

LE MARCHÉ DE LIÈGE

PAR JEAN LEJEUNE

ÉCHEVIN DES TRAVAUX PUBLICS DE LIÈGE

La transformation de Liège qui s'accomplit de façon si visible depuis quelques années répond à la fois à des causes générales, celles qui affectent tous les milieux urbains vivants, et à des causes particulières. Celles-ci peuvent se résumer simplement : envahie par l'industrie depuis qu'elle était devenue un lieu de rencontre des deux révolutions qui ont dominé le XIX^e siècle, — celle de la liberté et celle de la vapeur, — la vieille cité épiscopale était devenue, pour plusieurs générations, une « reine de l'industrie moderne ». Depuis 1918, la crise des années 30, les bouleversements de la dernière guerre, elle a progressivement cessé de l'être. Plusieurs usines et plusieurs charbonnages établis sur le territoire urbain ont fermé leurs portes ou ont émigré à la recherche d'autres terrains. Le nombre d'emplois décroissant, la ville avait perdu sa force d'attraction et sa population s'amenuisait : 173.000 environ en 1912, 153.000 cinquante ans plus tard. Il convenait donc, non seulement de doter la ville des équipements modernes capables de nourrir sa vie, — problème qui se pose dans toutes les agglomérations, — mais de provoquer et de stimuler une mutation profonde dans les fonctions urbaines. Les possibilités étaient limitées, et l'une d'elles s'imposait en vertu même de la situation géographique de la ville, au sein d'un bassin industriel de 550.000 habitants, sur le réseau international des voies ferrées, des eaux intérieures et des autoroutes en cours de construction : dans un milieu urbain, où l'industrie ne trouvait plus des conditions adéquates de fixation et de croissance, il était possible et nécessaire de développer les fonctions commerciales.

Or, dans trois cas précis et importants, ces fonctions étaient maintenues en dessous de leurs possibilités, en raison même de la vétusté des installations et du cadre étriqué où elles devaient s'exercer : l'entrepôt public des douanes (recette en 1961 : un milliard), l'abattoir et ses annexes, le marché de gros aux denrées périssables. C'est du dernier seulement que nous traiterons dans cet article, laissant d'ailleurs à M. l'Ingénieur P. de Vigne le soin d'en exposer les caractères techniques.

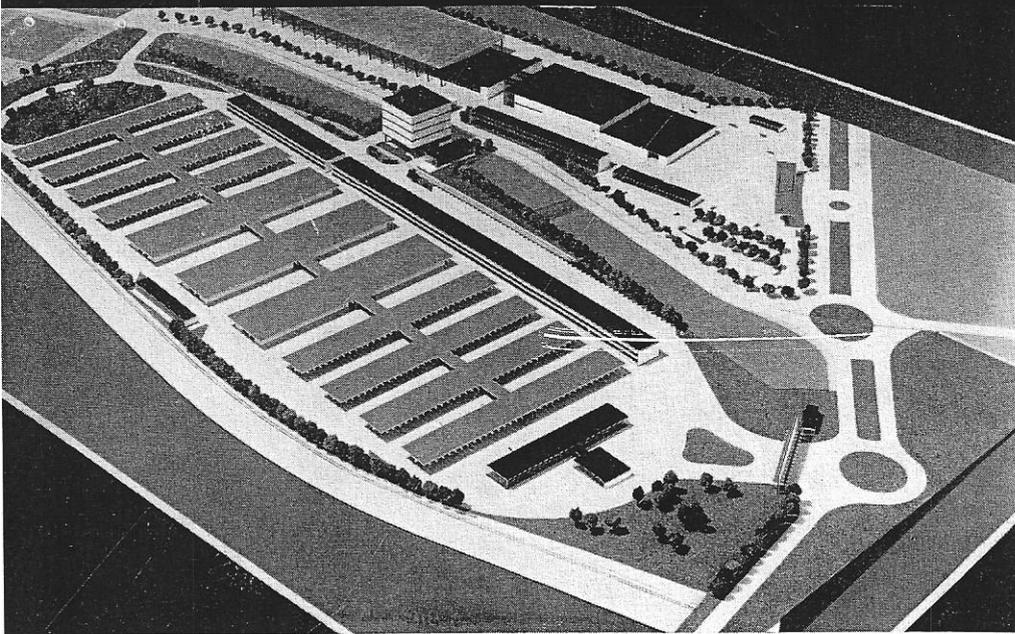
Comme dans presque toutes les vieilles villes, le marché avait été successivement écarté du centre historique. Il s'était finalement développé sur les quais de la Meuse et aux alentours de l'Université, où il étouffait toute la circulation et où il s'étouffait lui-même. Depuis 1953, la municipalité avait songé à le transférer dans la gare du Longdoz que la S.N.C.B. se proposait de désaffecter progressivement. (Le trafic des marchandises y est encore maintenu à l'heure actuelle.)

