travail de M. A. Derwael nous paraît digne d'attention; il témoigne au moins d'un souci de simplicité dans la composition, sinon d'un plan supérieur à celui de son rival. Le projet non primé, portant le numéro 18,420,555, offre un réel désir de « mécanisation » du plan et de la technique constructive. C'est, croyons-nous, le seul travail qui manifeste une recherche approfondie du problème posé. Nous préférons ne rien dire des autres travaux tapageurs, encombrés de reliefs et d'ornements, ni des autres de formes boursouflées qu'on qualifierait volontiers de « super cubistes », ou encore « ultra hollandaises »...

Une référence de la "DURBEL,"

353

Pour la construction du "Résidence Palace", situé rue de la Loi à Bruxelles, on a mis en œuvre plus de 3000 m³ de cette pierre artificielle La "DURBEL", dont les résultats sont parfaits, peut être appliquée en toutes teintes et en tous grains, en surface unie ou moulurée.

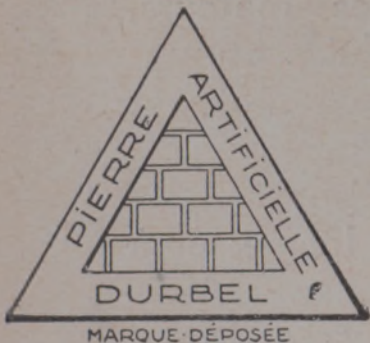
Demandez tous renseignements et prix, sans engagement, à la

Fabrique de Pierres Artificielles "DURBEL,"

375, Chaussée St-Pierre, BRUXELLES

—:—

TÉLÉPHONE : 357.15



L'AUTRE CRISE DU LOGEMENT

LA GRANDE QUESTION DES GARAGES

CHAPITRE V

LES CONCEPTIONS MODERNES

Un garage italien à rampes extérieures. — Pour terminer la rapide description des garages les plus typiques élevés à l'étranger, nous signalerons le très curieux garage de la Société des Automobiles Fiat dont le projet reproduit à la figure I nous a été gracieusement adressé par ses auteurs, l'ingénieur Romeo Cametti et l'architecte Pietro Lombardi.

Ce garage d'une conception aussi attrayante que moderne doit s'élever bientôt à Rome. Il comportera 10 étages. Les voitures seront logées dans des boxes (au nombre de 1,000) dont l'aération a été particulièrement bien étudiée. Les rampes (une pour la montée, une autre pour la descente) sont, comme on peut le voir sur le dessin, placées à l'extérieur du bâtiment.

Le public suivra donc de la rue le « va-et-vient » des voitures sortant ou rentrant. Ce côté « spectacle » sera évidemment pour le garage la meilleure publicité qui soit.

L'accès aux boxes sera assuré par des allées de plain-pied.

Maintenant que nos lecteurs ont pu se faire une idée des différentes formules envisagées pour la construction d'un garage moderne, nous nous permettrons de leur exposer nos conceptions personnelles.

Comment on peut concevoir un garage pour 1,200 voitures.

Suite et fin des articles publiés dans les numéros 8, 9, 10 et 11 de « Tekhné ». Nous remercions à nouveau M. Baudry de Saunier, directeur de la revue « Omnia », pour l'amabilité avec laquelle il a mis à notre disposition les clichés illustrant nos pages. (N. d. l. R.)

— Le projet de garage établi par nos soins, qui est reproduit à la figure II est prévu pour un terrain d'un quartier riche de Paris.

Ce garage peut contenir environ 1,200 voitures réparties au sous-sol, au rez-de-chaussée et dans cinq étages. Un sixième étage a été réservé... à des courts de tennis.

Pourquoi des courts de tennis sur un garage? La raison en est simple. L'arrondissement du garage en question est d'une superficie de 3,550,000 m². Il réunit environ 6,000 voitures automobiles. Ce qui revient à dire qu'il y a une voiture pour 650 m². Or, nous avons estimé qu'un propriétaire d'automobile ne doit pas faire à pied plus de 500 mètres pour aller chercher son véhicule (dix minutes de marche environ, c'est un grand maximum!) Le petit calcul ci-dessus nous ayant permis d'établir que le nombre de voitures concentrées dans un cercle de 500 mètres (dont le centre est notre garage) est de 1,200, nous avons volontairement limité la capacité du garage à ce nombre, et comme la location des courts de tennis est d'un très bon rapport, nous n'avons pas hésité à livrer le sixième étage aux fervents de la raquette de préférence aux fervents du volant.

Ceci dit, nous allons exposer les trois principes qui nous ont guidé dans l'établissement de nos plans :

- 1° Suppression des ascenseurs;
- 2° Deux rampes indépendantes (une pour la montée, une autre pour la descente);
- 3° Circulation à sens unique dans tous les étages.

Ces trois principes que nos lecteurs ont pu dégager eux-mêmes de la lecture des études parues dans les précédents numéros, sont absolument indispensables à la bonne exploitation d'un garage :



Fig. I. — UN GARAGE POUR 1 000 VOITURES. — Ce garage qui doit être élevé à Rome pour le compte de la société Fiat, a été conçu par l'ingénieur Romeo Cametti et par l'architecte Pietro Lombardi. Il comportera 10 étages. La montée et la descente des voitures seront assurées par des rampes extérieures. Les voitures seront toutes logées dans des boxes.

— Pas d'ascenseurs (1), donc pas de risques d'immobilisation de voitures aux étages supérieurs par suite d'interruption de courant, court-circuit, etc.

— Montée et descente des voitures par rampes indépendantes qui se superposent.

Nous avons adopté un système de deux rampes qui se superposent sans jamais se rencontrer comme certains escaliers à vis du Moyen âge (voir la vue perspective schématique de la figure III), car cette disposition est la plus rationnelle.

La rampe montante est figurée en blanc, la rampe descendante en noir. La rampe montante commence à droite en A et atteint le premier étage à gauche en B; puis le deuxième étage à droite en C, et ainsi de suite. Par contre, pour revenir du deuxième étage, la rampe descendante part à gauche en C, par exemple, glissant sous la rampe montante, atteint le premier étage, à droite, en B', puis enfin le rez-de-chaussée, à gauche, en A'.

Grâce à cette disposition, les voitures montantes et descendantes ne se rencontreront donc jamais. Il sera évidemment nécessaire qu'elles soient bien aiguillées à chaque étage, soit à l'arrivée, soit au départ.

C'est pour cela que nous avons tenu à réaliser à chaque étage une circulation à sens unique. Nous insistons particulièrement sur l'importance de ce troisième principe qui doit être de règle dans un garage de cette importance. Sur notre projet, la circulation est à chaque étage l'opposée de celle de l'étage inférieur.

Nous donnons à la figure II le plan du premier étage (le troisième est exactement semblable) : les flèches font très nettement distinguer le sens de circulation. Les voitures arrivent à gauche dans le sens indiqué par la flèche et viennent prendre leur place dans une allée. Pour repartir, elles sortent de leur logement et suivent le même sens pour trou-

ver la descente vers la droite du terrain.

Il en est de même au rez-de-chaussée où l'encombrement si fatal à l'ordre pourrait gêner la rapidité de sortie des voitures.

Les postes d'essence sont placés sur des trottoirs, face au bureau, de façon à permettre, d'une part un contrôle facile, d'autre part une circulation absolument en dehors du mouvement de la sortie du garage.

Ce garage, dont le terrain mesure environ 65 mètres sur 60, prend le jour sur la rue et aussi sur une cour centrale vitrée qui est encadrée par les rampes. Cette cour coupe le garage dans la profondeur, suivant le tiers : de cette façon, il n'y a pas de point qui ne soit éloigné des fenêtres de plus de 15 m.

Dans notre projet, la surface commerciale occupée par une voiture est d'environ 20 m. carrés y compris les services : lavage, magasins, bureau, etc., qui ont été prévus très largement.

Nous avons pu nous rendre compte qu'un garage du type Motorramp, étudié sur le même terrain, donnait le même rendement. Dans cette étude, les rampes se présentaient de face par rapport à la rue. L'éclairage du fond du garage se faisait par une cour (située dans la partie postérieure du terrain) de 6 mètres de largeur et de 60 mètres de longueur. Cet éclairage était d'ailleurs défectueux, puisqu'il y avait des points éloignés de la lumière du jour de près de 30 mètres.

C'est une des raisons pour laquelle nous avons préféré notre disposition personnelle. (Voir les plans de la figure II).

Ainsi que nous l'avons vu dans un article précédent, la circulation à sens unique est impossible dans le type Motorramp.

Nous avons mieux aimé, dans notre projet (voir fig. II) adopter la disposition suivante : les voitures sont rangées en trois catégories dans des travées d'inégales largeurs (elles varient de 12 à 15 m.) les 5 CV sont toutes ensemble, les 10 CV aussi.

Il en est de même pour les grosses voitures à partir de 15 CV. (Ces trois catégories sont spécifiées sur les plans suivant des désignations différentes.) (Voir fig. II.)

(1) On pourra à la rigueur, pour monter les voitures défectueuses à l'atelier des réparations, prévoir un monte-voitures. Son utilisation sera d'ailleurs limitée aux heures d'encombrement du garage, quand les rampes sont occupées par les voitures qui montent ou qui descendent.

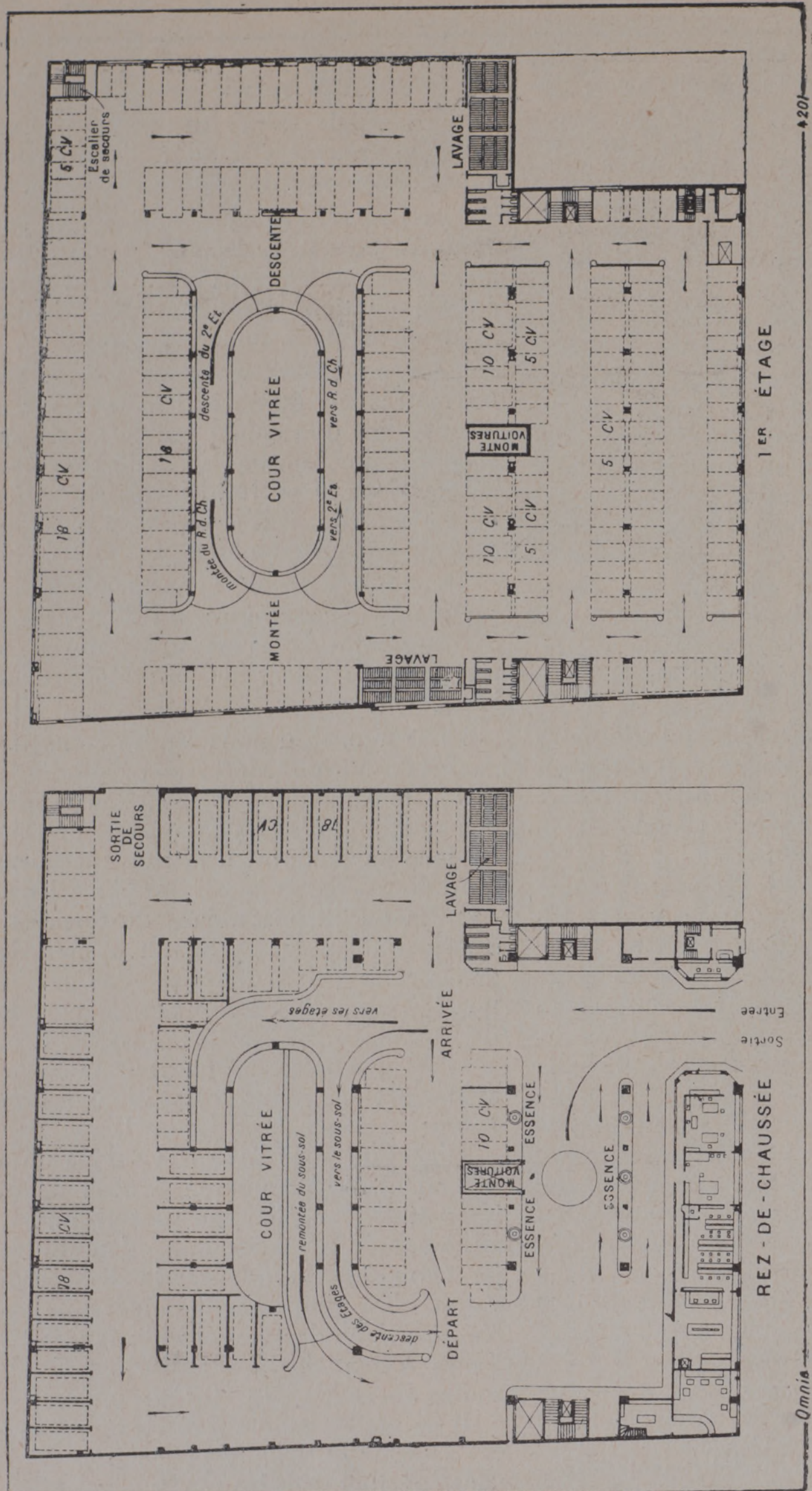


Fig. II. — PLAN POUR UN GARAGE-TYPE DE 1,200 VOITURES. — *A gauche : plan du rez-de-chaussée. On distingue l'entrée et la sortie des voitures (par une seule porte). la disposition des allées à circulation à sens unique, les rampes montantes et descendantes, les ascenseurs pour les clients placés près de l'entrée, les vestiaires, les bureaux, les postes d'essence, etc. A droite : plan du premier étage. Les voitures sont rangées par catégories : 5 CV, 10 CV, 15 CV et plus. Les rampes montante et descendante aboutissent chacune de part et d'autre de la cour vitrée. Elles permettent la circulation à sens unique dans les allées.*

