The image is a high-contrast, black and white abstract composition. It features a central white rectangular area containing text, surrounded by a thick black border. Within this border, there are several smaller white rectangular shapes of varying sizes, some of which are further subdivided by thin black lines, creating a complex, geometric pattern. The overall effect is reminiscent of a stylized architectural plan or a modernist graphic design.

DANS CE NUMÉRO :

1° OSCAR JESPERS, Sculpteur. Anvers
(avec illustrations)

2° TECHNIQUE DU GARAGE.

REVUE MENSUELLE BELGE LA CITÉ

URBANISME ■ ARCHITECTURE ■ ART PUBLIC
RECONSTRUCTION
DES RÉGIONS DÉVASTÉES

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); M. Raph. VERWILGHEN, Ingénieur Urbaniste (Bruxelles), Secrétaire de la Rédaction.

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); 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. SCHLEICHER (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 (architecte).

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, 20 francs; Etranger 25 francs. Le numéro, 2 francs. Les abonnements peuvent se prendre en versant la somme de 20 francs 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

VOLUME
5

LA CITÉ ARCHITECTURE URBANISME

NUMERO
4

OSCAR JESPERS

Voici un sculpteur dont les qualités plastiques et statiques font un collaborateur précieux.

Parlant architecture, Oscar Jespers me dit un jour : « Une architecture est belle lorsqu'elle est bien calculée ».

Cette boutade prouve qu'il ne saurait être question ici de style-point-de-départ, ni de sculpture-ornement.

Voici un sculpteur-constructeur !

Les architectes sont devenus de bien mauvais clients des sculpteurs, et pour cause ! Ces derniers n'ont pas suivi l'évolution de l'architecture.

Cette évolution, ou plutôt cette révolution, J.-J.-P. Oud nous l'explique en des phrases lumineuses : « Il semble que de nos jours seulement, sous la poussée des événements, et par suite d'une conception esthétique élargie, une architecture qui parle par elle-même soit possible, une architecture à laquelle les autres arts ne seront pas appliqués et par conséquent subordonnés, mais avec laquelle ils coopèrent organiquement. Dès l'origine, la beauté vit dans les fonctions constructives de l'édifice ; la tension harmonieuse des formes l'élève au-delà des nécessités matérielles dans le domaine de l'esthétique » (L'Architecture de Demain et ses Possibilités Architectoniques, « La Cité », novembre 1923).

LA CITÉ.

MARS 1925.

La masse des sculpteurs réagit contre cette tendance.

En voyez-vous marchant de pair avec nous?

En voici un : Oscar Jaspers.

Il nous fût donné de voir un ensemble de Jaspers en même temps que des œuvres de Rodin au salon de l'Art Contemporain à Anvers en 1924 : exposition fertile en enseignements précieux.

D'autres sculpteurs intéressants, Archipenko par exemple, furent parfois opposés à Rodin au détriment de celui-ci. Mais chez la plupart de ces artistes, la sensibilité s'exprime aux dépens de l'équilibre, tandis que d'autres n'arrivent qu'à nous donner de froides constructions mécaniques ou cérébrales, quand *leur* abstraction ne les mène pas à un art indigent.

Attentif aux multiples manifestations de l'évolution moderne, intellectuel, sportif, Jaspers vit en communion étroite avec l'esprit de son temps. Mais son art n'est point cérébral, et malgré son souci constant d'écarter toute cause émotive extra-plastique, je ne lui connais aucune œuvre pauvre ou inexpressive. Cependant, il n'a rien à voir avec les expressionnistes.

Quoiqu'il ne soit pas un individualiste, on ne le voit pas embri-gadé dans l'un ou l'autre « isme ». Il pourrait bien, en sculpture, occuper la place distincte que Jean Cocteau occupe en littérature.

Le cinéma, la musique, la peinture, n'exercent aucune action dissolvante sur son art, et cependant, il ne cesse de s'y intéresser. Mais il est *sculpteur* : et il n'y a rien d'anecdotique dans son œuvre.

Pour la définir, on peut parler de synthèse, si l'on entend par là : la construction après la mise en pièces, la re-crédation après l'assimi-lation, la synthèse après l'analyse.

Jaspers vit comme tout homme sain vit; et si ses sens toujours en éveil sont prêts à répondre à tous les appels de la vie, il sait que cela n'a rien à voir directement avec la sculpture. Celle-ci doit repous-ser impitoyablement tout ce qui est anti-plastique. Le vivant, le trompe-l'œil, le sentimental, le sensuel lui répugnent et mènent, du reste, à un succès trop facile, qui ne répond nullement aux visées de ce grand joueur hypersensible.

Les volumes, la matière et l'équilibre, voilà ses atouts.

Mais c'est un joueur aussi conscient qu'enthousiaste. Il sait d'où il vient et il sait où il va.

Il est précis et nettement délimité et il a horreur du mou, du vague et du flottant.

Exactes, achevées et lisses comme des pièces d'ajusteur, ses sculptures ne sont pas mécaniques cependant.

Fils de sculpteur, possédant à fond le métier établi sur des études serrées, il se passe volontiers de l'aide du praticien.

Et s'il sait pétrir la glaise et couler le plâtre, sa préférence ira toujours à la taille directe de la pierre ou du bois.

Lorsqu'il entame un bloc, il sait ce qu'il en tirera, mais il ne détruit ni le bloc ni la matière. La pierre reste pierre et le bois reste bois, et l'œuvre sera là, imprégnée de sensibilité.

Lorsque Jaspers a fini (et il sait quand il a fini), chaque élément nécessaire, chaque volume indispensable à la construction, occupe une place essentielle, dont on ne pourrait le déloger sans rompre l'équilibre.

De là cette immuabilité, cette espèce d'éternité qui caractérise cet art.

Anvers semble indifférente à l'effort de Jaspers, qui, du reste, ne continue pas la tradition anversoise...

Et de par Jordaens et de par Rubens surtout, Rodin est plus Anversois que Jaspers, qui y est né et qui y vit (1).

Peu de maisons sont faites pour recevoir les œuvres de Jaspers, qui mettent en fuite tout ce qui s'y trouve généralement, et je ne le vois pas entrer en « bleu » dans certaines collections, sans provoquer un malaise chez les anciens ».

Il est de notre temps! Il est comme nous, il est comme vous,

(1) En 1924, à l'Exposition de l'Art Contemporain, Anvers acheta plusieurs Rodin et pas de Jaspers.

constructeurs de villes nouvelles, urbanistes, architectes d'esprit nouveau!

Voici votre sculpteur! Voici notre sculpteur!

Voici un co-opérateur synchronisé!

Oscar Jespers aime nous voir construire rationnellement.

Il est un passionné d'architecture et il est architectonique.

J'eus le bonheur de pouvoir travailler en collaboration étroite avec lui. Ce furent un plaisir rare, des heures précieuses, du travail fertile.

Déjà Berlin et Amsterdam s'informent de lui. Allons-nous le laisser partir, lui aussi?

Et cependant, je vois des rapports à rythmer, des murs à sensibiliser, des surfaces à diviser!

Pierre VANDERVOORT.

Nieuport-Bains, le 14 février 1925.

PEINTURE

LES TRAVAUX DE PEINTURE que vous avez à faire exécuter ne seront faits à bas prix et en vous donnant toutes les garanties de solidité et de durée que si votre peintre emploie les produits de la maison

DE KEYN FRÈRES

27, Rue aux Choux, 27, BRUXELLES

Téléphones : 258,12 - 163,64

ANVERS

Canal des Vieux Lions, 37-39,

Tél. : 7477

LIÈGE

Rue des Guillemins, 59,

Tél. : 7047

GAND

Avenue de la Cour, 1

NAMUR

3, Rue Delvaux, 3

Tél. : 1220

USINES :

14, Impasse du Vernis, ANDERLECHT

Tél. : 458,82

13, Av. de l'Indépendance, KOEKELBERG

Tél. : 635,46

Tournez ce feuillet pour en avoir la preuve.

PARCE-QUE...

La Maison DE KEYN Frères est :

La plus ancienne firme Belge (fondée en 1840);

La plus grande vente du pays (5 maisons de vente, 2 usines) ;

Fournissant au plus bas prix (suppression de l'intermédiaire, vente directe du fabricant aux consommateurs) ;

Ne livrant que des produits purs (certificats d'analyse délivré sur demande avec toute commande);

La firme ne fournissant pas aux particuliers, s'adresser à un entrepreneur de peinture pour obtenir ses produits.

Si votre peintre ne les emploie pas nous tenons à votre disposition des adresses de Patrons peintres sérieux dont les travaux vous donneront entière satisfaction.