Bien que l'espace fût manifestement insuffisant, des promesses avaient été faites aux habitants du quartier ! Il fallait surmonter cet obstacle et ceux que créaient à plaisir les marchands établis autour de l'ancien marché, et fixer le nouveau marché dans le seul espace assez vaste qui se trouvait encore sur le territoire urbain : la plaine de Droixhe.

L'année 1959 fut consacrée à l'étude commerciale et technique de l'affaire et au choix du terrain. L'année 1960 fut marquée par l'acquisition de deux propriétés (14 hectares environ) reliables au rail et à l'autoroute, conditions primordiales de réussite. En 1961, fut définitivement mise au point, après consultation de tous les intéressés, la forme juridique qu'il convenait de donner à l'organisme chargé de construire et de gérer le marché. Cet organisme reçut la forme d'une société coopérative associant les pouvoirs publics aux vendeurs et aux producteurs intéressés au succès de l'entreprise. Ses statuts furent votés par le Conseil communal le 10 juillet 1961. Cette procédure exceptionnelle permettait de recruter le capital nécessaire sans recourir aux subsides de l'Etat (qu'aucun précédent ne permettait d'espérer) et de construire au même rythme que le secteur privé. La construction s'éleva à 234 millions. La Ville a souscrit 39,5 millions, la province 5, les associés privés une vingtaine d'abord, aujourd'hui 39,5. Le reste fut emprunté au Crédit communal à charge de la société.

Le 3 mars 1962, en présence de trois ministres, la première pierre du marché était posée à Droixhe sur une vaste plaine ravivée et encombrée de ruines et de débris. Malgré la longueur et la rigueur exceptionnelles de l'hiver 1962-1963, le marché était en état d'y fonctionner dès le 1^{er} juillet 1963.

Depuis lors, les travaux ont été poursuivis sans nuire à l'exploitation du marché. Ont été érigés, notamment, le bâtiment réservé à l'administration et à divers services et deux nouvelles halles dont l'une réservée aux grossistes utilisant le chemin de fer. Car, l'un des avantages du marché est d'être relié non seulement à l'autoroute, mais au rail et d'offrir sur place un service de dédouanement. A l'heure actuelle, le marché de Liège est unique en Belgique et, selon le Ministère anglais de l'Agriculture, il est le mieux conditionné parmi les marchés de l'Europe des Six. Alliant à la fois l'ordre et l'heureuse proportion des formes, qui sont conditions de beauté, au caractère pratique qu'exige pareille entreprise, il fait honneur à son architecte, M. Henri Montois, que le Collège des bourgmestres et échevins avait choisi en vertu de sa compétence éprouvée en la matière.



Marché et abattoir de Liège. Vue d'ensemble de la maquette.

*CNCOL
BII*

Photo R. Bauters.

LE NOUVEAU MARCHÉ COUVERT DE LIÈGE

La question qui fut posée en décembre 59 par l'Echevin des Travaux Publics de Liège, M. Lejeune, à l'architecte M. H. Montois, est l'une de ces questions capable à la fois de vous enchanter, et, d'autre part, de vous embarrasser.