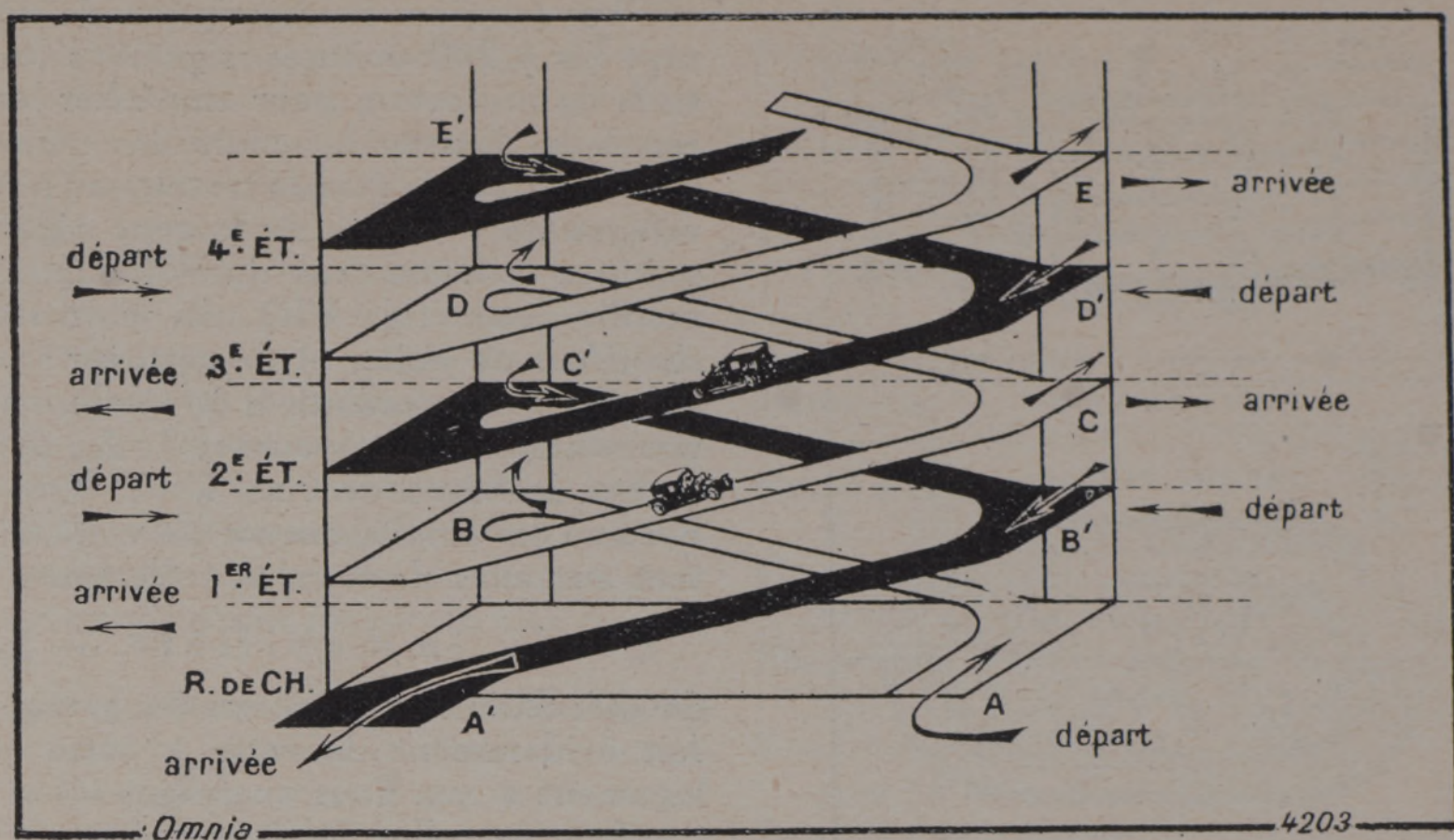


Fig. III. — SCHÉMAS DES RAMPES SUPERPOSÉES D'UN GARAGE-TYPE DE 1.200 VOITURES. — La rampe montante (en blanc) commence en A et atteint le premier étage en B, le deuxième étage en C; le troisième étage en D et ainsi de suite. La rampe descendante (en noir) part à gauche du quatrième étage par exemple, en E', atteint le troisième étage en D', le deuxième en C', le premier en B', puis enfin le rez-de-chaussée en A'.

Pour améliorer le rendement du garage, nous avons prévu des boxes au rez-de-chaussée seulement. Les voitures qui ont besoin de 20 mètres pour tourner, n'ont accès qu'au rez-de-chaussée, au sous-sol et au premier étage. Celles qui n'ont besoin que de 10 mètres seulement, sont logées à tous les étages. La pente des rampes est de 12 p.c.

Le confort moderne dans un garage. — Signalons, près de l'entrée, les escaliers et les ascenseurs réservés à la clientèle, les vestiaires et les lavabos situés à chaque étage, enfin au sous-sol, les salles de bains et les appareils pour douches.

Un chauffage général est prévu pour maintenir toujours 12° dans le garage, 16° dans les vestiaires et 18° dans les bureaux.

L'installation du chauffage général est coûteuse. On l'utilise peu encore dans les garages de Paris et c'est regrettable. Pour un garage de 1,200 voitures, comme celui que

nous avons conçu, la dépense d'installation est d'environ 300,000 francs. Cette somme peut être considérée comme une augmentation du capital. En tout cas, les automobilistes préféreront payer un peu plus cher pour le garage de leur voiture et être débarrassés du souci de vidanger leurs radiateurs chaque soir, pendant les gelées.

Des postes d'air comprimé sont prévus tous les 15 mètres. Il faut compter environ 15,000 francs pour leur installation avec tout le matériel de tuyaux caoutchouc et de valves. C'est donc peu de chose. Un service télégraphique complet est nécessaire à chaque étage (chaque poste est relié au bureau central ou Standard).

Le lavage se fait dans des postes situés dans les angles. Nous donnons (fig. VI) le croquis d'un dispositif qui permet d'utiliser avantageusement la place perdue dans ces angles.

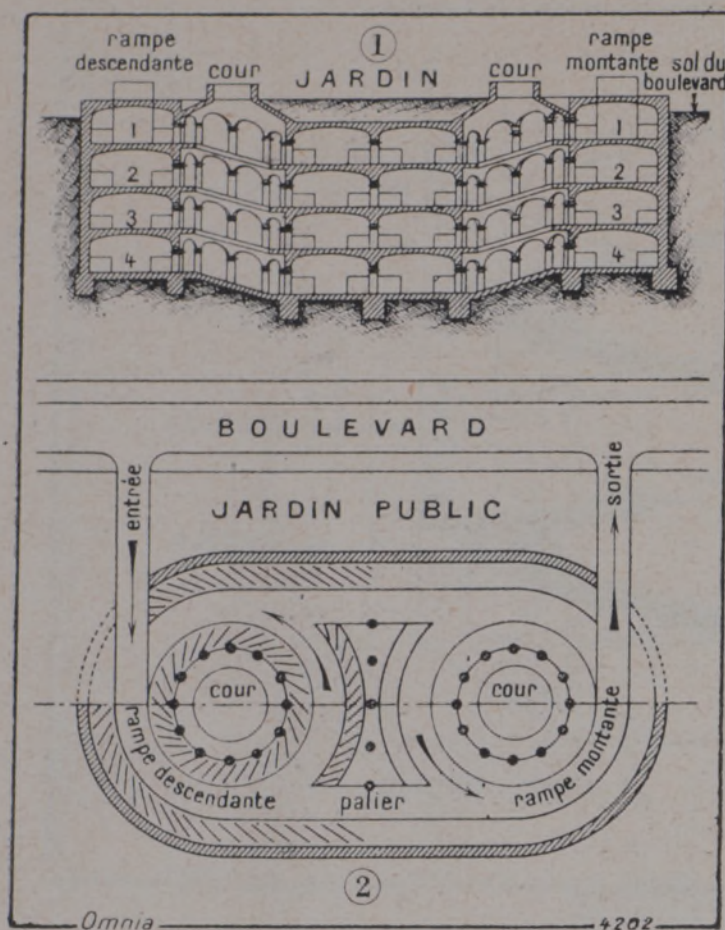


Fig. IV. — PLAN D'UN GARAGE SOUTERRAIN PRÉVU SOUS UN ESPACE LIBRE, UN JARDIN PUBLIC PAR EXEMPLE. A PROXIMITÉ D'UNE GRANDE ARTÈRE. — 1. Coupe transversale. — Ce garage comporte 4 sous-sols desservis par 2 rampes hélicoïdales (une pour la montée, l'autre pour la descente des voitures). Il est éclairé et ventilé par 2 cours circulaires dont les orifices débouchent dans le jardin public. — 2. Plan du premier sous-sol — Ce projet est dû à M. Bourdeix.

La revue « Omnia » a publié, dans son n° 65, des photographies du lavage à la chaîne tel qu'il est pratiqué en Amérique : les voitures avancent lentement sous des jets d'eau convergents, puis passent entre les mains d'équipes de laveurs et de « sécheurs ». Ce système a fait ses débuts en France. Le grand garage Citroën, qui s'achève à Nantes, s'apprête à le pratiquer (1).

(1) Dans certains garages de campagne, les Américains ont adopté le système de lavage un peu brutal qui consiste à faire circuler les voitures dans une sorte de grande piscine.

Nous avouons ne pas voir très bien un automobiliste français laver sa voiture suivant cette méthode.

Pour terminer la description de notre garage de 1,200 voitures, signalons les dispositifs de protection pour empêcher les voitures de se heurter au cours des manœuvres. Ce sont : 1° des grands trottoirs ou mieux des refuges de 1 mètre de largeur séparant les voitures (comme ceux du Wilmington Automobile, voir fig. VII). Ils permettent au chauffeur de visiter et de nettoyer sa voiture sur place sans crainte d'être tamponné par une voiture qui manœuvre; 2° des petites semelles de béton de 0 m. 25 × 0 m. 20 qui bordent les emplacements de voitures et évitent aux ailes de fâcheux frôlements.

Etude immobilière. — La grande spéculation qui sévit sur les garages est le fait évidemment de cette « autre crise du logement » que nous analysons ici et qui ne souffre pas, elle, de la restriction des lois gouvernementales.

Une question se pose immédiatement : la construction d'un garage est-elle une bonne affaire? Sans hésitation, nous répondons oui.