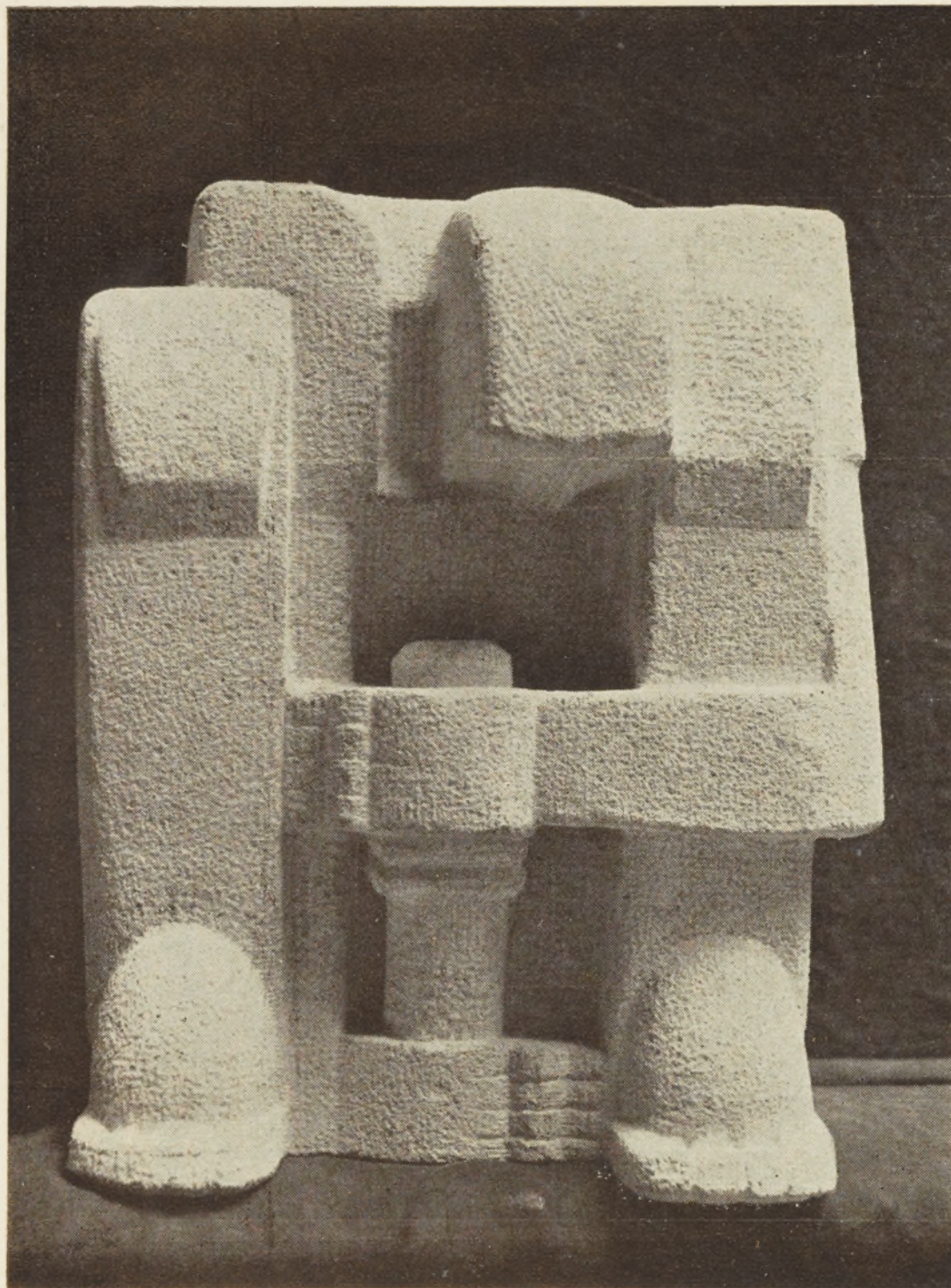
OSCAR JESPERS
SCULPTEUR — ANVERS

PLANCHE I



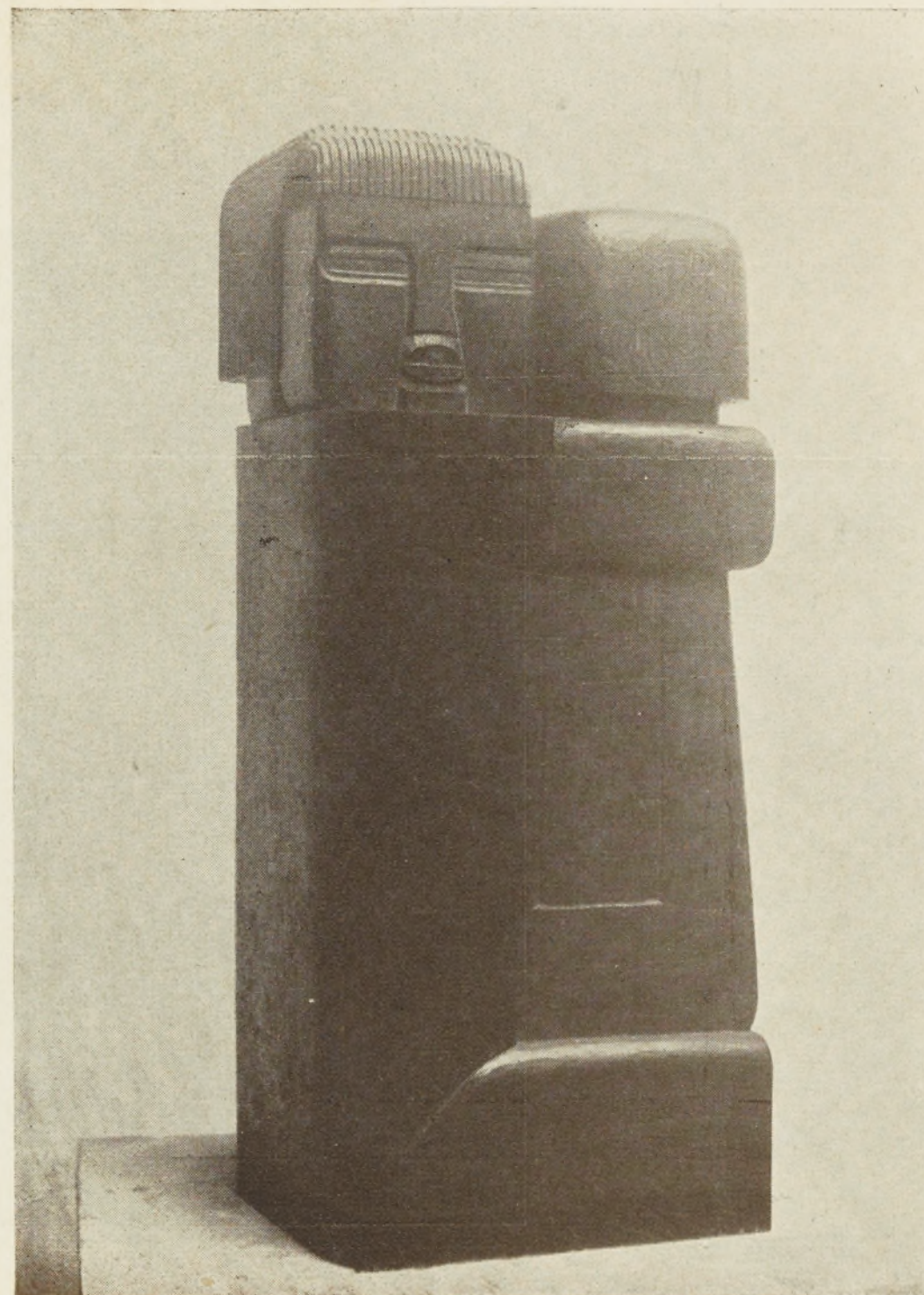
PECHEUR

Pierre d'Euville



LE CERAMISTE
face

Euville. Taille directe



MÈRE ET ENFANT
dos

Palissandre. Taille directe



TECHNIQUE DU GARAGE

Le garage est un élément nouveau en architecture. Son développement toujours croissant, et le caractère impérieux des nécessités qui le conditionnent, rendent indispensable une étude spéciale de son cas, une « Technique du Garage ».

Etude du plan. — Le plan doit être fonction des voitures à garer. Si le garage doit se spécialiser dans certain type de voitures, il faudra en tenir compte dans le sens de la plus grande économie d'espace, pour obtenir un bon rendement. Si le garage ne doit pas être spécialisé, on pourra prévoir la répartition par groupes de voitures de dimensions semblables. Voici quelques indications sur l'emplacement minimum nécessaire à quelques châssis-types :

	Largeur	Longueur
Citroën 5 HP.	1m.90	3m.50
Citroën 10 HP.	1m.90	4m.50
Ford courante	2m.	4m.
Voitures légères	2m.	4m.50
Grosses voitures	2m.20	5m.50
		à 6m.50
Cadillac	2m.30	6m.