En disant : « Nous désirons déplacer le marché aux fruits et légumes qui encombre les places Cockerill et du Vingt Août ainsi que les quais et les rues avoisinantes. Que conseillez-vous de prévoir ? », M. Lejeune lui donnait la mission la plus large qu'un architecte puisse souhaiter. Il le mettait par contre dans l'obligation de n'établir des plans qu'après une étude approfondie permettant d'assurer un plein succès à cette nouvelle initiative communale, visant comme d'autres initiatives parallèles, à refaire de Liège le centre commercial qu'il fut traditionnellement avant l'époque de l'industrialisation.

Les raisons de déplacer le marché ne manquaient pas. Elles manquent d'ailleurs rarement lorsque les marchés sont installés, comme il l'était à Liège, en plein vent, et occupent (il vaudrait mieux dire obstruent) la voie publique.

Il y a tout d'abord des raisons d'urbanisme : le marché empêche pendant qu'il se tient toute circulation dans les rues et sur les places qu'il occupe et lèse donc gravement les intérêts de tous ceux qui n'en tirent pas un profit direct.

Il y a aussi des raisons d'hygiène sur lesquelles il vaut

MAÎTRE DE L'OUVRAGE : S. C. « LE MARCHÉ DE LIÈGE »

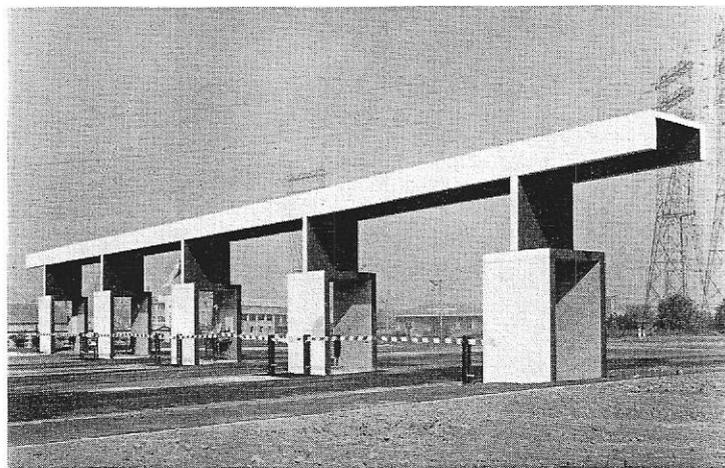
MAÎTRE DE L'ŒUVRE : HENRI MONTOIS, ARCHITECTE