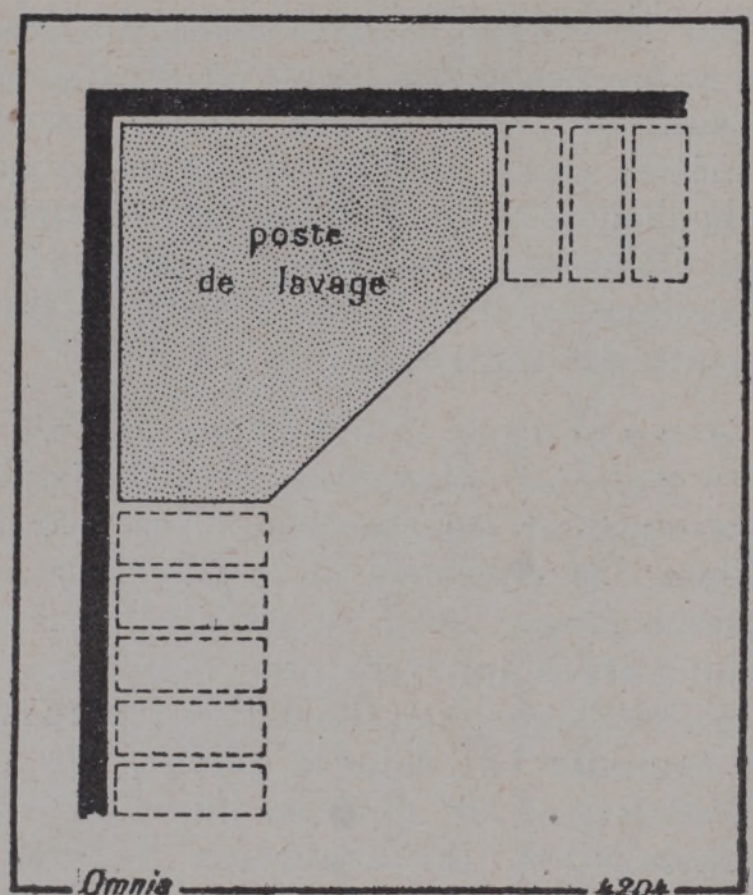


Fig. VI. — PLAN D'UN POSTE DE LAVAGE PLACÉ DANS UN ANGLE DE GARAGE.

Certains veulent considérer une exploitation de garage comme une industrie spéciale. A notre avis, ils ne sont dans le vrai qu'en partie. Une exploitation de garage est avant tout, en effet, une affaire de location de surface abritée : sur cette affaire viennent évidemment se greffer les recettes accessoires qui peuvent devenir principales dans certains cas : la réparation et la vente des voitures. Tout ceci dépendra de l'emplacement du garage et de l'impulsion que veulent lui donner les propriétaires. Mais, nous insistons encore sur ce point, l'affaire est avant tout une affaire immobilière où le prix du terrain et le prix de la construction jouent un rôle de premier plan.

Le syndicat des garagistes a établi un prix de base pour la location du terrain occupé par la voiture garée, mais il est évident que ce prix doit varier suivant la nature du quartier et l'agencement du garage.

On peut construire le même garage sur du terrain à 500 francs le mètre ou sur du terrain à 12,000 francs. Le prix de location d'un emplacement de voiture ne peut véritablement être le même dans les deux cas.

Pour chiffrer notre démonstration, nous envisagerons le cas moyen : un terrain de 1,200 à 1,400 fr. le mètre, ce qui est un beau prix, qui peut s'appliquer à un grand garage de 1,200 voitures dans un beau quartier de Paris. Voici quels sont les capitaux nécessaires pour monter l'affaire. Voici aussi les dépenses, les bénéfices à envisager.

1° Formation du capital

Construction	6,000,000
Mobilier	60,000
Armoires métalliques	60,000
Outillage atelier	80,000
Imprévus	50,000
	<hr/>
Total	6,250,000
Achat du terrain	5,750,000
	<hr/>
Total ...	12,000,000
Fonds de roulement	1,000,000
	<hr/>
Montant des capitaux à engager	13,000,000

2° Frais d'exploitation

Intérêts des capitaux	
(13,000,000 × 7 p. c.)	910,000
Impôts sur le chiffre d'affaires	100,000
Assurances, chauffage, eau	160,000
Déduction de l'impôt sur l'exercice de l'année précédente	380,000
Salaires. Direction	500,000
Imprévus	45,000

Frais d'exploitation	2,095,000
----------------------	-----------

3° Recettes

Garage (1,200 voitures à 3,000 fr. par an)	3,600,000
Entretien (500 voitures : 500 × 12 × 200 fr.)	1,200,000
Location des armoires métalliques (500 × 20 × 12)	120,000
Lavage des voitures	20,000
Atelier de réparations	100,000
Pourcentage sur la vente d'essence (2,000 litres par jour)	120,000
Vente voitures	300,000
Vente huile, pneus, outillage	200,000
4 Tennis	240,000

Total des recettes	5,900,000
--------------------	-----------

Le bénéfice de l'exploitation annuelle sera donc de 5,900,000 — 2,095,000, soit 3,805,000 francs, ce qui représente un revenu de près de 30 p.c.

L'emplacement de voiture revient ici sans le mobilier et l'outillage, à 9,250 francs et avec ces facteurs à 10,500 francs. La plupart des garages dans les beaux quartiers de Paris se vendent à raison de 10,000 francs par voiture garée. Or, bien souvent, le terrain sur lequel le garage est construit est une location, ce qui implique la nécessité d'amortir le capital très rapidement.

C'est dans les quartiers centraux de Paris que les garages manquent le plus. Le nombre des voitures remisées la nuit dans ces quartiers n'est pas très élevé en comparaison du nombre de voitures qui stationnent dans ces mêmes quartiers de 9 h. du matin à 7 h. du soir : aussi la Ville de Paris s'est-elle préoccupée de chercher une solution permet-

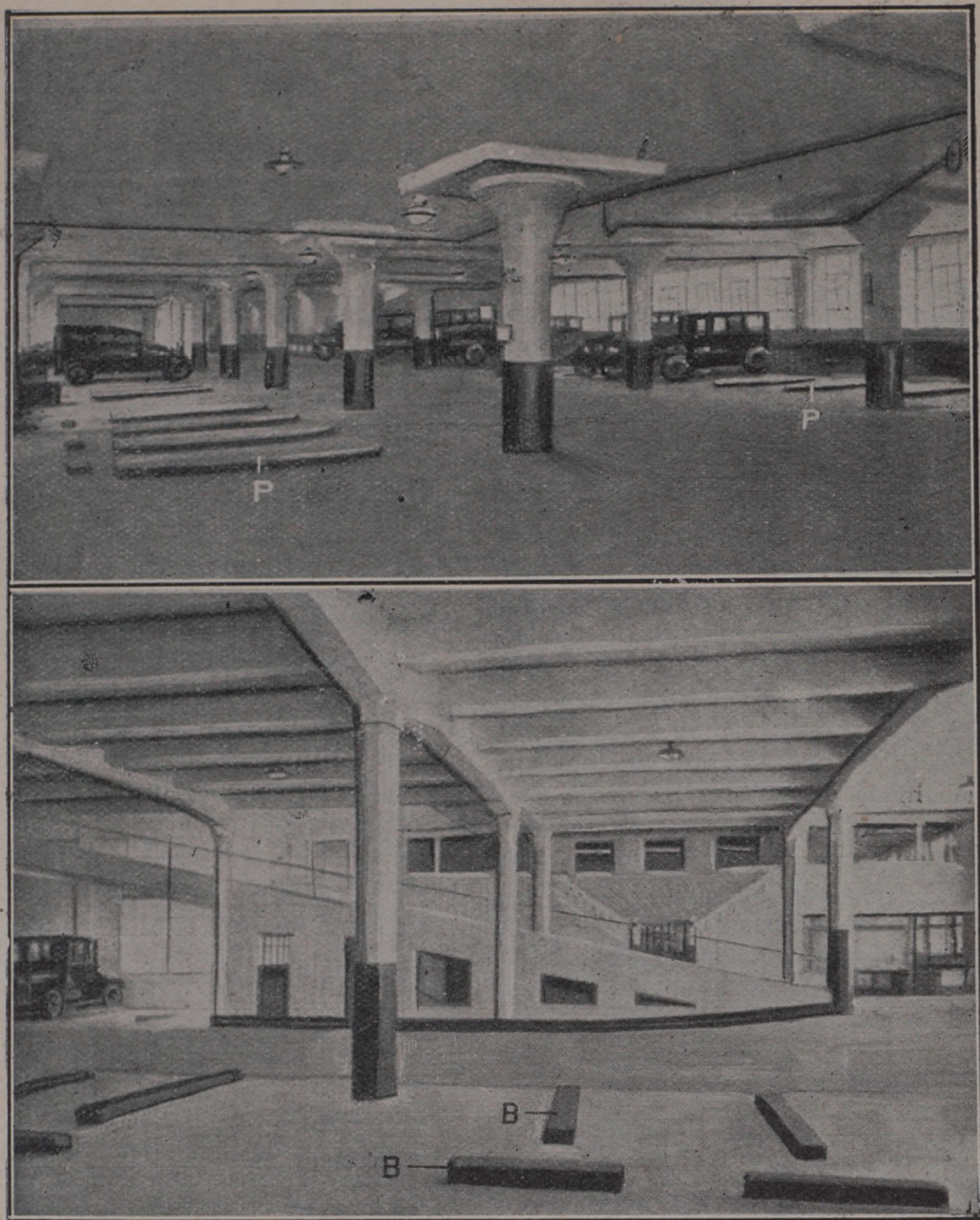


Fig. VII. — DISPOSITIFS ADOPTÉS DANS CERTAINS GARAGES AMÉRICAINS POUR EMPÊCHER LES HEURTS ENTRE VOITURES QUI MANŒUVRENT. . . *En haut* : Une vue d'un étage du Wilmington Garage. — P, les refuges qui séparent chaque voiture. Ces refuges sont très appréciés des automobilistes qui, ainsi, visitent ou graissent leur voiture sans craindre d'être heurtés ou simplement gênés par d'autres voitures qui manœuvrent à proximité de la leur. — *En bas* : une vue du Century Garage à San Francisco. — P semelles de béton de 25×15 centimètres qui limitent l'emplacement de chaque voiture et protègent en même temps cette voiture des fausses manœuvres de sa voisine.

QUELQUES RÉCENTS TRAVAUX PUBLICITAIRES

Il n'est pas certain que — comme le disent les lyriques du décor urbain actuel — la publicité envahissante soit un attrait nouveau pour l'aspect de nos villes. Trop souvent, l'ensemble de ce déploiement effréné accuse le désordre, crée le malaise et la lassitude; sans compter que la multiplicité de ces efforts a pour effet de réduire dans une forte mesure le rendement de chacun de ces efforts particuliers. L'architecture, art collectif, s'accommodera-t-elle jamais parfaitement de l'art publicitaire, expression de l'individualisme commercial?

Admettons, si l'on veut, que cet individualisme puisse sans doute se faire pardonner bien des audaces. Sur le mur bariolé de couleurs, enfoui sous les textes de tout caractère, sous les images les plus banales, fort souvent, nous savons gré, véritablement, à l'affiche claire, nette, qui a — pour reprendre l'expression — « organisé son désordre ».

Il n'est guère de passant, croyons-nous, qui n'ait trouvé de l'attrait aux deux affiches, exposées chez nous depuis quelques mois, et qui avaient pour mission de propager l'innovation de « l'Etoile du Nord » et du « Nord-Express ». Ceux qui portent intérêt au développement de l'esthétique nouvelle, sous quelque forme que

PALAI DU CINQUANTENAIRE BRUXELLES



AFFICHE

MME E. HOEBEN

ce soit, connaissent de longue date déjà, les œuvres nombreuses et très originales du talentueux dessinateur parisien A.-M. Cassandre, auteur des deux affiches mentionnées plus haut. On n'aura guère oublié surtout les travaux que cet artiste exposait à Paris en 1925, travaux qui manifestèrent toujours, en même temps qu'une ingénieuse technique publicitaire, un goût de la clarté et un souci de la « construction » très actuel, et plus vivace, mieux exprimé chez cet artiste que chez aucun autre affichiste français renommé.

Nous reproduisons également deux travaux publicitaires dûs au talent de Mme E. Hoeben, talent qui s'est déjà manifesté avec beaucoup de bonheur dans d'autres œuvres du même genre. L'affiche de l'Exposition Internationale d'Horticulture fut, ainsi qu'on sait, primée au concours public organisé sous les auspices de l'Institut Supérieur des Arts Décoratifs. Ce travail était assurément, et de beau-



AFFICHE

A. M. CASSANDRE



AFFICHE

A. M. CASSANDRE

coup, le meilleur de ceux que présentèrent les divers concurrents. Nous savons gré au jury d'avoir opté avec sagacité pour un projet si aimablement attrayant et d'une sobre distinction de forme et de couleurs. Regrettons toutefois de n'avoir pu donner, faute de place, la réduction exacte de cette affiche, l'encartage présenté ici n'étant qu'un fragment des motifs de la composition originale.

La seconde œuvre de Mme Hoeben est l'affiche « Nitrate de soude du Chili ». Conçue très différemment de la première, exécutée d'ailleurs antérieurement, cette affiche tire son principal mérite d'une construction bien équilibrée; les tons sont : le rouge et le bleu, sur fond blanc. Notons dans ces deux derniers travaux un soin minutieux apporté au dessin des lettres, soin que négligent trop souvent des affichistes par ailleurs fort originaux.