Garage libre : Suivant la largeur du terrain dont on dispose, il faudra répartir les voitures suivant les indications de nos fig. 1 à 7, à savoir :

Largeurs de 8 à 11 mètres. — Une rangée de voitures, plus ou moins inclinées suivant largeur et châssis. Passage latéral, avec plaque tournante au fond, permettant aux voitures de tourner face à la sortie, et de gagner leur stationnement en marche arrière, le tout sans intervention du personnel (fig. 1).

Largeurs de 11 à 15 mètres. — Deux rangées de voitures. Passage central, plaque tournante au fond (fig. 2).

Largeurs de 15 à 16 mètres. — Deux rangées de voitures, placées perpendiculairement à l'axe du garage. Les voitures peuvent gagner leur place par simple marche arrière, sans intervention d'une plaque tournante (fig. 3). C'est à partir de cette largeur que commencent les garages vraiment pratiques et agréables pour l'usager. On peut conserver cette disposition pour des largeurs sensiblement plus importantes, augmentant ainsi la commodité du garage et améliorant son aspect, mais au détriment du rendement. (Un garage de grand luxe de la rue Tenbosch, à Bruxelles, offre 22 m. 50 de largeur pour une double rangée de voitures).

Largeurs plus grandes. — Si des largeurs plus grandes sont possibles, il deviendra plus intéressant de juxtaposer deux dispositions des types ci-dessus, avec deux passages se joignant par le fond, et formant circuit (fig. 4 et 5). Dans le cas de la fig. 5, on peut prévoir une rangée médiane de colonnes, servant à soulager la charpente de toiture, à délimiter les emplacements, à supporter les appareils de chauffage et d'éclairage, etc.

Garages sur plans carrés ou irréguliers. — On peut faire d'excellents garages dans ce cas, en recourant à une plaque tournante centrale (fig. 6 et 7).

Dans toutes ces hypothèses, on en arrive à la construction de bâtiments à portées importantes. En effet, sauf dans le cas de la fig. 5, assez rare d'ailleurs, les colonnes doivent être rigoureusement bannies de tout garage. Toute colonne diminue sensiblement le rendement de l'espace disponible; outre la place qu'elle occupe, elle usurpe un espace considérable autour d'elle (manœuvres pour l'éviter), enlève toute souplesse à la distribution des emplacements, prend de la lumière, de l'air, est exposée aux chocs, aux salissures, nécessite des fondations supplémentaires, etc., etc.

Il y aura lieu cependant d'étudier soigneusement ces constructions à grandes portées, et d'en confier l'exécution à des maisons spécialisées (dangers d'effondrement, responsabilité en cas d'accidents, etc.).

Garages à boxes. — Les garages à boxes, dont la vogue s'accroît, sont conditionnés à peu près par les mêmes lois, sauf en ce qui concerne les emplacements prévus pour chaque voiture, qui doivent être augmentés sensiblement pour faire place aux cloisons et montants de séparation, avec le jeu nécessaire pour permettre l'ouverture des portières et la sortie aisée du chauffeur. Le minimum tolérable varie entre 2 m. 25 de largeur pour les petits châssis et 2 m. 75 pour les grosses voitures. Ici aussi, on peut prévoir des boxes de largeurs différentes, pour pouvoir satisfaire à tous les besoins sans trop de perte de rendement. La longueur varie entre 5 m. (strict minimum) et 6 m. 50/7 m., suivant les mêmes conditions.

Le surplus d'espace nécessité par les boxes, et leur prix d'établissement assez élevé, se rachètent par une location plus avantageuse, ainsi que par une diminution de responsabilité pour le garagiste.

C'est une erreur de combiner la structure des boxes avec celle du garage proprement dit. Le box peut être très bas sans inconvénient. On peut le fermer au-dessus et même sur les côtés par un simple grillage métallique de force convenable, ce qui permet de donner au box à la fois l'éclairage, la ventilation et le chauffage, sans installations spéciales. Les montants et cloisons peuvent ainsi rester très légers et peu encombrants. Les meilleures portes sont les volets métalliques, n'offrant aucun encombrement. Des boxes ainsi compris se logent à peu de frais sous une toiture générale, suffisamment haute, claire et d'un aspect satisfaisant.