ARCH. D'OPÉRATION : CLAUDE DU BUS DE WARNAFFE

ÉCONOMIE GÉNÉR. : P. DE VIGNE, ING. CONSEILLER EN

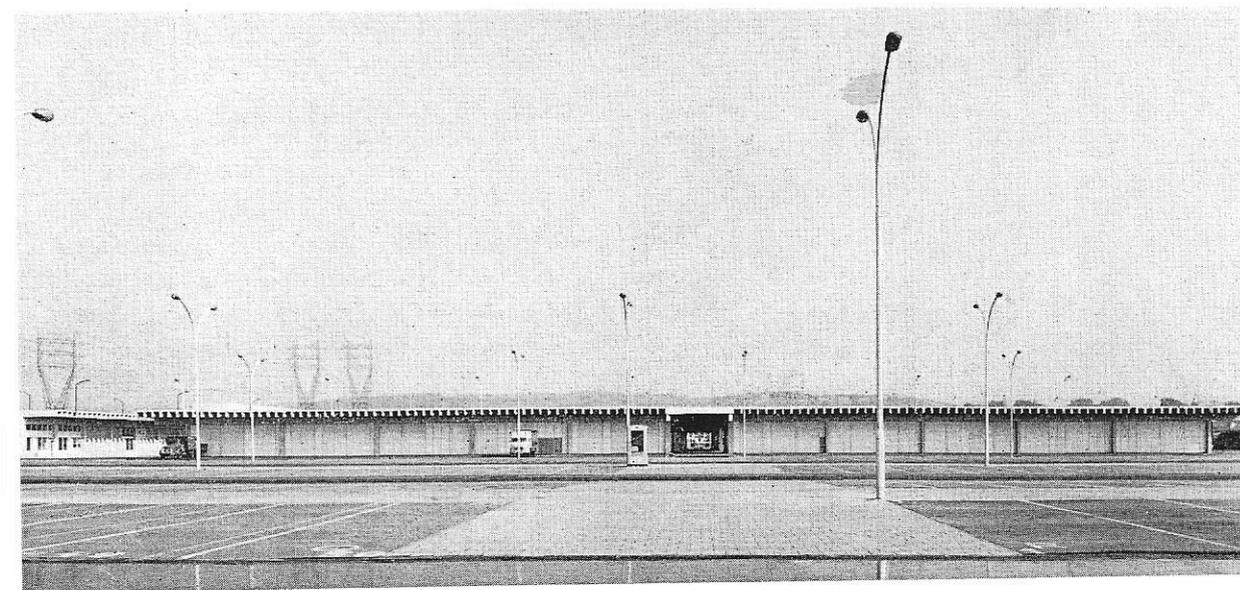
ORGANISATION ★ STRUCTURE : GILBERT LESAGE, ING.

VOIRIES-ÉGOUTS : S. A. BUR. D'ÉTUDES LOUIS CONTOR



Le portique d'entrée.

Photo R. Bauters.



127

Vue générale du parking. Au fond le bâtiment des grossistes, un niveau ; à gauche, grossistes deux niveaux.

Bâtiment des grossistes, à un niveau. Voirie et parking.

mieux ne pas s'appesantir. Il y a des raisons sociales car l'encombrement que suscite le marché, oblige celui-ci à se tenir à des heures qui ne sont pas nécessairement celles qui conviennent le mieux à ses commerces, ce qui est d'autant plus grave que l'encombrement des voies avoisinantes oblige chacun à se lever plusieurs heures avant le début du marché afin de trouver une place convenable pour y ranger son véhicule. Il y a, enfin, des raisons d'ordre commercial : l'encombrement qui règne sur de tels marchés, empêche « la transparence » du marché, ce qui se traduit par une disparité des prix d'un étal à l'autre, car les clients, empêchés de se mouvoir, ne peuvent plus comparer les prix et acheter au mieux.

Mais il y avait aussi des raisons de craindre les effets d'un déplacement obligatoire du marché et de se demander si l'investissement à prévoir était justifié. Tout d'abord, la notion de marché est une notion essentiellement commerciale et il est bien plus difficile de changer des habitudes commerciales que de modifier des habitudes techniques. De plus, la distribution des denrées périssables est en pleine évolution en Europe, évolution accélérée par le Marché Commun et l'on pouvait se demander si cette évolution n'allait pas rendre inutiles les marchés de distribution de fruits et de légumes.

L'étude préalable et la définition du programme de construction fut confiée par M. H. Montois à M. Pierre De Vigne, Ingénieur-Conseiller en organisation, spécialisé dans les questions d'économie de la construction.