Enfin, nous terminons cette présentation par la publication de projets de devantures publicitaires, conçues par notre confrère l'architecte Sta. Jasinski. L'originalité foncière du talent de ce dernier a trouvé à s'exprimer fort heureusement dans des travaux architecturaux ayant d'intimes rapports avec la publicité. Outre diverses transformations de magasin exécutées par cet architecte, au cours des dernières années, nous aimerions citer — en exemple vraiment — l'excellent étalage qu'il réalisa pour la firme Gestetner, lors de la dernière Exposition du Bureau Moderne, qui se tint à Bruxelles. Ce travail offrait non seulement une intéressante et inattendue utilisation de matériaux, mais encore la traduction plastique attrayante d'une idée claire, brève, nettement publicitaire.

Aux mêmes qualiés d'ingéniosité et de plastique se rattachent les projets présentés ci-dessus — et nous souhaitons volontiers qu'à Bruxelles nous puissions voir bientôt l'une ou l'autre réalisation de ces remarquables compositions. Ce serait tout à l'honneur de l'architecture, de la publicité, et nous croyons bien que le commerce y trouverait son compte.

E. H.

LA CITE "ESSEN-STADT WALD", DE L'ARCHITECTE JOSEF RINGS

La Cité « Essen Stadtwald » que nous présentons aujourd'hui aux lecteurs de « La Cité », a été construite en 1920-21 et dès 1923 elle fut révélée à bon nombre d'architectes belges, par les voyages d'études que l'Union des Villes et Communes belges organisa, à cette époque, en Allemagne.

Cependant, l'examen des photographies que nous avons recueillies au cours d'une de ces visites, nous laisse voir que l'œuvre de l'architecte Rings n'est pas de celles qui se démodent et paraissent vieilles au bout de peu d'années. C'est de la bonne architecture moderne, de celle que l'on continuera à regarder avec satisfaction, quelle que soit la voie dans laquelle l'architecture contemporaine s'engagera. En un mot, cette petite cité est une œuvre d'art!

« Essen Stadtwald » fut édiflée dans le but de fournir des logements aux classes moyennes, fortement éprouvées par les conséquences économiques de la guerre. La réalisation de cette œuvre rencontra des obstacles de tout genre et ce n'est que grâce au dévouement et à l'énergie des dirigeants de la Société sans but lucratif qui en prit l'initiative et de son architecte que la ville d'Essen est aujourd'hui dotée de ce remarquable ensemble.

La Cité est enclose, au Nord, par les bois communaux et reliée à ceux-ci par deux artères principales. L'architecte a tiré le meilleur parti du terrain fortement valonné dont il disposait. Comme on peut s'en rendre compte en examinant le plan d'ensemble reproduit à la planche III, tout en adaptant la voirie aux déclivités du sol, Josef Rings a su réaliser une composition fortement ordonnée, groupée autour d'axes principaux nettement exprimés. A ce jour, seule la partie centrale du plan est réalisée. Elle comporte 155 maisons comprenant 231 logements, dont 34 de trois pièces, 112 de quatre, 37 de cinq et 48 de six pièces. Le projet primitif envisageait la construction — autour du grand « green » central — de logements de



Quartier-jardin
"Essen-Stadtwald"

Josef RINGS
Architecte



Quartier-jardin
" Essen-Stadtwald "

Josef RINGS
Architecte

P L A N C H E I V

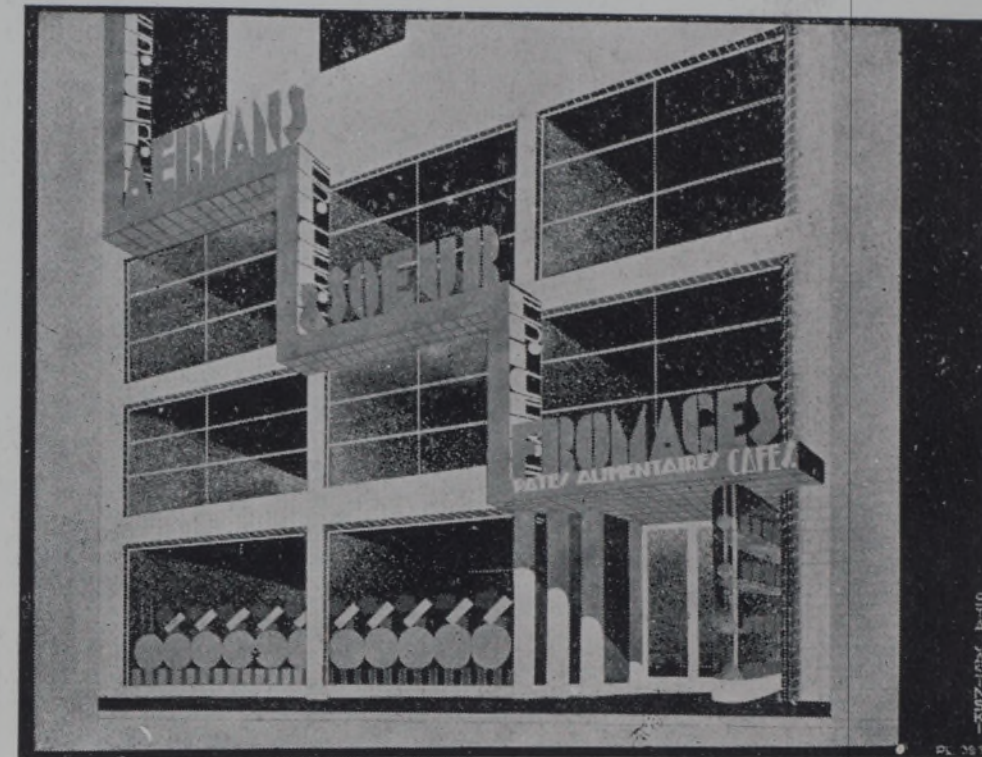
**SODA-
NITRAAT
VAN CHILI**

**DE
STIKSTOFMESTSTOF
ONMISBAAR
OM
RYKE OOGSTEN
TE BEKOMEN**

E. HOEBEN

AFFICHE.

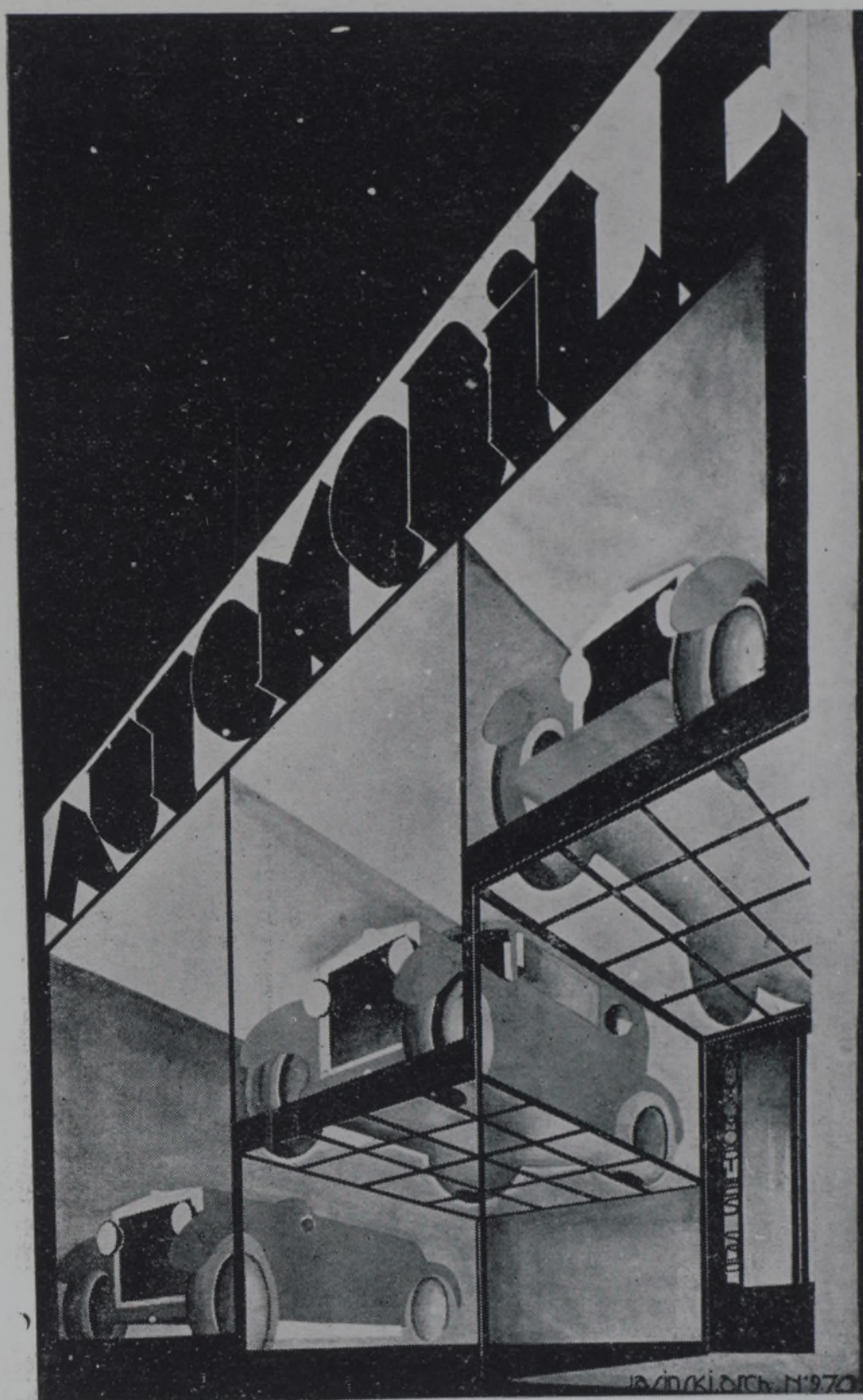
M^{me} E. HOEBEN.



VITRINE.

STA JASINSKI
ARCHITECTE.

P L A N C H E V



VITRINE.

STA JASINSKI
ARCHITECTE.

P L A N C H E VI



UNE RUE DE NEW-YORK LA NUIT.

Exemple typique de l'importance que les réclames lumineuses prennent dans le site urbain.



Quartier-jardin
"Essen-Stadtwald"

Josef RINGS
Architecte



Quartier-jardin
"Essen-Stadtswald"

Josef RINGS
Architecte

8 pièces qui n'ont pu être réalisés par suite de la compression des dépenses.

La superficie moyenne des maisons est de 93 m. c.; celle des jardins de 271 m. c.; celle des rues et espaces libres de 129 m. c. par maison.

Nos planches permettent de se rendre parfaitement compte de l'aspect architectural des habitations. Elles se caractérisent par la plus grande simplicité et cependant s'adaptent de façon remarquable au sol et au paysage environnant.

L'architecte a lui-même défini le but qu'il a poursuivi comme suit : « Chaque maison doit être envisagée comme la partie d'un tout. C'est en quelque sorte la brique avec laquelle on bâtit des cités. La simplicité des corps de logis met cette vérité en évidence et contribue en même temps à réduire le coût des constructions. Une architecture simple et lucide convient le mieux à l'expression d'un ensemble urbanistique; moins il y aura de décorations et de variations de plan, au plus satisfaisant sera l'aspect général. C'est par la conjugaison de ces éléments que l'on donnera au problème urbain des solutions essentiellement modernes ».

Signalons, pour finir, que dans cette Cité, tout comme dans une série d'autres dont il est l'auteur, l'architecte Rings a attaché une importance considérable à la polychromie des façades.

Les grandes surfaces de l'enduit rugueux dont elles sont recouvertes, ont été teintées en vert pâle, les porches d'entrée en jaune, quelques éléments secondaires en noir. L'expérience a démontré que, malgré les soins minutieux qui avaient été pris, le vert pâle était instable. La disparition du pigment bleu, intervenant dans la composition de cette couleur, a fait apparaître un ton jaune pâle qui donne néanmoins à l'enduit une luminosité agréable. Quoique l'harmonie recherchée par l'architecte soit rompue, celui-ci se refuse à rétablir le coloris primitif au moyen de badigeons ou de peintures.