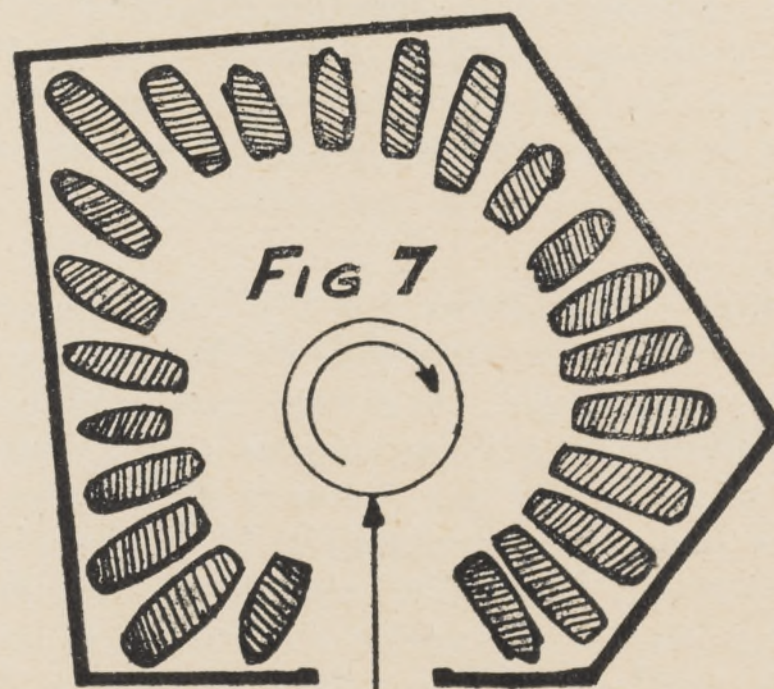
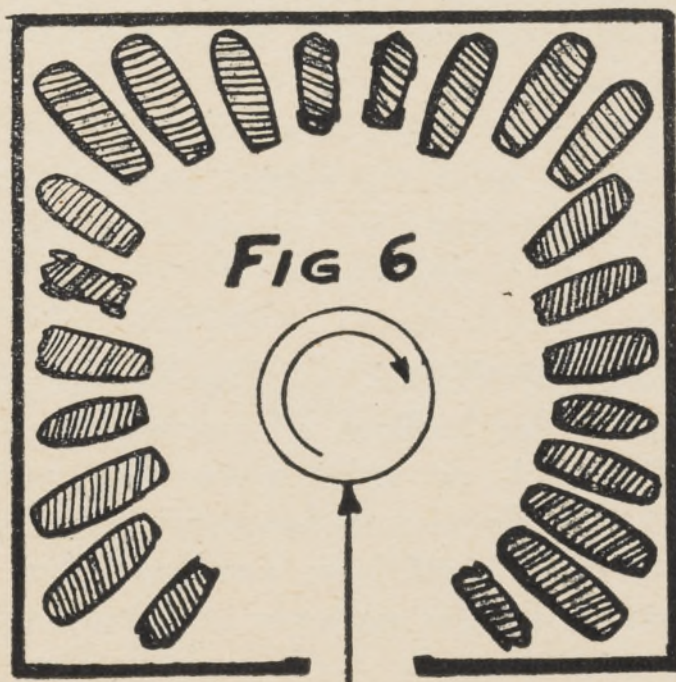
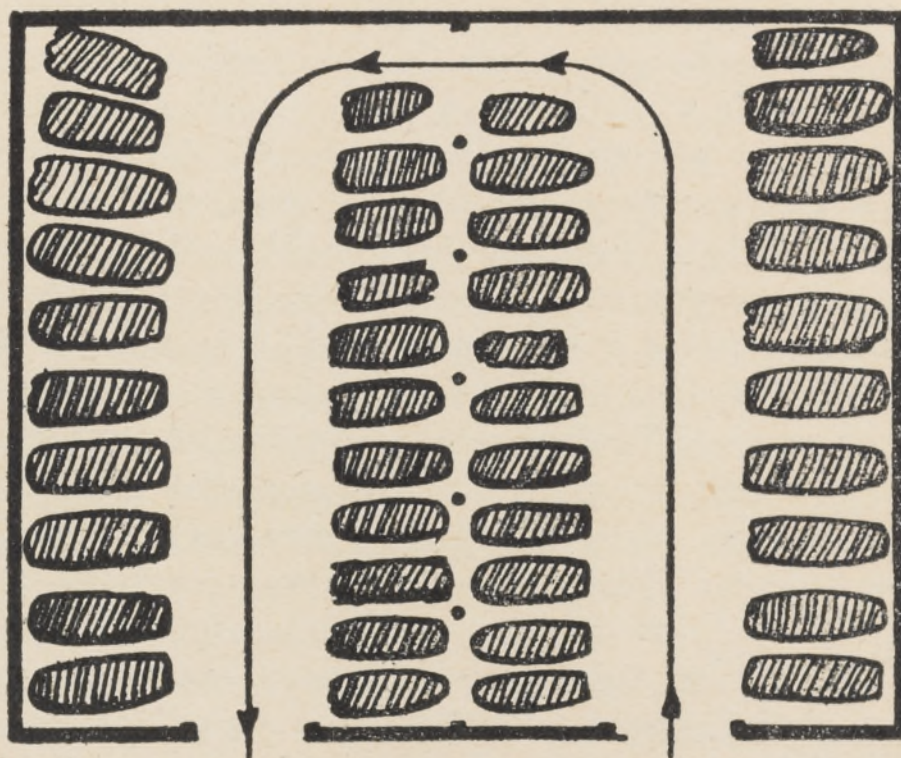
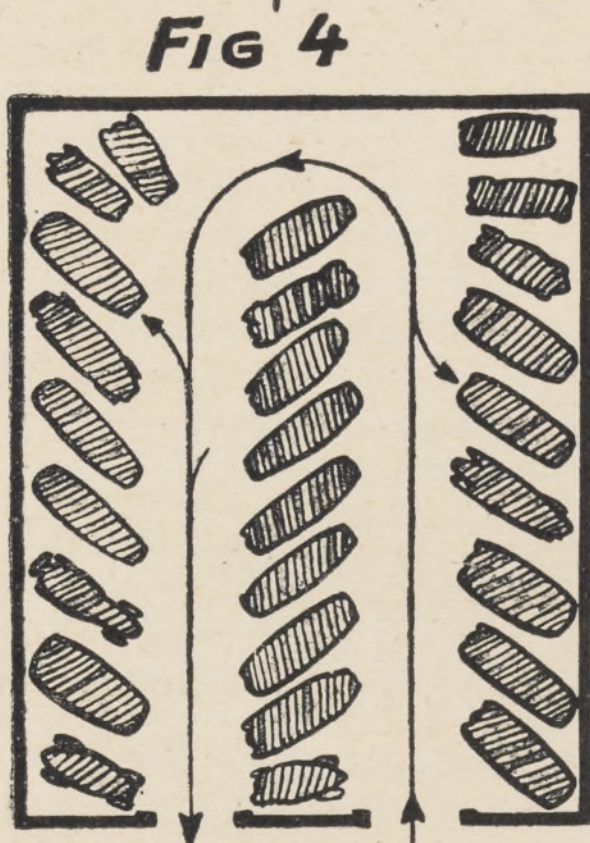
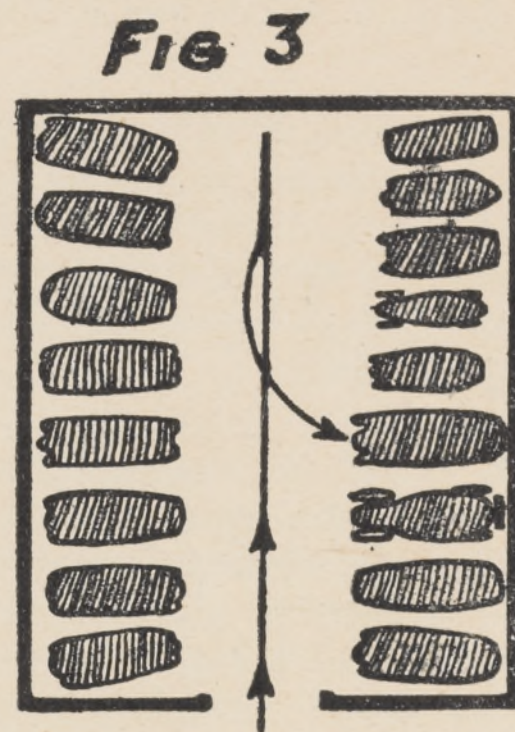
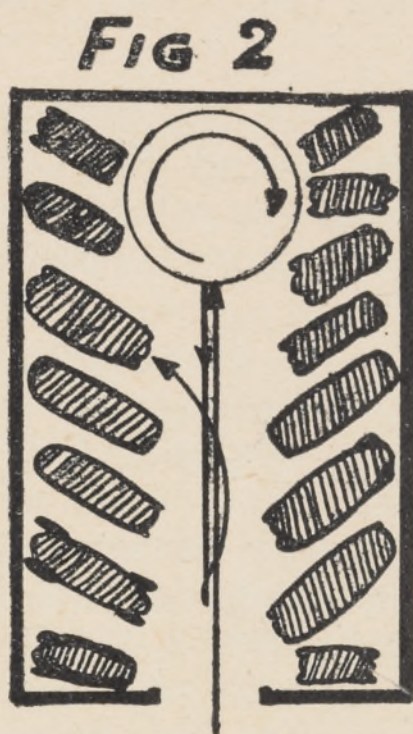
Garage à étages. — Sauf nécessité absolue, le garage à étages n'est guère à conseiller. Un plancher capable de supporter

des voitures en état de marche, de quelque matériau qu'il soit constitué, est forcément très coûteux. (La répartition des charges, dans le cas de voitures automobiles, est telle que le même mètre carré peut être appelé à supporter quatre roues de voitures voisines, soit 2,000 à 2,500 kgs, alors que le rectangle de 40 m² circonscrivant ces mêmes voitures ne porterait au maximum que 10 tonnes, soit 250 kgs par mètre carré. On est ainsi conduit à envisager un plancher dont la poutraison serait établie pour des charges de l'ordre de 300 kgs, et le hourdis pour des charges de 2,000 kgs. — conditions allant à l'encontre d'un bon résultat technique ou économique.)

Au surplus, un étage de garage est loin de doubler le rendement de la surface qu'il occupe. Il nécessite les frais d'établissement d'un ascenseur, les frais d'exploitation et d'entretien, de réparation, de celui-ci, ainsi qu'un personnel qualifié pour le manœuvrer. Il nuit au bon rendement du rez-de-chaussée par la circulation supplémentaire qu'il occasionne, par les colonnes qu'il faudra y planter à espaces plus ou moins rapprochés, par la privation d'air et de lumière (coût de la lumière artificielle en usage permanent).

Si malgré tous ces désavantages la nécessité d'un étage s'impose, il faudra recourir au béton armé plutôt qu'à tout autre mode de construction. En effet, c'est surtout dans ce cas de surfaces portantes à haute surcharge que le béton armé se montre plus économique que les autres solutions.

Nivellement. — Si le terrain dont on dispose présente une déclivité vers la rue, c'est une erreur de la supprimer. Une pente assez sensible vers la sortie est un avantage inappréciable pour le chauffeur en cas de rétivité du moteur au départ. Comme par un fait exprès, cette rétivité choisit toujours, pour se manifester, le moment où les accus de démarrage sont déchargés. Le chauffeur pourra, dans ce cas, grâce à la déclivité, user de l'argument suprême du départ sur lancée.





Dans le cas d'un garage à pente de ce genre, on peut associer la toiture à ce mouvement, dans une certaine proportion, de façon à diriger les eaux de pluie vers la rue, tout en évitant des chéneaux profilés à pente et à sections variables.

Eclairage. — Il est important qu'un garage soit bien éclairé, et que la lumière introduite soit judicieusement répartie. Pour cela, il est nécessaire d'avoir plus d'une source d'éclairage. Un seul lanterneau vitré longitudinal pratiqué dans la toiture, même s'il est très large, n'éclairera les objets que sous un seul angle, et beaucoup de recoins seront totalement privés de lumière. Il faut à tout prix libérer le garage de la superstition du toit « à sheds » ou Raikem. Rien de plus funèbre que le spectacle d'une rangée de voitures vues à contre-jour sous un toit de ce système. Toute lumière étant délibérément supprimée sur trois des quatre points cardinaux, on arrive à ce résultat, d'ailleurs coûteux, d'avoir des voitures éclairées violemment d'un jour blafard sur un seul côté, alors que le reste est plongé dans une obscurité rendue plus opaque par le contre-jour. On en est réduit à déplacer les voitures pour y travailler, ou à les éclairer artificiellement en plein jour. Ces toitures en zigzags sont d'ailleurs parfaitement inesthétiques, aussi bien à l'intérieur que vues du dehors.

La meilleure solution consiste en l'aménagement de deux vitrages continus, ou plus, tout le long des versants symétriques de la toiture.