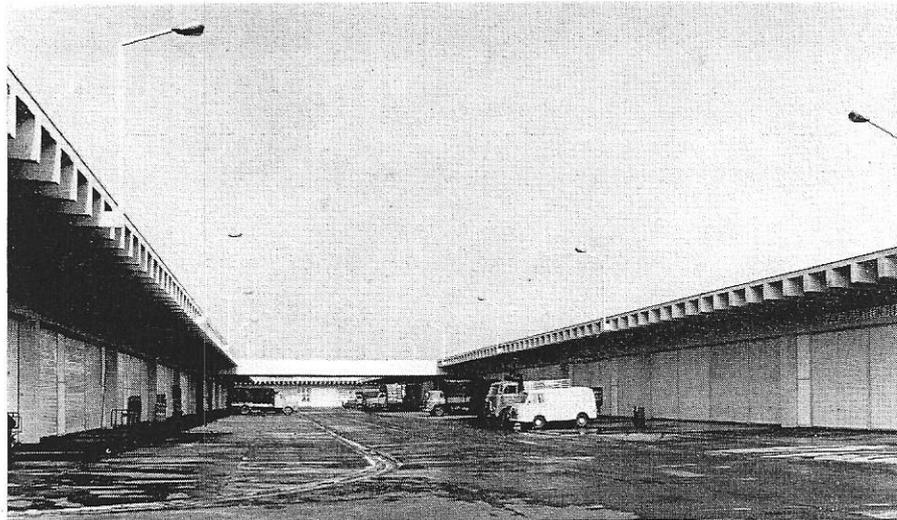
Celui-ci put démontrer, grâce aux exemples fournis par l'étranger, que la mise « en site propre du marché » se justifiait pleinement, si plusieurs conditions étaient remplies.

Tout d'abord, il fallait abandonner l'idée de « marché de fruits et légumes » pour penser « au centre de distribution » groupant la vente en gros de l'ensemble des périssables auxquels devaient s'ajouter une série de commerces annexes. En effet, le commerce de distribution va vers un élargissement de l'éventail des denrées et marchandises présentées. Il faut que le détaillant puisse, en même temps qu'il achète des fruits et légumes, compléter ses approvisionnements.

D'autre part, un raccordement ferroviaire était nécessaire.

De vastes parkings s'imposaient à l'exemple des « shopping-centers » américains qui comptent que la surface réservée aux parkings doit être d'au minimum 5 fois la surface réservée à la vente.

La circulation devait être organisée de manière à éviter des encombrements. Il fallait prévoir enfin, à l'intention des commerçants, une série de facilités annexes : chauffage, éclairage, téléphone, télex, centre d'informations, sanitaires, buvette, restaurant.

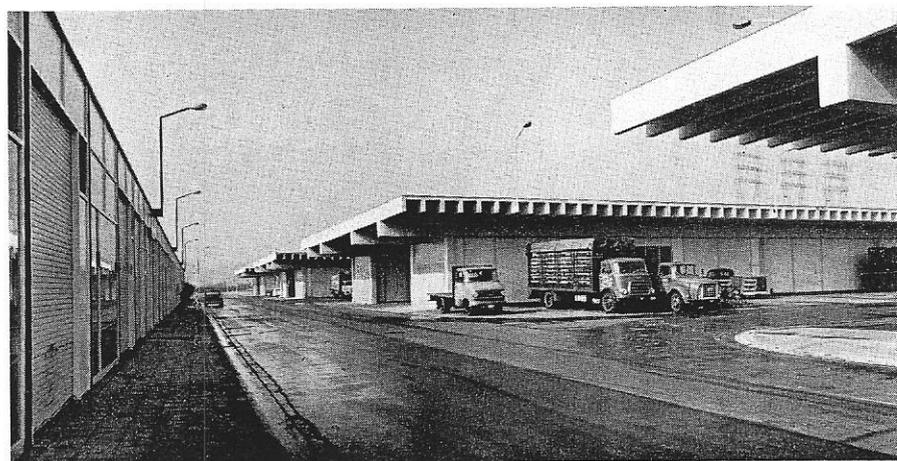


En outre, il fallait être assuré d'un minimum de clientèle, car un tel centre de distribution qui, en fait, à divers points de vue, peut être considéré comme un « shopping-center » spécialisé à l'échelon de gros, n'est viable que s'il dessert un territoire comportant une population de l'ordre d'un million d'habitants.

Un autre élément qui apparut vital au cours de l'enquête est la forme à donner à l'organisme exploitant le marché. L'intérêt public voulait que les Pouvoirs Publics y soient mêlés ; d'autre part, les mesures générales à prendre ayant une influence vitale sur le développement de leur commerce, les usagers devaient être représentés dans l'organisme de gestion.