R. V.

LE PRESENT NUMERO RENFERME
HUIT PLANCHES HORS - TEXTE



TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES

" LA CITE "

VI° VOLUME

JUILLET 1926.-DÉCEMBRE 1927

TABLE IDEOLOGIQUE

REGIONS DEVASTEES (DANS LES —), par L. C.	I	1
RESTAURATION D'IMMEUBLES, par Huib. Hoste.	I	2
INDUSTRIALISME ET URBANISME, par Pierre Bourdeix. I 5. —	II	20
CONCOURS DE L'A. M. G. E. C., par H. E.	II	17
CONTREFAÇON, par Yves.	II	31
LE HOME DES ENFANTS DU HAINAUT A BREDENE, arch. J. J. Eggerix, par X.	III	33
PENSEE, : Le Corbusier-Saugnier.	III	38
CONCOURS DE LA S. B. U. A. M. pour en-tête de papier à lettres, par H. E.	III	39
L'ARCHITECTURE MODERNE ET UTILITAIRE (Dr A. Behne), par E. H.	IV	41
LA RECONSTRUCTION DE LA VIEILLE BOUCHERIE, par Victor Bourgeois.	IV	43
ARCHITECTURE ET LITTERATURE, par S. C.	IV	47
EPIDEMIE ,par H. E.	IV	48
NOUVEAU GROUPE SCOLAIRE A HAARLEM, par R. G.	V	49
NOUVELLE GALERIE DU CENTAURE (arch. Blomme).	V	51
LUXE ET MILLIONS, par E. H.	V	52
DECENTRALISATION (LA —) ET LE ZONING : Berlin, par H. E.	V	53
L. H. DE KONINCK, ARCHITECTE, par Em. Henvaux.	VI	57
TRANSFORMATIONS (LES —) DE LA VILLE DE BRUXELLES et l'utilisation des terrains de la Jonction Nord-Midi, par J. F. Hoeben.	VII	65
LE CONCOURS PUBLICITAIRE OMEGA.	VII	76
CENTRE (LE —) RECREATIF DE LA VILLE DE DUISBOURG (Allemagne). Stade, plage, sport nautique, par Raph. Verwilghen.	VII	70
MEUBLES (LES —) DE KAREL MAES, par Maurice Casteels.	VIII	77
UN PUISSANT LIBERATEUR : Le Corbusier, par E. Henvaux.	IX	85
PAQUEBOTS, AVIONS, AUTOS, par Le Corbusier.	IX	91
SALLE (UNE — A MANGER ECONOMIQUE. Mobilier de Y. Obozinsky, par E. Henvaux.	X	93
TOMBEAU (LE —) DE VERHAEREN. Architecte L. Van der Swaelmen.	X	95

TABLE DES MATIERES

GARE IMPORTANTE (Un projet d'organisation d'une —). Arch. K. Boy.	X	96
LES NOUVELLES GARES DE METRO A LONDRES.	X	96
GRANDS (LES —) TRAVAUX D'URBANISME DE LA PALESTINE MODERNE. Les projets de Rich. Kaufmann, architecte, par H. E.	X	97
ARCHITECTURE (L' — HOLLANDAISE, par Luc et Paul Haesaerts.	XI	101
PENSEES, de H. P. Berlage.	XI	119

TABLE ONOMASTIQUE

BEHNE (Dr A.) L'Architecture Moderne et Utilitaire.	IV	41
BOY, K. Un projet d'organisation d'une Gare Importante.	X	96
BOURGEOIS, Victor. La Reconstruction de la Vieille Boucherie.	IV	43
BOURDEIX, Pierre. Industrialisme et Urbanisme.	I 5	II 20
BLOMME, A. La Nouvelle Galerie du Centaure.	V	51
BERLAGE, H. P. Pensées	XI	119
CASTEELS, MAURICE. Les meubles de Karel Maes.	VIII	77
DE BORDES. Un nouveau groupe scolaire à Haarlem.	V	49
DE KONINCK (L. H.), architecte, par Em. Henvaux.	VI	57
EGGERICX, J. J. Le Home des Enfants du Hainaut, à Bredene.	III	33
E. H. L'Architecture Moderne et Utilitaire.	IV	41
E. H. Luxe et millions.	V	52
HAESAERTS, LUC et PAUL. L'architecture hollandaise.	XI	101
HENVAUX, Em. L. H. De Koninck, architecte.	VI	57
HENVAUX, E. Un puissant libérateur Le Corbusier.	IX	85
HENVAUX, E. Une salle à manger économique, de Y. Obozinsky.	X	93
HENVAUX E. Quelques récents travaux publicitaires.	XII	121
H. E. Le concours de l'A. M. G. E. C.	I	17
H. E. Le concours de la S. B. U. A. M. pour en-tête de papier à lettres.	III	39
H. E. La décentralisation et le zoning : Berlin.	V	53
H. E. Les grands travaux d'Urbanisme de la Palestine moderne. Les projets de Rich Kaufman, architecte.	X	97
HOEBEN, J. F. Les transformations de la Ville de Bruxelles et l'utilisation des terrains de la Jonction Nord-Midi.	VII	65
HOSTE, HUIB. Restauration d'immeubles endommagés.	I	2
KAUFMANN, RICH. (Les projets de l'architecte). Les grands travaux de la Palestine moderne, par H. E.	X	97
L. G. Dans les régions dévastées.	I	1
LE CORBUSIER-SAUGNIER. Pensée.	III	38
LE CORBUSIER. Paquebots, Avions, Autos.	IX	91
LE CORBUSIER. Un puissant libérateur, par E. Henvaux.	IX	85
MAES, KAREL Les meubles de —, par Maurice Casteels.	VIII	77
OBOZINSKY, Y. Une salle à manger économique. Mobilier de —, par E. Henvaux.	X	93



TABLE DES MATIERES

OMEGA. Le Concours publicitaire Omega.	VII	76
R. C. Un nouveau groupe scolaire à Haarlem (Arch. De Bordes).	V	49
RINGS J., architecte de la Cité Essen Stadtwald.	XII	126
R. V. La Cité Essen-Stadtwald	XII	126
VAN DER SWAELMEN. Le Tombeau de Verhaeren.	X	95
VERHAEREN (Le Tombeau de —), architecte L. Van der Swaelmen.	X	95
VERWILGHEN, RAPH. Le Centre récréatif de la ville de Duisbourg (Allemagne). Stade, plage, sport nautique.	VII	70
YVES. Contrefaçon	II	31

ARCHITECTURE

ARCHITECTURE ET LITTERATURE, par S. C.	IV	47
ARCHITECTURE MODERNE ET UTILITAIRE (Dr A. Behne), par E. H.	IV	41
ARCHITECTURE (L') HOLLANDAISE, par Luc et Paul Haesaerts.	XI	101
DE KONINCK L. H., Architecte, par Em. Henvaux.	VI	57
EPIDEMIE, par E. H.	IV	48
GARES DE METRO (Les nouvelles —), à Londres.	X	96
GARE IMPORTANTE. (Un projet d'organisation d'une —), arch. K. Boy.	X	96
HOME DES ENFANTS DU HAINAUT, A BREDENE, Arch. J. J. Eggericx.	III	33
LA CITE ESSEN STADTWALD, par R. V.	XII	126
LUXE ET MILLIONS, par E. H.	V	52
MEUBLES (LES —) DE KAREL MAES, par Maurice Casteels.	VIII	77
NOUVEAU GROUPE SCOLAIRE A HAARLEM (Arch. De Bordes).	V	49
NOUVELLE GALERIE DU CENTAURE (Arch. Blomme).	V	51
PAQUEBOTS, AVIONS, AUTOS, par Le Corbusier.	IX	91
PENSEES, de H. P. Berlage.	XI	119
RECONSTRUCTION DE LA VIEILLE BOUCHERIE, par Victor Bourgeois.	IV	43
REGIONS DEVASTEES (DANS LES —), par L. G.	I	1
RESTAURATION D'IMMEUBLES ENDOMMAGES, par Huib. Hoste.	I	2
SALLE (UNE —) A MANGER ECONOMIQUE. Mobilier de G. Obozinsky, par E. Henvaux.	X	93
TOMBEAU (LE —) DE VERHAEREN. Architecte L. Van der Swaelmen.	X	95
UN PUISSANT LIBERATEUR, LE CORBUSIER, par E. Henvaux.	IX	85

URBANISME

CENTRE (LE —) RECREATIF DE LA VILLE DE DUISBOURG (Allemagne). Stade, plage, sport nautique.	VII	70
DECENTRALISATION (LA —) ET LE ZONING : Berlin, par H. E.	V	53

TABLE DES MATIERES

INDUSTRIALISME ET URBANISME, par Pierre Bourdeix. I	5.	— II	20
LES GRANDS TRAVAUX DE LA PALESTINE MODERNE. Les projets de Rich. Kaufmann ,architecte, par H. E.		X	97
TRANSFORMATIONS (LES —) DE LA VILLE DE BRUXELLES et l'utilisation des terrains de la Jonction Nord-Midi, par J. F. Hoeben.		VII	65

CONCOURS

LE CONCOURS DE L'A. M. G. E. C., par E. H.	II	17
LE CONCOURS DE LA S. B. U. A. M. pour en-tête de lettres.	III	39
LE CONCOURS PUBLICITAIRE OMEGA.	VII	76

BIBLIOGRAPHIE

ADOLF BEHNE. L'architecture moderne et utilitaire.	IV	41
LE CORBUSIER-SAUGNIER : Vers une Architecture.	IX	85

PLANCHES HORS-TEXTE

NUMERO I

- Planche I. — Maison à Roulers; architecte Huib. Hoste.
 Planche II. — Maison à Wervicq (1919); arch. Huib Hoste.
 Planche III. — Cheminée; arch. Huib. Hoste.
 Planche IV. — Couvent à Gheluwe (1919); arch. Huib Hoste.

NUMERO II

- Planches I à VI. — Projets primés au concours publicitaire de l'Association des Manufactures de Glaces de l'Europe Centrale.

NUMERO III

- Planches I à VI. Le Home des Enfants du Hainaut à Breedene-sur-Mer. Achitecte J. J. Eggericx.
 Planches VII à XII. — Projets primés au concours de la S. B. U. A. M. pour un en-tête de papier à lettres.

NUMERO IV

- Planche I. — A. Kahn. Usine.
 Planche II. — H. Van de Velde. Œuvres.
 Planche III. — P. Behrens. Intérieur de fabrique.
 Planche IV. — W. Gropius et A. Meyer. Usine.
 Planche V. — L. Mies van der Rohe. Maison pour bureaux.
 Planche VI. — Hans Pölzig. Fabrique.
 Planche VII. — Bruno Taut. Pavillon d'Exposition.
 Planche VIII. — Karl Lonberg-Holm. Projet pour « Chicago-Tribune ».

NUMERO V

- Planches I à IV. — Ecoles jumelées à Haarlem (Hollande), par l'architecte F. P. F. De Bordes.
 Planche V. — Galerie du Centaure. Arch. A. Blomme.
 Planche VI. — Les Formes dans la Nature.
 Planches VII et VIII. La décentralisation et le Zoning à Berlin.



TABLE DES MATIERES

NUMERO VI

Planche I à IV. — Œuvres de l'architecte
L. H. De Koninck.

NUMERO VII

Planche I à III. — Le centre récréatif de la
ville de Duisbourg (Allemagne).

Planches IV et V. — La Jonction Nord-
Midi à Bruxelles.

Planche VI. — Le concours publicitaire
Omega.

NUMERO VIII

Planches I à VIII. — Meubles de Karel Maes.

Planche IX à XI. — Intérieurs de la firme
De Cunsel.

NUMERO IX

Planches I à VIII. — Le Corbusier-Saugnier.
Des yeux qui ne voient pas.

NUMERO X

Planche I. — Meubles de Y. Obozinsky.

Planche II. — Le Tombeau de Verhaeren.

Arch. L. Van der Swaelmen.

Planches III et IV. — Projets de gare.

Planche V à VIII. — La Palestine Moderne.

Architecte Richard Kaufmann.

NUMERO XI

Planche I. — De Bazel. Bureau de la Handel-
Maatschappij.

Planches II et III. — Arch. P. L. Kramer.
Œuvres.

Planches IV et V. — Arch. J. Grouwel.
Œuvres.

Planche VI. — Arch. J. F. Staal. Pavillon à
l'Exposition de Paris.

Planches VII et VIII. Arch. W. M. Dudok.
Ecoles.

NUMERO XII

Planche IV. — Affiche de Mme E. Hoeben.

Planche V. — Œuvres de Sta. Jasinsky.

Planche VI. — Réclames à New-York.

Planches I, II, VII, VIII. Cité-Jardin d'Essen-
Stadtwald », de l'architecte Rings.