Lavage des voitures. — C'est une erreur commune de loger le poste de lavage sous la toiture principale. Un garage sera toujours assez humide au gré des usagers : la vapeur d'eau dégagée par les moteurs en marche, par les radiateurs surchauffés (à la rentrée des voitures), l'humidité amenée du dehors par les portes constamment ouvertes, y pourvoiront amplement. Il est donc recommandé de placer le poste de lavage dans une cour extérieure, soit à ciel ouvert, soit sous un

auvent fortement ventilé. On évitera ainsi un excès d'humidité dans le garage, l'éclaboussement des voitures et des murs, le ruissellement des eaux sales sur le pavement glissant.

Poussières. — La poussière est la grande ennemie des carrosseries, autant que des mécanismes des voitures. Il est difficile d'éviter les poussières venant du dehors par les portes ouvertes; mais il est possible d'éviter la présence de sources permanentes de poussière à l'intérieur même du bâtiment. Pour cela, choisir avec soin le **pavement** à adopter. Il en existe de tous genres, plus ou moins solides et durables, plus ou moins résistants à l'action chimique des huiles, graisses, essences, etc. Mais il est indispensable d'exiger des garanties en ce qui concerne la désagrégation de leur surface en fines poussières, notamment en poussières de ciment, mortelles pour le vernis des carrosseries. Les pavements monolithes et les dalles en agglomérés se valent à peu près tous sous ce rapport. Seul le pavé de grès échappe à ce défaut.

Les mêmes inconvénients accompagnent l'emploi de toitures ou sous-toitures à base de ciment, fibro-ciment (plâtre, à un degré moindre). Ici, la poussière n'est pas due aux frottements comme pour les pavements, mais aux vibrations que subissent ces toitures légères sous l'action des vents, des trépidations des voitures, de la dilatation des charpentes, etc.

Ces fines poussières de ciment ont un mordant qui s'attaque lentement, mais inexorablement, à l'émail des carrosseries, au poli des nickelages.

Incombustibilité. — Les règlements communaux, les polices d'assurances sont assez explicites à ce sujet pour que nous négligions d'y demeurer longuement. On évitera donc tous matériaux combustibles dans la construction des garages et dans leur aménagement.

Chauffage et ventilation. — Il n'est plus



de garage moderne sans chauffage. Le chauffage à la vapeur doit être écarté, surtout à cause de l'humidité qu'il entretient par les fuites de vapeur inévitables à chaque joint. Il est également trop brutal et bruyant. On lui préférera le chauffage à circulation d'eau, souvent trop sec pour les appartements, parfait ici où l'atmosphère est toujours saturée de vapeur d'eau.

L'emplacement des radiateurs est extrêmement délicat à déterminer. Des tuyauteries posées à ras du sol risquent d'endommager gravement les pneus. A hauteur moyenne, elles risquent de faire jouer les carrosseries au détriment de leurs joints. A plus grande hauteur, ces inconvénients disparaissent, mais au grand détriment du rendement.

C'est pourtant la solution à préférer, pourvu que l'on dispose d'une toiture bien étanche à l'air. La tuile ou les ardoises — naturelles autant qu'artificielles — offrent de nombreux interstices de passage à l'air, par suite de leur placement non jointif. Une sous-toiture remédiera à ces inconvénients, à condition que le matelas d'air entre cette sous-toiture et la couverture soit **emprisonné**, faute de quoi cet air se renouvelant continuellement par l'extérieur refroidira aussi parfaitement la sous-toiture qu'il aurait refroidi la couverture simple.

Il faut pouvoir doser très exactement la ventilation en hiver, pour renouveler l'air, sans perdre trop de chaleur ou pour rafraîchir l'atmosphère en été, par un brassage énergique et continu. La ventilation latérale, par des vasistas pratiqués dans les versants de la toiture, manque de souplesse et d'efficacité. Elle nécessite un grand nombre de manœuvres répétées. Il est beaucoup plus efficace de provoquer un courant longitudinal, dans l'axe du bâtiment et le plus haut

possible. Ce résultat est facile à obtenir au moyen de larges fenêtres à ouvrants ou volets réglables, aménagées dans les pignons, à chaque extrémité du bâtiment.

Annexes. — Un garage comporte un certain nombre de services annexes, tels qu'ateliers de réparation, magasins à pneus, à accessoires, dépôts d'huiles et d'essences, bureaux, salles d'exposition, logements de conciergerie, locaux sanitaires, etc.

Si l'on admet la nécessité d'adopter un plan le plus régulier possible pour le garage **proprement dit**, on pourra réserver les parties irrégulières ou superflues du terrain au logement de ces divers services.

Les bureaux, salles d'exposition, conciergerie, se grouperont naturellement vers la façade, où l'érection d'un bâtiment à étages est souvent imposée par les règlements urbains. Ces mêmes règlements régissent assez **explicitement la construction des dépôts d'essence et d'huile** pour que nous n'ayons pas à nous étendre sur ce point. Les magasins à pneus demandent des locaux sombres **et frais**, et trouveront leur emplacement tout désigné dans les sous-sols à front de rue. Il conviendra de les isoler soigneusement de la chaufferie du chauffage central, logée également dans les sous-sols. L'atelier, par contre, ainsi que les annexes indispensables : magasins à outillage et accessoires, demandent beaucoup de clarté; il est en outre exigé de les éloigner le plus possible de la voie publique et des constructions mitoyennes. Toutes ces raisons conduisent à les grouper au fond du bâtiment, si possible donnant sur la cour.

Enfin la cour recevra, outre le poste de lavage, les installations sanitaires indispensables.

B. B. KELLY.



LA LEGISLATION DU ZONING EN AMERIQUE

Qu'est-ce au fait que le « zoning » dont il est si souvent question dans les revues et les livres américains, qui s'occupent d'urbanisme? C'est le nom que l'on donne en Amérique à des règlements de bâtisse — qui le plus souvent ont force de loi — et qui limitent dans chaque quartier ou partie du territoire communal l'usage que l'on peut faire du sol. Ces règlements déterminent la hauteur et le nombre des étages des édifices; la proportion de terrain qui peut être occupée par les bâtiments, etc. Leur but est de régler l'usage des propriétés privées de manière à favoriser l'hygiène, la sécurité, le bien-être moral et physique de la communauté : Herbert Hoover, qui fut durant la guerre le très habile ravitailleur de la Belgique, et qui, actuellement a dans ses attributions en tant que secrétaire d'Etat au ministère du Commerce, tout ce qui a trait à l'urbanisme, est un de ceux qui ont le plus contribué à l'extension du mouvement en faveur du zoning, qu'il définissait dernièrement comme étant « une convention raisonnable entre voisins en ce qui concerne l'usage du sol. »

Ces règlements de « zoning » diffèrent très avantageusement et très grandement de nos règlements de bâtisse en ce qu'ils établissent un régime distinct pour chaque partie du territoire communal, autorisant au centre de la ville, par exemple, de plus grandes hauteurs qu'à la périphérie, défendant la construction d'usines dans les quartiers de villas ou d'habitations et empêchant la construction de maisons près des gares de marchandises ou les quais. Ils constituent donc des « règlements différentiels » du genre de ceux auxquels M. le Gouverneur Beco conseillait déjà, durant la guerre d'avoir recours en s'ingéniant à montrer que notre législation en permet l'édiction. Ils sont la traduction en ordonnances administratives des desiderata formulés par les urbanistes et

concrétisés par eux dans leurs plans d'aménagements.

En Amérique où le chaos des grandes villes était devenu inimaginable, l'utilité de cette réglementation différentielle du « zoning » fut patente. Aussi l'idée fit-elle rapidement son chemin. En janvier 1923 il n'y avait que 129 villes et villages dotés de règlements de « zoning ». L'exemple fut donné par New-York qui adopta pareil règlement en 1916; déjà d'ailleurs en 1909 Los Angeles (Californie) avait réglementé l'utilisation du sol et en 1904 la ville de Boston (Mass.) avait réglementé la hauteur des édifices.

Aujourd'hui 24,000,000 de personnes, habitant 261 communes, jouissent en Amérique des avantages de la législation du « zoning ».

Le Département du Commerce à Washington (Division of Building and Housing) vient d'en publier la liste complète. Elle prouve que l'Etat de New-Jersey tient la tête avec 66 communes. L'Etat de New-York compte 41 communes possédant des règlements de « zoning ». Celui de Californie, 33, etc.

Villes, villages montrent dans l'Amérique tout entière, le plus grand intérêt à cette question du zoning. Un grand nombre de communes s'occupent activement de la solution de cette question qu'elles étudient avec l'aide enthousiaste de commissions et comités spéciaux. Même dans les Etats où la législature ne permet pas encore l'adoption de règlements de « zoning » plusieurs villes étudient déjà la question afin que les règlements soient prêts à entrer en vigueur dès que la loi le permettra.