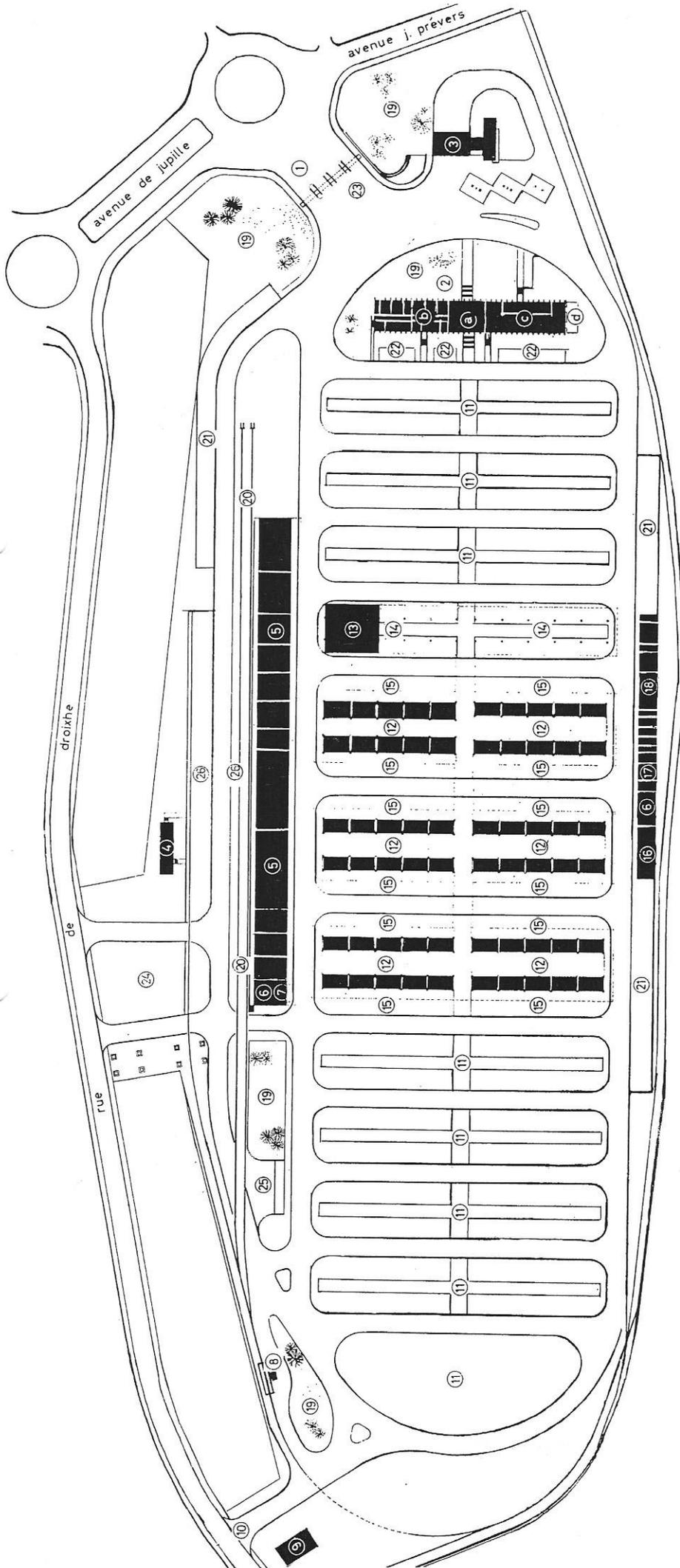
L'un des emplacements prévus permettait de répondre aux critères ainsi définis :

- la ville possédait à Droixhe un terrain de 6 Ha réservé depuis plusieurs années déjà au futur abattoir et pouvait disposer à proximité immédiate de celui-ci (de l'autre côté de la rue de Droixhe) d'un total de 14 Ha en bordure de la gare de formation de Bressoux.