FIN DU VI^e VOLUME DE LA « LA CITE »

tant de garer momentanément les voitures qui, pendant que leurs propriétaires vaquent à leurs occupations, stationnent dans la rue pendant des heures entières au grand dommage de la circulation. Il est en effet inadmissible que des voies déjà trop étroites soient encombrées de voitures qui en usent comme d'un véritable garage. Pour obvier à cet inconvénient, un concours pour apporter remède à cet état est actuellement ouvert. Il est doté de 100,000 francs de prix. On demande aux concurrents de créer des garages souterrains, notamment sous les grands boulevards. Ces garages devront être facilement accessibles de la rue. Evidemment de tels garages auront avant tout une clientèle passagère : le même emplacement de voiture sera loué plusieurs fois dans la même journée à des automobilistes différents. Le soir, ils auront également des clients. N'y a-t-il pas avantage, en effet, quand on va, seul, au théâtre ou au restaurant, à laisser sa voiture dans un garage proche plutôt qu'à l'abandonner dans la rue, parfois sous la pluie, pendant deux ou trois heures? C'est dans cet ordre d'idées que l'architecte Bourdeix a conçu son garage hélicoïdal à double rampe (une pour l'entrée et l'autre pour la sortie) que l'on peut construire dans un jardin public à proximité d'une grande artère (fig. IV). L'idée du garage souterrain est très séduisante en effet. Malheureusement, pratiquement, on rencontrera beaucoup de difficultés pour traverser les égouts et les lignes du Métropolitain et du NordSud. Il faudrait en arriver à créer de véritables rues souterraines.

Quant à savoir s'il est possible pour des entreprises particulières de créer des garages à étages dans le centre de Paris. Nous répondrons là encore par l'affirmative.

On nous opposera peut-être le prix prohibitif des terrains. Ce n'est pas un obstacle, comme on va s'en rendre compte.

Les terrains qui, autrefois, valaient 4 à 6,000 francs le mètre peuvent s'estimer aujourd'hui à 12,000 francs le mètre : pour rattraper cette différence de prix énorme, il faut prévoir une construction de 9 ou 10 étages (3 en sous-sol et 6 ou 7 en élévation).

Dans ce cas, le prix du mètre superficiel de terrain reviendra par étage à 4 ou 600 fr., ce qui est le prix des terrains d'avant-guerre dans les beaux quartiers et actuellement le prix du terrain de barrière dans les quartiers industriels.

Dans ces conditions, un garage à étages dans le quartier de l'Opéra, par exemple, reviendra moins cher qu'un garage à rez-de-chaussée construit à la porte de Versailles! Et c'est cela qu'il importe de considérer.

Un garage construit seulement à rez-de-chaussée est aussi peu économique de construction qu'un hôtel particulier, tandis qu'un garage à étages s'apparente comme prix de revient à la maison de rapport. Ainsi, suivant les cas, pour une voiture occupant en moyenne une surface commerciale de 20 m. carrés, le prix de revient de son emplacement variera de 8,000 francs à 14,000 francs.

Les prix de location s'établiront en conséquence. Ces prix laissent une marge de bénéfices élevés comme nous l'avons vu.

Certains garagistes s'inquiètent de la baisse possible de leurs revenus en raison du grand nombre de garages construits. Si leur installation est moderne et confortable, ils n'auront pas de crainte à avoir, car des garages bien construits représentent une valeur or indiscutable qui peut être amortie sur cinquante ans au moins!

De tels garages ne peuvent présenter aucune dépréciation. De plus, le caractère même de leur location leur permet de suivre les fluctuations du cours de la vie et met leur propriétaire à l'abri de tous engagements à longue échéance, engagements nuisibles à l'époque incertaine que nous traversons.

Déjà depuis le commencement de ces articles nous avons vu s'achever, à Paris, de beaux garages, notamment rue de Chaillot et rue Campagne-Première. Nous en verrons d'autres s'élever. Souhaitons que leurs perfectionnements successifs viennent ajouter une documentation nouvelle à celle que nous avons voulu réunir ici.

Pierre FOURNIER,
Architecte diplômé par le Gouvernement.

C O N C O U R S

JAMBES (Belgique). AGRANDISSEMENT DE L'EGLISE. Un concours est ouvert entre les architectes belges pour l'agrandissement de l'église de Jambes.

La dépense ne pourra dépasser la somme de 500,000 francs. Une somme de 9,000 fr. est mise à la disposition du jury pour récompenser les meilleurs projets et l'un de ceux-ci sera retenu pour l'exécution.

Les projets devront être remis le 29 février prochain.

Le jury est composé comme suit : le chanoine Gilles; les architectes J. Ghobert et A. Van Huffel, de Bruxelles; Lauwers et Lalière, de Namur.

Pour le programme, s'adresser à l'abbé Delooz, doyen à Jambes.

LIEGE. EXPOSITION INTERNATIONALE DE 1930. Le Comité Exécutif de l'Exposition de Liège 1930 accepte de retarder de 15 jours la remise des projets architecturaux des façades des Palais de la Métallurgie et des Mines. Les échéances pour la remise de ces projets seront ainsi respectivement reportées aux 14 et au 28 février.

Rien n'est changé, à la date de remise des projets concernant le palais de l'Electricité.

D'autre part, l'obligation de remettre les projets sur châssis est supprimée.

CONSEIL SUPERIEUR DU TOURISME. RESULTATS DU CONCOURS D'AFFICHES. Le Conseil Supérieur du Tourisme avait mis au concours un projet d'affiche en faveur des villes d'art belges.

Le jury chargé d'examiner les projets déposés, au nombre de 23, a décerné le premier prix à M. Maurice Derolez, d'Alost; les deuxième et troisième prix, ex-æquo, à l'agence Havas et M. C. Bender, de Capellen.

Ce jury était composé de MM. Cassiers, Toussaint, Arthur De Rudder et des mem-

bres du Comité de Direction du Conseil supérieur du Tourisme.

LA COMEDIE DE GENEVE. C'est sous ce titre, que la revue « Stein, Holz, Eisen », de Francfort, publie un bref article blâmant la mauvaise organisation du fameux concours, et surtout la manière désinvolte dont on procéda au choix des lauréats.

« Les Dernières Nouvelles », quotidien bruxellois, ont publié, de leur côté, les avis des architectes V. Bourgeois et L. van der Swaelmen, sur l'issue imprévue autant que scandaleuse de cette « comédie ».

La plupart des grandes revues architecturales ont manifesté leur surprise, sinon leur aversion, pour les procédés douteux dont on fit usage en cette occasion.

A cette comédie, la Société des Nations a-t-elle gagné? Ne va-t-elle pas plutôt y laisser en tout cas, beaucoup d'argent?

L'architecture y a perdu assurément. Et les architectes qui ne ménagèrent ni leur science ni leur bourse, sont-ils maintenant avertis?

UNE AUTRE COMEDIE : celle du Palais de Justice de Hasselt. Du « Soir » :

« A la suite de l'adjudication-concours ouverte dernièrement, il est apparu que la construction du nouveau Palais de Justice de Hasselt selon le projet qui fut primé, coûterait au moins 3 1/2 millions de francs, rien que pour le bâtiment sans aucun aménagement, ni décoration. Le Palais de Justice achevé reviendrait à 6 millions de francs. Aussi la députation permanente, étant donné l'état de la caisse provinciale, vient-elle d'abandonner le projet Palais de Justice, si nécessaire pourtant à Hasselt ».

LE CONCOURS TRIENNAL DE LA S. R. A. A. a donné des résultats fort satisfaisants. L'architecte F. Van Averbeké obtient le premier prix. La maison commune qu'il

présente a au moins des qualités de masse, sinon de plan. MM. J. Schillemans et R. Van Averbeké, respectivement second et troisième, montrent des travaux très honnêtes, bien qu'assez influencés par les compositions hollandaises actuelles. Pour nous, il nous plaît en tout cas d'apprécier le niveau de ce concours, et nous aurions tort de nous plaindre du choix du jury.

Serait-ce réellement un concours heureux?

BRABANT. — L'EXPOSITION DES ARTS DECORATIFS. — La députation permanente a adopté les propositions qui lui ont été faites par le jury des concours spéciaux organisés par la province de Brabant, à l'occasion de l'Exposition provinciale des Arts décoratifs et industriels, qui s'est ouverte aux Musées royaux du Cinquenaire le 16 décembre.

Concours pour l'ameublement d'un petit appartement à loyer modéré :

Une prime de 1,500 francs est attribuée à M. Willame, architecte à Schaerbeek; une prime de 500 francs à M. Demesmaeker, architecte à Etterbeek.

Concours pour un projet de paravent :

Une prime de 300 francs est attribuée à Mlle Elly de Stobbeleir; une prime de 200 fr. à Mlle Andrée Brunard; une prime de 100 fr. à l'Ecole professionnelle Fernand Cocq, à Ixelles; une prime de 100 francs à Mlle Simone Schnitzeler.

Projet de nappe et serviette à thé :

Une prime de 200 francs à Mlle Anne-Marie Ierna; une prime de 150 francs et une prime de 100 francs à l'Ecole professionnelle Fernand Cocq, à Ixelles; une prime de 150 francs à Mlle Huguette Kahn; une prime de 100 francs à Mlle Lucie Claes.

LES CELEBRES

CERAMIQUES

LE SAPHIR

FONDEES EN 1834

PRESENTENT
LEURS NOUVEAUX
APPAREILS CRISTALISES
POUR PARER EN :

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

AU WOLUENDAELE N°1 BRUXELLES TELEPHONE 410.36

BUREAU DE DESSIN DE RECLAMES
BAUGNIET EN VAN TONDEREN
RUE D'ARENBERG 17 - TEL : 149 87

GRAND CONCOURS D'ARCHITECTURE DIT « DE ROME » DE 1927. — Sur la proposition du jury composé de MM. le directeur général Lambotte, président, Acke, Richard, Govaerts Léon, Lacoste Henri, Reuter Victor, Van de Velde Henri, Winders Max, membres, Liénaux A., secrétaire, le prix de Rome pour le grand concours d'architecture de 1927 n'est pas décerné.

Les bourses suivantes ont été attribuées par arrêté royal du 31 décembre 1927, savoir :

A M. Claessens, A., de Gand, quatre mille cinq cents francs (4,500 fr.);

A M. Clément, J., de Schaerbeek, quatre mille cinq cents francs (4,500 fr.);

A M. Lauwers, J.-B., de Malines, quinze mille francs (15,000 fr.);

A M. Toussaint, J., de Liège, douze mille francs (12,000 fr.).

AMSTERDAM. JEUX OLYMPIQUES.

LE CONCOURS D'ARCHITECTURE organisé, à l'occasion des Jeux Olympiques, à Amsterdam, renferme les clauses suivantes :

Objets : dessins, aquarelles, maquettes et photographies.

Admission : seuls les projets architectoniques se rapportant aux sports.

Envoi : les œuvres seront adressées aux commissions d'art constituées dans chaque pays prenant part aux Jeux. Ces commissions sont seules juges quant à l'admission des œuvres présentées.

Jury : un jury international décernera les récompenses; le jugement sera prononcé avant la fin des jeux.

Prix :

1. Médaille olympique en vermeil avec diplôme.

2. Médaille olympique en argent avec diplôme.

3. Médaille olympique en bronze avec diplôme.

Les artistes désireux de participer aux concours peuvent obtenir le programme des dits concours à l'administration des Beaux-Arts, 52, boulevard du Régent, Bruxelles.

CONCOURS DE LA S. C. A. B. : Expositions des dessins. — L'exposition publique des dessins présentés aux divers concours de la S. C. A. B. pendant l'année 1927 se tiendra à l'Hôtel Ravenstein à Bruxelles, le dimanche 29 janvier, de 9 à 13 heures. Entrée libre.

Le concours de relevé a donné le résultat suivant : il n'a pas été décerné de prix; une mention a été octroyée à M. F. Delcourt.

Le concours de la Société Granitière du Nord, pour monument funéraire et pierre tombale a donné le résultat que voici :

1^o Monument funéraire.

1^{er} prix ex-æquo (300 fr.), à MM. Derwael, de Boitsfort, et De Bondt, de St-Gilles; 2^e prix (200 fr.), M. De Clercq, de Woluwe-St-Lambert; 3^e prix (125 fr.), M. Etienne, de Liège.

2^o Pierre tombale.

Le premier prix n'a pas été décerné.

2^e prix ex-æquo (150 fr.), à M. Vander Meuse, de Flawinnes-Namur, et M. Willame, de Schaerbeek; 3^e prix (100 fr.), M. Mignolet, de Bruxelles.

BERLIN. CONSTRUCTION DE 8,324 LOGEMENTS. — La municipalité de Berlin a décidé la construction de 8,324 logements qui se décomposeront en 3,400 logements de deux pièces et demie, de 4400 de trois pièces et demie et 524 de quatre pièces et demie. L'ensemble du projet représentera une dépense de cent trente millions de marks qui seront fournis par des emprunts particuliers à conclure aux États-Unis par les entrepreneurs. La ville de Berlin aidera à l'amortissement des emprunts dans la proportion de 2,500,000 à 3,000,000 de marks par an; toutes ces constructions sont destinées à la banlieue, et spécialement à la banlieue ouvrière.