Ces quelques données concernant l'extension prise par la législation du « zoning » sous l'impulsion du Ministère du Commerce et de son éminent Secrétaire d'Etat, montrent à nouveau que l'urbanisme progresse en Amérique à pas de géants. R. V.



L'URBANISME AU MAROC

Dans une communication faite à l'Académie royale de Belgique (*), M. Jules Brunfaut, membre de l'Académie, a attiré l'attention sur l'œuvre intéressante accomplie au Maroc par les urbanistes français.

L'illustre maréchal Lyautey, nous dit-il, a voulu préserver cette belle colonie africaine d'altérations irréparables en lui apportant les avantages de la civilisation et en y adaptant avec tact, mesure et méthode les idées modernes en matière d'urbanisme. Jadis, et notamment en Algérie, les villes anciennes étaient éventrées, les ruelles élargies, et des bâtisses, à étages multiples, écrasaient de leurs masses les modestes et si caractéristiques demeures indigènes; d'où un ensemble hétéroclite et d'esthétique nulle. Le Maréchal a eu la bonne fortune de trouver, pour réaliser ses idées, un architecte de premier ordre, spécialisé dans les études d'aménagement et de création de villes : M. Henri Prost, grand prix de Rome, vainqueur en première ligne du concours international pour l'agrandissement de la ville d'Anvers.

« Au début de sa délicate mission, cet artiste distingué eut à lutter, à Casablanca, avec des difficultés peu ordinaires, trouvant le terrain où devait s'exercer son talent encombré de constructions informes établies par les premiers immigrants en un désordre inénarrable. Il fallut négocier, exproprier, déblayer, et enfin purent être établies les grandes lignes d'ensemble d'un plan urbain admirablement conçu, que les apports d'exécution vinrent mettre en pleine valeur. »

C'est cet énorme labeur et cette tâche de dix années que M. Brunfaut a pu étudier en avril 1924 et dont il rend compte en quelques pages fort agréables à lire.

Il s'arrête d'abord à Casablanca : « lon-

geant les murs crénelés en pisé de la ville arabe, une large avenue, venant du port agrandi, mène à la place de France, où, au pied de la tour de l'horloge se concentre l'animation des deux cités. De là rayonnent les principales voies dont l'une conduit à la vaste place, centre civique qu'avoisinent les principaux monuments; d'autres au quartier commerçant, à la région séduisante des villas et, à la périphérie, au quartier industriel. Si le côté urbanistique du problème est réussi, il faut reconnaître, nous affirme M. Brunfaut, qu'il a été heureusement complété par la valeur rare, spéciale et neuve des divers monuments. »

Quoique nous ne puissions avoir de l'admiration pour les « éléments décoratifs indigènes, chapiteaux arabes, encorbellement à stalactites ou à alvéoles » dont on a agrémenté les constructions nouvelles nous admettons volontiers, avec M. Brunfaut, que celles-ci puissent compléter fort heureusement le site urbain étant donné que « leurs compositions ont pris comme points de départ, des masses blanches, cubiques ou parallélépipédiques » que leurs architectes ont troué de baies appropriées au climat.

Et somme toute il est bien possible dans ces conditions que l'architecture privée, hôtels, banques, maisons de commerce, « contribue à faire de Casablanca une cité, jolie à souhait, où l'on sent vivre et agir les « Hommes nouveaux » de Claude Farrère ».

« A Rabat, nouveau programme d'urbanisation avec des éléments constitutifs d'ordre supérieur, et encore une fois, complète réussite. L'imposant Palais de la Résidence, avec ses dépendances et ses jardins, forme le grand axe de la vaste composition et occupe les pentes de la colline entre la Médina emmurillée et le Chella : à proximité, les services de l'état-major et de l'administration, puis la caserne des spahis réalisent un ensemble des plus séduisants dont une vue,

(*) Bulletin de la Classe des Beaux-Arts. Séance du 9 octobre 1924.



prise en avion, permet d'apprécier le grand style de l'aménagement général. »

Le tracé des voies est ingénieusement conçu et s'adapte aux accidents du terrain.

« A Meknès, la ville nouvelle est établie sur un plateau dominant l'antique cité, dont elle est séparée par un profond vallon : le petit palais du général, les locaux de l'état-major, les camps, le quartier commerçant de la gare sont habilement groupés le long d'avenues, au milieu d'espaces verdoyants et de merveilleux jardins. Un site choisi est dévolu à l'hôtel Transatlantique, sorte de bungalow à terrasse d'où l'on jouit d'une vue féerique sur les mosquées, les minarets, les medersas, les murailles crénelées de la Médina, et, plus loin, sur l'immense enceinte entourant les palais, harems, écuries en majeure partie ruinées, l'aguedal et l'autrucherie de ce « Versailles marocain », grandiosement conçu par Moulay Ismaïl, qui, ébloui par la gloire et le faste de Louis XIV, rêva d'en devenir le gendre, mais ne put obtenir la main de la princesse de Conti ».....

« A Fès, les principes modernes ont pu s'appliquer aisément dans la création de la ville nouvelle établie, en dehors des trois enceintes, dans une plaine bien orientée où croissent des palmiers nains; la gare militaire constituant le noyau, les divers secteurs affectés au commerce, à l'habitation, à l'industrie s'échelonnent logiquement avec,

comme heureux complément, un important quartier de villas dispersées dans un vaste jardin d'oliviers. Au delà, les camps, avec leurs importantes dépendances, complètent cet excellent plan d'ensemble, où sont prévus les développements et les extensions futurs. »

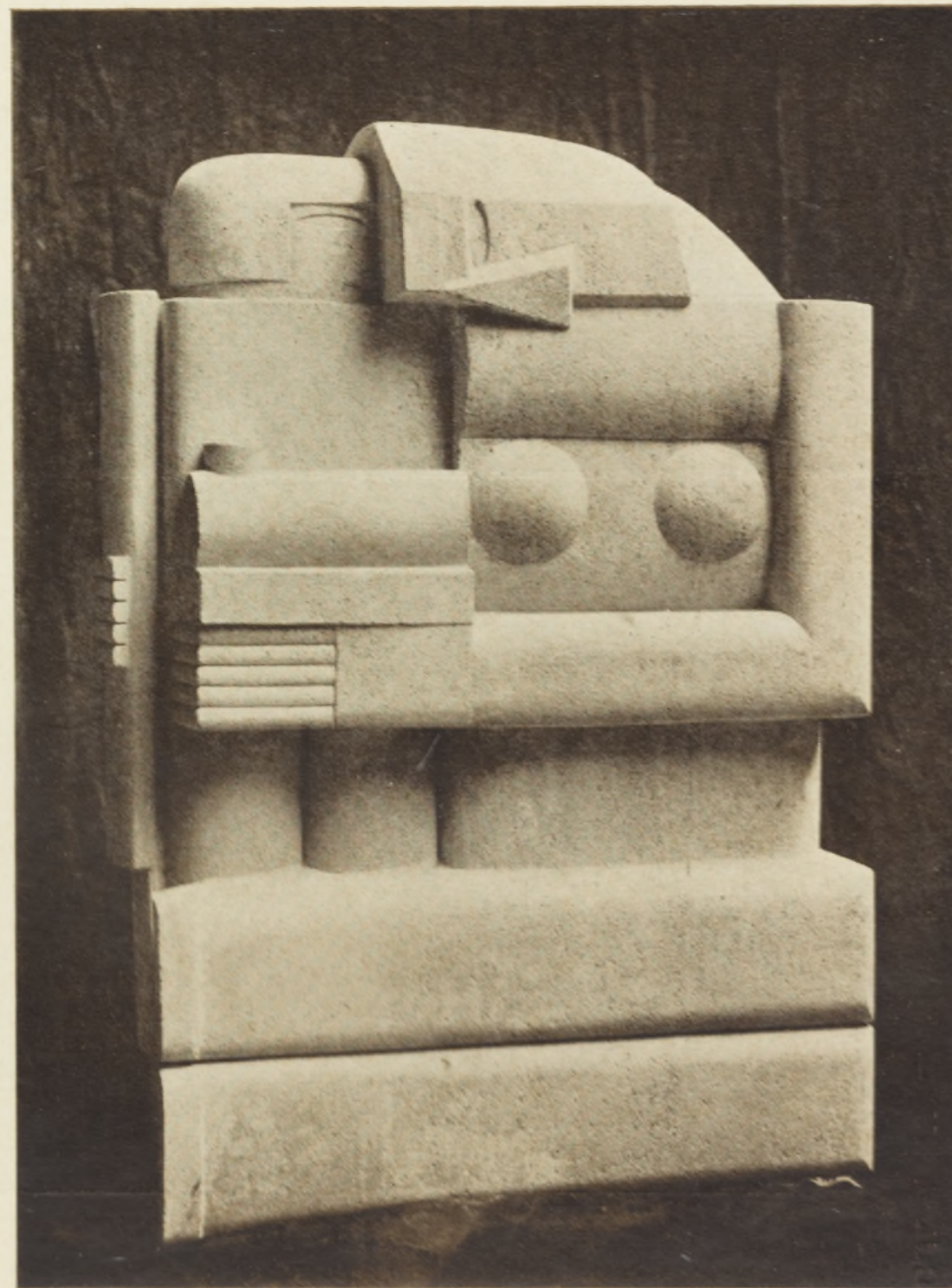
La vieille cité de Fès qui compte 100,000 habitants, contraste étrangement avec la ville moderne. Les rues n'y ont en général que 2 ou 3 mètres de largeur, et s'enchevêtrent dans un dédale tortueux inextricable. Mais elle abrite plus d'une merveille et parmi elles le palais du Pacha avec ses jardins enchanteurs. Aussi le soir, à l'heure du muezzin, le spectacle de la ville vue d'une hauteur est-il magnifique et enchanteur.