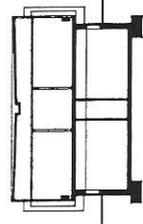
Route périphérique du Marché. A gauche, buvette et magasins annexes ; à droite, grossistes à un niveau.

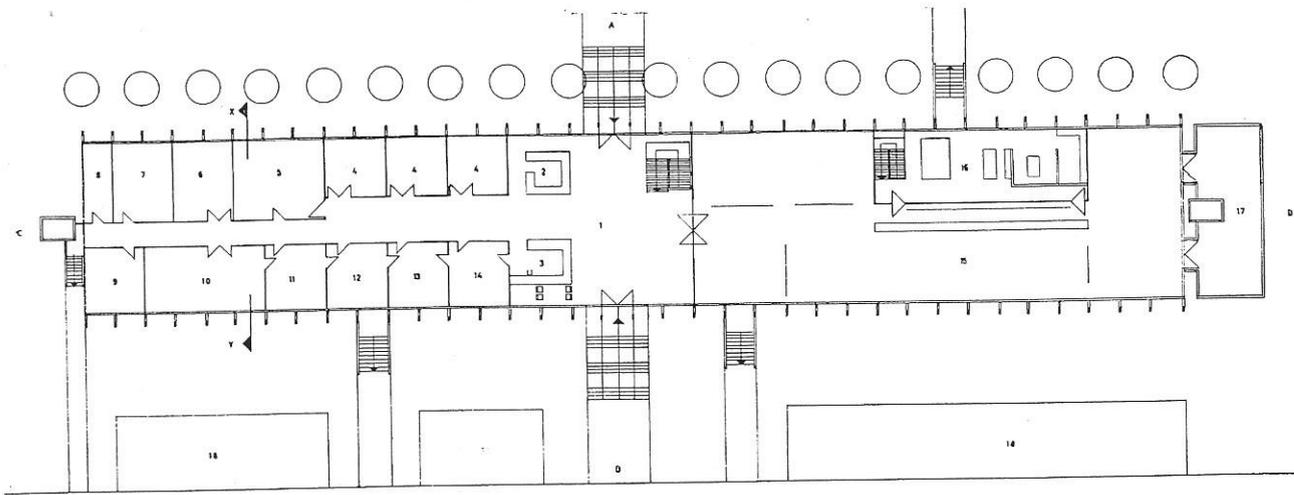
En dessous : A gauche, grossistes, un niveau ; à droite, grossistes, un niveau.