La ville est fermière des logements pendant 26 ans. A un prix à déterminer, à l'expiration de ces 26 années, elle deviendra propriétaire des immeubles et du terrain.

« Le Peuple ».

VIENNE. UN INSTITUT SCIENTIFIQUE DE LA RECLAME. — On vient de créer à Vienne un Institut scientifique de la réclame. Il sera subventionné par le ministère du Commerce, ainsi que par les associations industrielles et commerciales.

Il organisera l'étude scientifique de différentes sortes de réclames et l'enseignement de l'art des réclames.

A la tête de l'Institut est placé « le théoricien de la réclame », M. Victor Mataja, professeur à l'Université et ancien ministre.

« Le Quotidien », Paris.

PLANNING FOR CITY TRAFFIC, édité par A. F. Macdonald, Philadelphie. Le vol. CXXXIII contient les études suivantes, qui

ne manqueront pas d'intéresser vivement tous les urbanistes :

1° Urbanisation en vue de faciliter le développement du trafic;

2° Contrôle du trafic;

3° Méthodes urbanistiques pour supprimer les accidents du trafic;

4° Problèmes du trafic et urbanisation moderne

5° Urbanisation et encombrement du trafic.

MENUISERIES DE TOUTES ESPECES

G. DUFRASNE

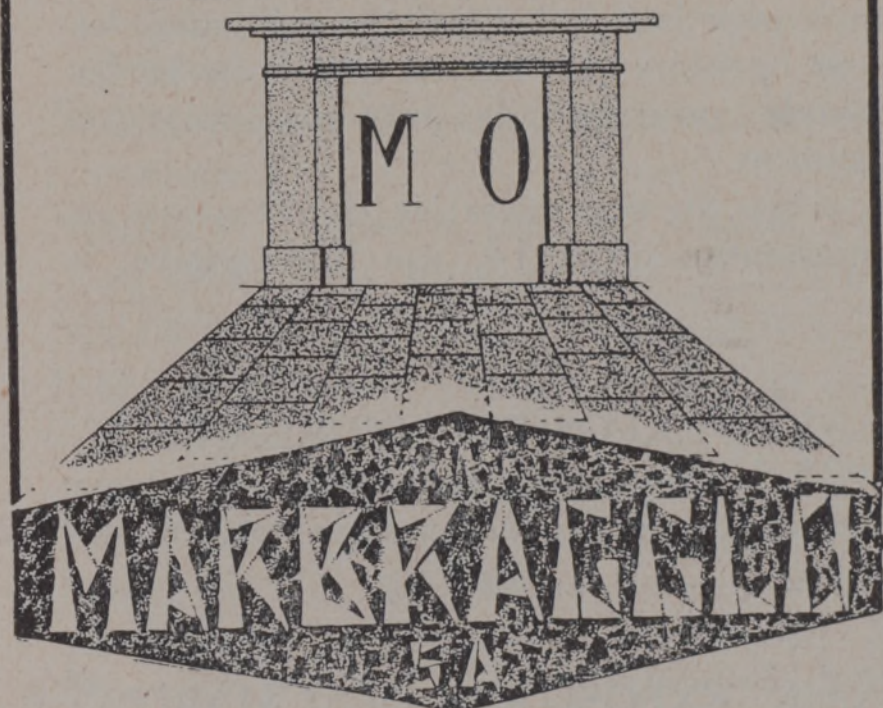
37

37

RUE VAN SCHOOR BRUXELLES

PORTES STANDARDISÉES

BEAUTÉ
ORIGINALITÉ
RÉSISTANCE
SONT LES PRINCIPALES
CARACTÉRISTIQUES DES
DALLES ET CARREAUX,
CHEMINÉES, ETC...
BETONS MOULÉS



Demandez le catalogue n° 9

Montignies-le-Tilleul Tél. : Charleroi 691

Chauffage Belge

B.L.

F. LIMPENS & C^{ie}

Ingénieurs Civils

71, rue Bara, BRUXELLES = Téléphone 236.15

24, Longue rue du Vanneau, ANVERS = Téléphone 117.89

CHAUFFAGE CENTRAL par l'eau chaude à basse pression et à circulation accélérée, par la vapeur à haute et basse pression, par la vapeur détendue, par la vapeur d'échappement, par pulsion d'eau chaude ...

Ventilateurs et Humidificateurs d'air

Bains-Douches pour Charbonnages

Installations Industrielles

E X P O S I T I O N S

EXPOSITION DOCUMENTAIRE DE L.U. R. S. S. qui se tient actuellement à Bruxelles confirme assurément l'éclat dont brillait à Paris, en 1925, la participation des Etats Soviétiques. Nous signalerons avant tout la belle virtuosité dont on fit preuve dans la présentation des graphiques exposés; certains de ces graphiques sont de véritables modèles du genre, où s'allient une fantaisie et un goût très sûr de la construction. Ceci nous assure du réel talent « publicitaire » non seulement des graphistes russes, mais même des architectes, lesquels font merveille dans des organisations d'expositions (comme Lissitzky et Varintzov). Certains de ces architectes nous enthousiasment moins lorsqu'il s'agit de réalisations durables; citons cependant des œuvres déjà connues, et dont les reproductions étaient exposées : le quartier d'habitations standardisées de l'architecte Lanzov, la bibliothèque Lenine de l'architecte Petrov, le remarquable garage C. Melnikoff, le gratte-ciel de Lavrov, etc. Deux choses sont à regretter : que la dite exposition réserve une si petite place aux travaux d'architecture et qu'elle nous montre si peu de réalisations.

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons la manifestation dite « patriotique » à laquelle se sont livrés quelques jeunes gens appartenant à une fraction politique, et se prétendant respectueux des « choses d'art ». Pour s'ériger en « justiciers », il faut évidemment être très sûrs de pouvoir, dans le cas présent, faire la distinction nécessaire. Les graphiques exposés, qui ont fait notre admiration, étant exécutés avec une réelle maîtrise ont été jugés comme documents de propagande, et — de ce fait — détruits.

Nous ne sommes pas les seuls à déplorer de tels procédés, et le manque de curiosité qui règne chez nous pour tout effort accom-

plis à l'étranger. Ceci est une des raisons qui mettent nos concitoyens en état d'infériorité envers tout progrès.

LYON. UNE EXPOSITION NATIONALE ET INTERNATIONALE D'ARTS DECORATIFS. Une exposition des arts décoratifs et industriels s'ouvrira à Lyon le 1^{er} juin 1928. Elle occupera le Palais de la Foire et offrira en quelque sorte le tableau synoptique de l'ensemble de la production actuelle de toutes les industries offrant un caractère artistique.

Quelle que soit la matière sur laquelle on opère : bois, pierre, métal, céramique, tissus etc. le succès n'est acquis qu'à ceux qui ont su se montrer créateurs ou innovateurs en imprimant à leurs œuvres en même temps qu'une forme harmonieuse, un caractère logique et pratique, adéquat aux conditions de la vie moderne.

Un des avantages de cette exposition sera de mettre en rapports directs producteurs et clients et aussi de resserrer les liens qui doivent nécessairement unir en une collaboration toujours plus intime les artistes créateurs, les artisans héritiers des saines traditions et les industriels pourvus de moyens puissants d'exécution.

Le siège du commissariat de l'exposition est momentanément 14, rue Ferrandière, à Lyon.

ZURICH. EXPOSITION D'URBANISME, été 1928. L'Association des architectes suisses vient d'arrêter le programme de cette manifestation.

PARIS. EXPOSITION DE L'HABITATION, en mars et avril 1928, sous les auspices de la Société professionnelle des architectes français.

TABLE DES MATIERES

" T E K H N E "

PREMIÈRE ANNÉE.

SUPPLÉMENT AU VOLUME VI DE LA CITÉ

TABLE ONOMASTIQUE.

- CONSTANTIN MEUNIER. Le Monument au Travail. VII — 105
- DE PRAETERE J. (Un Interview de M. —). Un précurseur de l'art décoratif moderne, par A. D. I — IV
- FOURNIER, Pierre. La grande question des garages. VIII — 113; IX — 142; X — 161 XI — 181; XII — 197.
- HENVAUX, E. Erreurs et Illusions. XI — 189
- HENVAUX, E. Le Problème de la Réglementation circulatoire chez nous et ailleurs. VIII — 128 X — 170
- JAZINSKY, S. La Jonction Nord-Midi. IX — 137
- TAUT, BRUNO. Lettre ouverte au Jury du Concours pour le Palais de la Société des Nations à Genève. IV — 46
- S. B. U. A. M. Pour qu'on n'enlaidisse pas Bruxelles. Place du Trône, place Poelaert, place Sainte-Croix. I — 2
- VALDI François. Il ne faut plus bâtir de vieilles maisons. V — 61
- VALDI, F. On devrait bâtir des maisons, comme on fabrique des autos. en série. VI — 77
- VALDI F. L'exemple de la Hollande. VII — 93
- VAN DE VEN. Prix annuel. XI — 192
- De Praetere, J. Mobilier Moderne, XI — 196; Dumont, Alexis. Un monument à La Panne, III — 39; Fierens-Gevaertt. Commémoration, XI — 196; François, Edouard. Prix, III — 29; IX — 155; Francis Jourdain, VIII — 136; Mies Van der Rohe, VIII — 136; Hoste, Huib. Noordzee Hotel, II — 19; Jourdain, Frantz. L'architecte, V — 65; Lurçat, André, VII — 95;

J. J. P. Oud, XI — 196; Perret, A. G. et C. L'œuvre de —, II — 19; Poupeye, C. La mise en scène théâtrale d'aujourd'hui, X — 195; S. B. U. A. M. Concours d'Entête de papier à lettres, III — 39; Taut, Bruno. L'architecte, III — 30; Van der Swaelmen, L. La protection des Sites, V — 73; R. Verwilghen. L'Urbanisme et le problème foncier, V — 72;

TABLE GEOGRAPHIQUE.

- BRUXELLES. A propos de la Jonction. VII — 101
- BRUXELLES. Les Nouvelles Halles. VI — 80
- BRUXELLES. (Pour qu'on n'enlaidisse pas —). Place Royale, place du Trône, place Poelaert, place Sainte-Croix par S. B. U. A. M. I — 2
- BRABANT. Concours provincial d'architecture. VII — 106
- BRUXELLES. Concours pour l'aménagement des abords du Palais de Justice. VII — 108
- GENEVE. Concours pour le Palais de la Société des Nations à — par V. R. IV — 43
- GENEVE. Le Nouvel Immeuble du Bureau International du Travail à IV — 41
- GENEVE. Lettre ouverte au Jury du Concours pour le Palais de la Société des Nations, a —, par Bruno Taut. IV — 46
- HAMBOURG. Comment la ville d'Hambourg résolut la crise du logement. I — 6
- LIEGE. Concours pour l'Exposition Internationale. XI — 190
- LA HAYE. XI^e Congrès International des Architectes. X — 174
- PARIS. Habitation à bon marché. VII — 98
- PARIS. L'Enceinte fortifiée de V — 70
- SURESNES. La Cité-Jardin de IV — 48