« C'est ce merveilleux Maroc, nous dit M. Brunfaut en conclusion, avec ses monuments, son peuple, ses mœurs et son histoire, de valeur et de saveur rares, que le maréchal Liautey a voulu conserver à l'admiration des siècles futurs et rendu intangible en décrétant un mode nouveau d'urbanisation respectueux du passé, répondant aux nécessités du présent et prévoyant les solutions de l'avenir. Grâce lui soient rendues pour cette noble initiative et que son grand œuvre serve de directive et soit un sujet de sérieuse étude pour les modernes bâtisseurs de villes. »

L. LISEUR.



(dos)



(face)

LE JOUET

Savonnière Taille directe.

OSCAR JESPERS
SCULPTEUR — ANVERS

PLANCHE IV



DANSE HAVAIENNE

Plâtre patiné (rouge)

LES VARIETES DE MARBRES

Les marbres blancs sont importés de Grèce ou d'Italie, les marbres colorés viennent de Grèce, d'Italie, de France, de Suisse et de l'Afrique du Nord.

MARBRES ITALIENS

Les carrières de marbre de Carrare ont été exploitées par les Romains depuis le deuxième siècle avant l'ère chrétienne, elles se trouvent sur l'éperon des Apennins appelé Alpes Apouanes qui borde la côte de la Méditerranée entre Spezzia et Pise. Les variétés suivantes se trouvent dans cette région :

Marbre blanc de Carrare, représente 85 p. c. de la totalité des marbres importés en Angleterre.

Le Sicilien est d'un grain dur. Si on le choisit d'une qualité convenable, il résiste bien sous tous les climats.

Marbre veiné de Carrare, est plus blanc comme fond que le Sicilien. Très demandé en Angleterre, il est surtout exporté aux Etats-Unis, où on le désigne sous le nom de veiné anglais.

Les **Marbres statuaire**s les meilleurs viennent de Seravizza, mais il y a des carrières produisant des blocs de bonne qualité, de taille petite ou moyenne, à Carrare et à Massa. Beaucoup d'autres carrières extraient des marbres de second choix.

Parmi les marbres colorés italiens, les variétés les plus connues sont désignées sous les noms ci-après :

Colombe. — Tonalité gris bleuté avec des veines sombres et claires.

Bardilla. — Légèrement bleuté (gorge de pigeon), fortement marqué de veines noires entrecroisées comme une broderie.

Pavonazzo. — Propre aux travaux de statuaire avec des reflets jaunes et de riches veines pourpres.

Pavonazetto. — Assez semblable au Pavonazzo avec veines plus petites.

Piastraccia et Calacata. — Marbre sta-

tuaire avec veines grisâtres brisées.

Blanc P. — Blanc bleuté et tacheté. Très employé pour les églises.

Noir et Or ou marbre Portor. — Noir avec veines jaune or et blanches.

Rhondona. — Blanc, légèrement rosé avec veines gris sombre et taches de pourpre.

Fleur de Pêcher. — Marbre rouge de tons variés avec quelques veines blanches. Son aspect général fait penser aux fleurs de pêcher, d'où son nom.

Brèche violette. — Fond blanc au jaune avec de petites taches rougeâtres.

Arni-Alto. — Blanc, veiné vert et rouge.

Sienna. — Provient des nombreuses variétés d'un jaune profond et riche, coupé de veines bleutées, rouges ou noires, extraites près de la ville toscane de ce nom.

Levanto. — Mélange de couleurs rouge sombre et vert, trouvé près de la ville de Levanto sur la côte entre Gênes et Spezzia.

Vert de Gênes. — Vert sombre avec larges taches blanc verdâtre, extrait près de Gênes.

Vérone. — Beaucoup de marbres proviennent de cette région, les couleurs dominantes sont le rouge de diverses teintes et le jaune.

Vert de Prato. — Vert avec taches sombres, employé spécialement pour les socles de statues et petits objets, étant donné que les blocs sont toujours petits. Les carrières sont près de Florence.

Istrien. — Beaucoup de marbres viennent d'Istrie. Couleur gris clair uni.

MARBRES GRECS

Les carrières grecques si célèbres dans l'antiquité avaient été à peu près abandonnées. L'exploitation commerciale a été reprise en 1897 par une Société anglaise. La plupart des marbres sont extraits du Pentélique, chaîne de montagnes près d'Athènes.



Le **Marbre du Pentélique** a plusieurs teintes allant du blanc pur au gris bleuté.

Le **Dionysios**, extrait de la même région, est un marbre blanc statuaire avec une légère tendance vers le jaune.

Marbre de Paros, vient de l'île de même nom. Il est très translucide et blanc neige. Poli, il prend une apparence cireuse.

Skiros, de l'île de Skiros, offre plusieurs variétés allant du blanc crème au rosé jaunâtre et même rouge vif.

Cipollino. — Vient de l'île d'Eubée. Blanchâtre avec dessins en forme de rubans et taches vertes. On peut en obtenir de larges blocs, il convient très bien pour les colonnes.

Tinos. — De l'île de Tinos, très semblable au vert de Gênes.

Rouge antique. — Des carrières de Mani, en Laconie. Beau rouge sombre avec quelques veines blanches.

Vert antique. — Des mêmes carrières, convient particulièrement pour les colonnes. Sa couleur va du vert serpent au vert sombre velouté, avec taches blanches.

MARBRES DE BELGIQUE

La Belgique renferme de nombreuses variétés de marbres dont les principales sont :

Sainte-Anne. — Gris sombre avec dessins blancs formant fleurs.

Bleu belge. — Fond noir avec nombreuses veines blanches.

Grand antique. — Semblable au Bleu belge, mais avec veines en forme de fleurs.

Granit belge. — Gris sombre dans lequel sont incrustés de petits fossiles blancs.

MARBRES FRANÇAIS

Les principaux marbres français sont indiqués dans la liste ci-dessous :

Sarancolin. — Fond moutonneux avec larges taches jaune vert et veiné blanc.

Grand antique des Pyrénées. — Noir et blanc.

Campan vert. — Légères ombres de vert avec taches de blanc.

Languedoc. — Rouge profond avec traînées blanches et grises.

Lumachelle. — Gris brun parsemé de petites coquilles.

Jaune brèche. — Riche fond jaune avec taches rouge et gris.

Jaune Saint-Baume. — Jaune avec veines rougeâtres ou blanches.

Rouge jaspé. — Fond rouge, mélange de jaune et blanc.

Rouge antique. — Semblable au Rosso antiquo italien.

Jaune Lamartine. — Riche jaune avec filets de veines rouges.

Jaune fleuri. — Semblable au Jaune Saint-Baume, mais plus profond.

Vert d'Estours. — Ressemble au Campan vert et est largement employé à sa place.

Vert des Alpes. — Vert sombre avec veines vert clair entrecroisées.

Hautville. — Jaune crémeux uni.

Echaillon. — Gris clair.

Rouge acajou. — Acajou avec taches roses.

Mélange de Campan. — Semblable au Campan vert avec de larges bandes chocolat.

Griotte de Sost. — Fond rouge brun avec veines vertes et pourpre.

Escalette. — Fond jaune clair, très tendre, veines pourpre et vert.

Lunel. — Brun opaque avec peu de taches.

Rose vif. — Fond rosé avec bandes ondulantes blanches.

MARBRES DE L'AFRIQUE DU NORD

Les anciennes carrières Numides, situées près d'Oran, produisent entre autres la **Brèche sanguine**, marbre rouge avec taches noires.

Jaune antique. — Jaune riche avec quelques veines rouges. On trouve également ce marbre près de Tunis.