- SURESNES. La Cité-Jardin. Le groupe scolaire. de l'architecte Payret. VII — 96
- Anvers. Concours pour l'église St-Laurent. XI — 194;
- Anvers. Concours triennal d'architecture. X — 177; Anvers-Deurne. La Cité-Jardin Unitas, V — 64; Anvers. Extension, III — 36; Berlin. La Circulation à —, III — 38; Birmingham. Concours XI — 193; Birmingham. Edification d'un centre d'édilité, VI — 88; Brabant. Art décoratif, VI — 89; Brabant. Concours provincial d'Art Décoratif, II — 21; X — 176; Brabant. Concours d'affiche. IV — 58; VI — 87; IX — 153; Brabant. Exposition Concours de la province de —, III — 31; XII — 198; Bruxelles. Aménagement des abords du Palais de Justice, IX — 153; Bruxelles. Exposition universelle et internationale, I — 11; Brabant. Congrès des Arts décoratifs, IV — 59; Bruxelles. La Jonction Nord-Midi. VI — 86; Bruxelles. La vieille Boucherie, II — 19; Bruxelles. Vieux Bruxelles, V — 66; Budapest. Exposition d'art belge, VII — 109; VIII — 123; Charleroi. « Salon des Beaux-Arts », VIII — 135; Dessau. Le Bauhaus, VII — 100; Dusseldorf. L'Exposition « Gesolei », III — 33; France. Les casernes désaffectées, V — 65; Gand. Concours de la Chambre syndicale, I — 9; Gand. L'Académie Royale de Gand, III — 28; Genève. Palais de la Société des Nations, I — 9; II — 21; VI — 87; VIII — 134; X — 177; Hasselt. Le nouveau tribunal, VI — 87; Hollande. Congrès International des architectes. IX — 155; La Panne. Source d'eau potable, IV — 55; La Panne. Un monument Alexis Dumont, III — 39; Leipzig. Exposition du Livre, IX — 156; Liège. Exposition de, III — 32; VII — 109; Louvain. La reconstruction, VII — 104; Luxembourg. Congrès de l'Habitation IX — 154; Lyon. Exposition pour l'avancement des Sciences, IV — 60; Lyon. Les initiatives de M. Herriot, III — 37; Monza. Exposition, VII — 125; Paris. La circulation à, III — 38; Paris. La voie triomphale, V — 68; Paris. Le Centre Commercial et Industriel III — 36; Paris. Les arcades des Champs-Élysées, V — 65; Paris. Les Cités Satellites. III — 37; Paris. Travaux récents à —. Maison des Journalistes; Restaurant des Etudiants, V — 64; Stuttgart. Exposition VIII — 125; Stuttgart. Exposition « Die Wohnung », X — 178; Stuttgart. Exposition Habitation type, VI — 89; Stuttgart. Modèles d'art décoratif, VI — 88; Verviers. Marché couvert, VII — 107; IX — 154; Zurich. Exposition, VIII — 125; Zurich. La forme sans ornement, VII — 109; Protection du nom d'un artiste, X — 179.
- ARCHITECTURE.**
- UN INTERVIEW DE M. J. DE PRAETERE. Un précurseur de l'Art décoratif moderne, par A. D. I. — 4
- RECONSTRUCTION. Comment la ville d'Ham-bourg résolut la crise du logement. — Les Eco-les des Régions Libérées. I. — 6
- POUR AUGMENTER LE CONFORT des apparte-ments américains. II — 15
- CONSTRUCTIONS SCOLAIRES, Circulaire Minis-térielle. III — 25
- LE NOUVEL IMMEUBLE du Bureau International du Travail à Genève. IV — 41
- LA CITE-JARDIN DE SURESNES (Seine). IV — 48
- IL NE FAUT PLUS BATIR DE VIEILLES MAI-SONS, par Valdi. V — 61
- ON DEVRAIT BATIR DES MAISONS, comme on fabrique des autos, en série, par F. Valdi. VI — 77
- BRUXELLES. Les Nouvelles Halles. VI — 80
- LA CUISINE. Salle commune. VI — 82
- UN PROJET D'AUTOBUS SUSPENDU. VI — 84
- L'EXEMPLE DE LA HOLLANDE, par F. Valdi. VII — 93
- LA CITE-JARDIN DE SURESNES. Le groupe sco-laire. VII — 96
- HABITATIONS A BON MARCHÉ de la ville de Paris. VII — 98
- LE MONUMENT AU TRAVAIL, de Constantin Meunier. VII — 105
- LA GRANDE QUESTION DES GARAGES, par P. Fournier. VIII — 113; IX — 142; X — 161; XI — 181; XII — 197.
- ERREURS ET ILLUSIONS, par E. Henvaux. XI — 189
- LE ROLE DES GRANDS MAGASINS, par H. E. XII — 197

Académie Royale de Gand, III — 28; Au Service Artistique du Bon Marché, V — 65; Basilique Sainte-Jeanne d'Arc, X — 179; Buanderies Communales, III — 30; Conseil de la Société Belge des Urbanistes, VII — 110; Conseil de la Société Centrale d'Architecture, VII — 110; Commission Royale des Monuments, V — 76; Diplôme d'architecte, II — 19; Ecole Saint-Luc, à Schaerbeek, II — 20; Habitations métalliques, IX — 153; Institut Supérieur des Arts Décoratifs à Bruxelles, VI — 91; Institut Supérieur des Arts Décoratifs, VII — 110; L'architecture en béton n'est pas allemande, X — 179; L'architecte André Lurçat, L'architecte Frantz Jourdain, V — 65; L'architecture à Liège, III — 29; Les casernes désaffectées en France, V — 65; Le Bauhaus de Dessau, VII — 100; Le Rôle du béton armé, III — 29; Louvain. La reconstruction, VII — 104; L'œuvre de MM. Perret, II — 19; La Cité-Jardin Unitas, à Deurne-Anvers, V — 64; La Vieille Boucherie à Bruxelles, II — 19; Noordzee Hotel, de l'architecte Huib. Hoste, II — 19; J. J. P. Oud, XI — 196; Paris. Les Arcades des Champs-Élysées, V — 65; Stade du Parc Duden, III — 29; Travaux récents à Paris. Maison des Journalistes; Restaurant des Etudiants, V — 64; Vieux Bruxelles, V — 66; Vitrites et Etalages, III — 28; J. De Praetere, Mobilier Moderne, XI — 196.

URBANISME.

BRUXELES. Aménagement des abords du Palais de Justice, VII — 108
BRUXELLES. A propos de la Jonction, VII — 101
LA JONCTION NORD-MIDI, par S. Jazinsky, IX — 137
L'ENCEINTE FORTIFIEE DE PARIS, V — 70
LE PROBLEME de la Réglementation Circulatoire chez nous et ailleurs, par E. Henvaux, VIII — 128; X — 170
LE PROBLEME DE LA CIRCULATION. Mesures récentes, IV — 56
PLAN DU CENTRE DE LA VILLE DE BRUXELLES, IV — 45
PUBLICITE HEURTANT LE PAYSAGE, II — 13
POUR QU'ON N'ENLAIDISSE PAS BRUXELES. Place Royale, place du Trône, place Poelaert, place Sainte-Croix, par S. B. U. A. M. I — 2

TOWN PLANNING AUX INDES, V — 67
UN PROJET D'AUTOBUS SUSPENDU, VI — 84

Anvers - Extension, III — 36; Cristallisation Urbaine, III — 36; Centre Commercial et Industriel de Paris, III — 36; Espaces libres, III — 38; Les Poussières Industrielles, III — 38; La Circulation à Berlin et à Paris, III — 38; La Jonction Nord-Midi à Bruxelles, VI — 86; Lyon. Les initiatives de M. Herriot, III — 37; Le Métropolitain à Bruxelles, III — 35; Paris. Les Cités Satellites, III — 37; Paris. La Voie triomphale, V — 68; Réglementation des quartiers industriels, IV — 57; La Semaine de la Circulation à Bruxelles, III — 34; Travaux d'assainissement du Département de la Seine, IX — 157; L'Urbanisme et le problème foncier, par R. Verwilghen, V — 72; Le Zoning industriel, VII — 100; Agglomérés en

TECHNOLOGIE.

UN VOYAGE aux carrières des Pharaons, IV — 54
COLORANTS MINERAUX pour les mortiers,

IV — 51

Emploi des couleurs dans les réclames, IX — 157; Les Carrières du Hainaut et leur production, IV — 52; Le Ciment de laitier, IX — 156; Le plomb remplacé par le fer, IV — 53; Le plus haut barrage de France, IV — 53; Les colles et leur emploi, IV — 55; Pour tendre une toile à calquer, X — 173; Tuyauteries de gaz, IX — 157; Revision du Cahier des Charges de l'Etat, IV — 52.

STANDARDISATION.

Agglomérés en Béton, IX — 159; Format Standard des cartes postales, IX — 158; Standardisation en Angleterre et aux Etats-Unis, IX — 158; Tuyaux en fonte, IX — 160.

CONCOURS.

ASSOCIATION DES MANUFACTURES DE GLACES. Rapport du jury, II — 17
BRABANT. Concours provincial d'architecture, VII — 106

BRUXELLES. Aménagement des abords du Palais de Justice. VII — 108

CONCOURS TRIENNAL D'ARCHITECTURE de la Société Royale d'Anvers. VIII — 132

CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS A GENEVE, par V. R. IV — 43

LETTRE OUVERTE au Jury du concours pour le Palais de la Société des Nations. IV — 46

LIEGE. Exposition Internationale. XI — 190

PRIX ANNUEL VAN DE VEN. XI — 192

Affiche du Tourisme, X — 173; Aménagement des bords du Palais de Justice, IX — 153; Association des architectes et dessinateurs, VI — 88; Anvers. Eglise Saint-Laurent, XI — 194; Anvers. Concours triennal d'architecture, X — 177; Affiches Bouchonneries Réunies, VII — 95; L'architecte Bruno Taut, III — 30; VII — 107; Birmingham. Edification d'un centre d'édilité, VI — 88; XI — 193; Brabant. Concours Provincial d'Art Décoratif, II — 21; Brabant. Concours d'affiches, IV — 59; VI — 87; IX — 153; Cité universitaire à Paris, II — 21; Concours du « Daily Mail », IV — 59; Chambre Syndicale de Gand, I — 9; Couverture d'art, VIII — 134; Dessin de Cravates, Salterio, VII — 107; Enseignement Urbain, VII — 107; Erection d'une statue à Costa Rica, III — 30; Esquisses d'architecture, VI — 87-88; XI — 194; Exposition-Concours de la Province du Brabant, III — 31; Genève. Le Palais de la Société des Nations, VI — 87; VIII 134; X — 177; XII — 208; G.-D. du Luxembourg. Concours d'architecture, II — 21; Hasselt. Le nouveau tribunal, VI — 87; Jambes. Agrandissement de l'Eglise, XII — 208; Londres. Immeuble pour Bureau d'assurance, I V — 59; Luxembourg. Concours d'architecture, V — 76; Monuments funéraires, III — 30; X — 176; Prix Edouard François, III — 29; IX — 155; Prix de Rome, VI — 88; Province de Brabant, X — 176; Relevés de la S. C. A. B., IX — 153; X — 176; S.B.U.A.M. Concours d'Entête de papier à lettres, III — 39; Soc. Centrale d'architecture, VII — 107; Société des Nations, I — 9; II — 21; Stuttgart. Modèles d'art décoratif, VI — 88; Verviers. Marché couvert, VII — 107; Verviers. Marché couvert, IX — 154;

CONFERENCES ET CONGRES.

XI^e CONGRES INTERNATIONAL DES ARCHITECTES, à La Haye 1927. X — 174

Association des géomètres experts de Belgique, VI — 90; Bruxelles. Le Groupe libre, V — 75; Brabant. Congrès des Arts Décoratifs, IV — 59; Congrès des Architectes français, III — 30; Congrès des Habitations à Bon Marché, III — 32; V — 75; III^e Congrès International des Géomètres, I — 10; Hollande. Congrès International des Architectes, IX — 155; Luxembourg. Congrès de l'Habitation, IX — 154; Société Centrale d'Architecture, IV — 60; V — 75; VII — 110; Vienne. Congrès International de l'Habitation, II — 23;

EXPOSITIONS.

EXPOSITION ANNUELLE de la Société Centrale d'Architecture, par H. E. VIII — 124

Brabant. Art décoratif, VI — 89; XII — 198; Budapest. Art Belge, VII — 109; VIII — 123; Charleroi. Salon des Beaux-Arts, VIII — 135; Exposition de Liège, III — 32; L'Exposition « Gesolei » a Dusseldorf, III — 33; Expositions (Monza-Zurich-Stuttgart), VIII — 125; Exposition pour l'avancement des Sciences, à Lyon, IV — 60; Exposition universelle et Internationale de Bruxelles, I — 11; Florence. Exposition d'art graphique moderne, V — 76; Liège. Exposition, VII — 109; Leipzig. Exposition du Livre, IX — 156; Les futures Expositions, III — 32; Livre Russe, VIII — 123; Société Centrale d'Architecture, III — 31; Stuttgart. Exposition « Die Wohnung », X — 178; Stuttgart. Habitations type, VI — 89; Zurich. La forme sans ornement, VII — 109;

BIBLIOGRAPHIE.

Bouwen, III — 30; Le Centaure, IV — 58; Proesens, IV — 58; Bouwkundige Weekblad et Architectura, VI — 92; Knapen, Précis d'hygrométrie du bâtiment, VI — 92; Les fondations en terrain compressible, VII — 112; C. Poupeye. La mise en scène théâtrale d'aujourd'hui, XI — 195; The Architect Journal, XI — 195; Wetzel. Les Méthodes modernes d'éclairage, VII — 112.

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 FRS
NOS ABONNÉS REÇOIVENT :**

35

LES ABONNEMENTS PRENNENT COURS A PARTIR DU NUMÉRO 1

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

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

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

**COMPTÉ
CHÈQUES
POSTAUX
N° 16621**