Pavonazzo Numide. — Rose, rouge, jaune et gris mélangés.



MARBRES ANGLAIS

Du Devonshire vient l'**Ashburton**, un marbre gris sombre veiné rouge et blanc.

Bryscom. — Extrait à Draycott (Somerset), rougeâtre, très dur, susceptible de recevoir un poli très soigné et convient parfaitement pour des plinthes, des colonnes, des balustrades. Il conserve son poli en plein air d'une façon particulièrement remarquable. Des colonnes en Bryscom dans la cathédrale de Wells et datant du treizième siècle ont dû seulement être polies à nouveau récemment.

(Extrait de « Specification », Almanach annuel édité par « The Architectural Press », Londres. Traduction de la Revue « La Construction Moderne ».)

E C H O S

LE CHAMP D'EXPERIENCES DE LA ROUE (ANDERLECHT). — On a porté trop peu d'intérêt en Belgique aux expériences qui ont été faites à la Roue d'après un programme que nous avons autrefois publié en détail. On se rappellera que toute une série de maisons ont été construites dans cet hameau d'Anderlecht, suivant des procédés de construction des plus variés et que ces travaux ont été contrôlés avec une rigueur tout à fait scientifique par un des services de la Société Nationale des Habitations à Bon Marché, Service à la tête duquel se trouvait notre confrère, l'architecte J. J. Eggerix. Nous sommes heureux de voir cet effort apprécié à sa pleine valeur par une personnalité française, M. Ambroise Rendu, conseiller général et président du Comité de patronage des habitations à bon marché de la Seine. La « Journée Industrielle » résume comme suit le rapport qu'il a présenté au sujet du champ d'expérience d'Anderlecht :

« M. Ambroise Rendu signale tout d'abord la né-

cessité d'avoir recours, en matière de construction, à des méthodes nouvelles.

Depuis l'origine des cités, les méthodes employées sont restées les mêmes. La pierre et la brique ont été les matériaux employés dès que la maçonnerie a été connue.

» Il faut changer! La main-d'œuvre est devenue trop coûteuse. Il faut la réduire. La pierre et la brique sont devenues trop chères. Il faut trouver d'autres matériaux.

Le concours d'Anderlecht a mis en présence dix-sept systèmes de construction. Toutes les maisons faisant partie du concours ont été immédiatement vendues à des prix se rapprochant de 24,000 francs belges. L'Office national n'a dû sacrifier qu'une somme de 20,000 francs.

» Les conclusions de M. Rendu sont les suivantes :

« Des procédés employés pour les dix-sept maisons témoins, en dehors des conditions de durée, celui qui a donné les meilleurs résultats comme rapidité, économie, solidité, étanchéité et porosité, c'est celui du coulage de béton maigre, formé avec des cendres d'usine ou même du sable pris sur place. Il permettrait d'édifier un village tout entier en quelques semaines, et il est certainement moins coûteux que tous les autres systèmes expérimentés par l'Office national belge, dont l'exemple peut être suivi en France. Dans la banlieue parisienne, qui se transforme tous les jours, mais dont l'esthétique ne s'est pas améliorée, il y aurait bien des progrès à faire.

» Il appartient au comité de patronage des habitations à bon marché de la Seine, maintenant que l'expérience de construction est faite, dans les conditions les plus satisfaisantes, de fournir à son intéressante clientèle des plans de maisons à quatre pièces, couvrant de 48 à 50 mètres et rentrant dans le barème des prix déterminés par la loi. Son patronage sera alors effectif et efficace. »

LE PRIX GODECHARLE pour l'architecture vient d'être décerné, à l'unanimité et avec félicitations du jury, à M. Antoine Courtens, fils du baron Courtens, artiste peintre. Elève de M. Victor Horta, M. Antoine Courtens fit ses études à l'Institut supérieur des Beaux-Arts à Anvers, et il avait obtenu déjà le prix « Fondation Blomme ». Cette année, il a conquis le deuxième grand prix de Rome et le prix Godecharle.

EXPOSITION D'ARCHITECTURE AU CERCLE ARTISTIQUE ET LITTÉRAIRE, A BRUXELLES.

— A l'occasion du cinquantième anniversaire de la fondation du journal « L'Emulation », une exposition d'art architectural, réservée aux membres de la Société centrale d'Architecture de Belgique, tant effectifs que correspondants, s'ouvrira au commencement du mois d'avril prochain au Cercle artistique et littéraire à Bruxelles.

Les œuvres présentées devront avoir un caractère architectural. Il est souhaitable que la décoration et l'art appliqué soient largement représentés. Les œuvres destinées à la cymaise devront être présentées sous les formes suivantes : la photographie, le rendu perspectif, et, éventuellement, le rendu géométral, à condition d'être d'un réel intérêt.

Trop souvent, les salons d'architecture ont rebuté par le caractère abstrait des œuvres exposées. Les documents d'exécution imposent aux visiteurs une étude qui ne présente un intérêt et un agrément que pour les initiés. Au surplus, le public apprécie davantage le talent des exposants qu'il a moins de peine à le découvrir.

Notre époque, hélas ! ne laisse guère le temps aux artistes de préparer des dessins d'exposition ; c'est pourquoi le Comité attire l'attention des membres de la Société centrale d'architecture de Belgique sur les ressources qu'offrent les agrandissements photographiques. Une présentation artistique, une mise en page choisie, le ton du papier même peuvent faire d'une photographie une œuvre méritoire. A coup sûr, elle a pour le public la vertu d'être présentée sans artifices et d'être jugée sans fatigue.

Le Comité organisateur est composé de : MM. H.

Van Monfort, président, et J. De Ligne, R. Moonaert, A. Pompe, M. Spittaël.

ANVERS. — CONCOURS D'ARCHITECTURE OUVERT PAR LA SOCIÉTÉ ROYALE DES ARCHITECTES D'ANVERS, avec l'appui des administrations provinciale et communale et de la Société Royale pour l'encouragement des Beaux-Arts.

On demandait un projet de théâtre en plein air.

Le jury vient de clôturer ses travaux cette après-midi.

Les prix suivants ont été décernés :

1^{er} prix : 2,000 francs : M. Léon Steynen, d'Anvers;

2^e prix ex-æquo : 1,100 francs : M. Ferdinand Defever, d'Anvers;

2^e prix ex æquo : 1,100 francs : M. François Meirlé, d'Anvers.

L'exposition des projets a eu lieu dans les locaux de l'Académie, rue Vénus, du samedi 14 au mardi 17 mars inclus.

CIMENT RESISTANT AUX ACIDES. — Le mortier de chaux et le ciment Portland sont attaqués par les acides. L'industrie emploie en quantité des ciments résistant aux acides et peut ainsi remplacer des revêtements en plomb et des produits réfractaires, comme par exemple pour les aires en briques, les murs, les tours de lavage, les cuves, etc. Tous les ciments résistant aux acides, en usage jusqu'à présent, trouvent leur emploi non seulement comme revêtement des aires et des murs, mais aussi comme liant entre des pierres artificielles réfractaires aux acides, des carreaux de revêtement, du verre, ceux-ci sont enrobés de ciment. Le mélange se fait toujours avec du verre soluble; après dessiccation, ces ciments doivent être fixés; à cet effet, on les enduit à plusieurs reprises de l'acide auquel ils seront plus tard le plus exposés. Tandis que de nombreux mélanges sont sensibles à d'autres acides, les ciments anti-acides de la cimenterie « Certus », Hambourg, résistent à tous les acides. Les alcalis, au contraire, attaquent tous les ciments anti-acides.

(« Saeurefeste Zemente ». Berlin. « Technisches Gemeindeblatt, » 5 novembre 1923. N° 15, p. 135.)

PRIX DE L'ABONNEMENT A L'ANNEE EN COURS (V ^e VOLUME) DE « LA CITE »	Belgique	Etranger
	Francs belges	
	20.00	25.00

Tout nouvel abonné peut obtenir, à titre de prime :

- a) 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 francs.) 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

Editions « TEKHNE »

<i>LA CITE</i> . Première année. (Rare.)	fr.	20.—
Deuxième année. (Rare.)	fr.	10.—

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 fr. 20.—

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

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

Constantin Meunier. L'historique de son monument au travail, par R. Thiry et G. Hendrickx. Une brochure illustrée fr. 1.—

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

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

**A LIRE dans les
précédents numéros :**

Numéro I

L'Architecture en Tchéco-Slovaquie

par **Henri Van de Velde**. (Huit planches hors texte).

Numéro II consacré à l'Urbanisme

**Les Transports en fonction du plan
Régional** par **R. Verwilghen**.

Numéro III

Cöpenick. Petite Cité près de Berlin

par **F. B.** (Six planches hors texte)