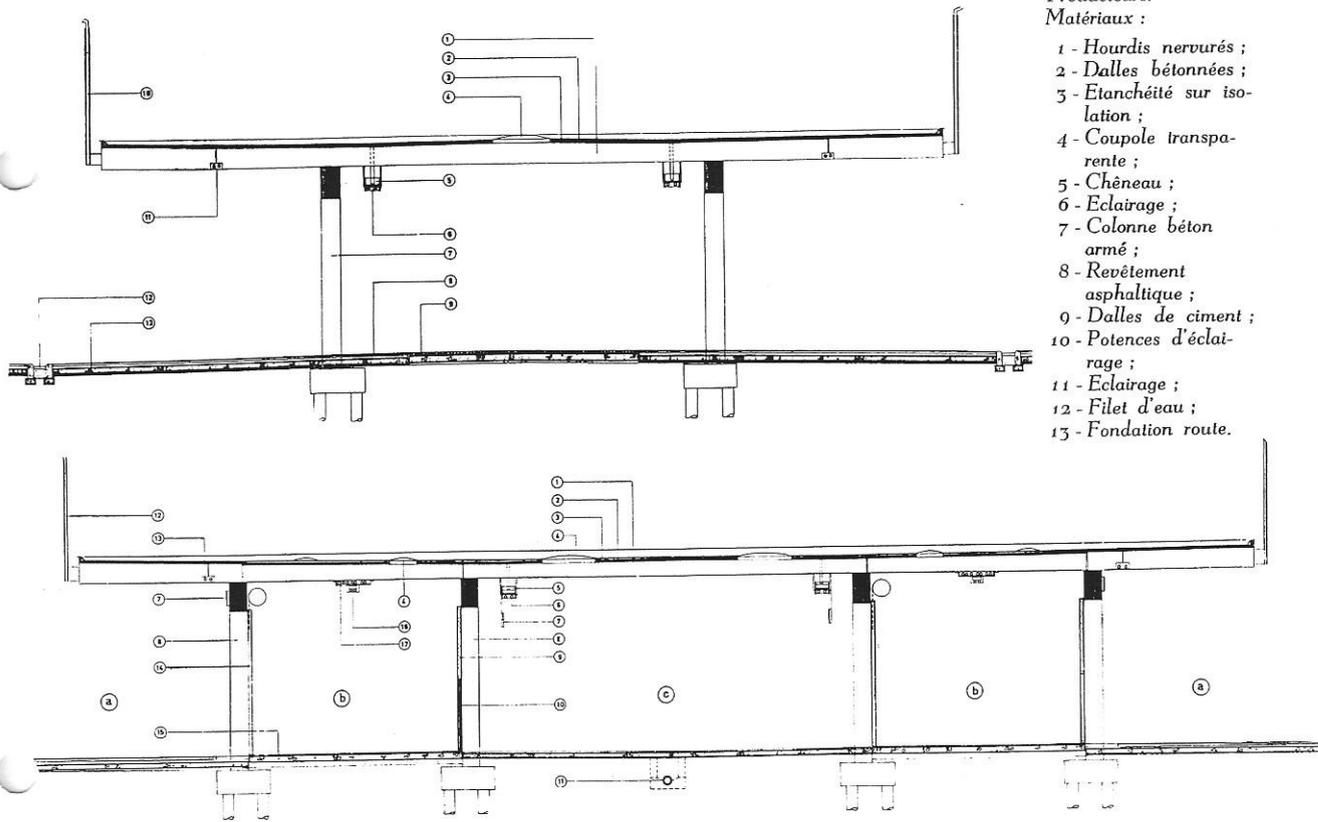
gare de formation de bressoux

- | | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|
| 1 - Entrée ; | 7 - Agence en douane ; | 17 - Magasins ; |
| 2 - Bâtiment administratif ; | 8 - Pont à peser rail/route ; | 18 - Grossistes ; |
| a. Hall, | 9 - Cabine gaz ; | 19 - Zones vertes ; |
| b. Administration, | 10 - Sortie de secours ; | 20 - Votes de chemin de fer ; |
| c. Restaurant, | 11 - Parking acheteurs ; | 21 - Parking ; |
| d. Terrasse ; | 12 - Grossistes un niveau ; | 22 - Parking administration ; |
| 3 - Station Service ; | 13 - Alliance maraîchère ; | 23 - Sortie ; |
| 4 - Cabine électrique ; | 14 - Producteurs ; | 24 - Complexe futur réfriger ; |
| 5 - Grossistes deux niveaux ; | 15 - Parking grossistes un niveau ; | 25 - Déversoir à déchets ; |
| 6 - W.C. ; | 16 - Buvette ; | 26 - Parking deux niveaux. |





Plan du rez-de-chaussée : 1 - Hall ; 2 - Magasin ; 3 - Réception ; 4 - Banques ; 5 - P.T.T. ; 6 - Assurances ; 7 - Ondah ; 8 - Croix-Rouge ; 9 - Police ; 10 - Salle de réunion ; 11 - Bureau ; 12 - Direction ; 13 - Secrétariat ; 14 - Comptabilité ; 15 - Brasserie-Restaurant ; 16 - Cuisine ; 17 - Terrasse ; 18 - Parking.



Producteurs.

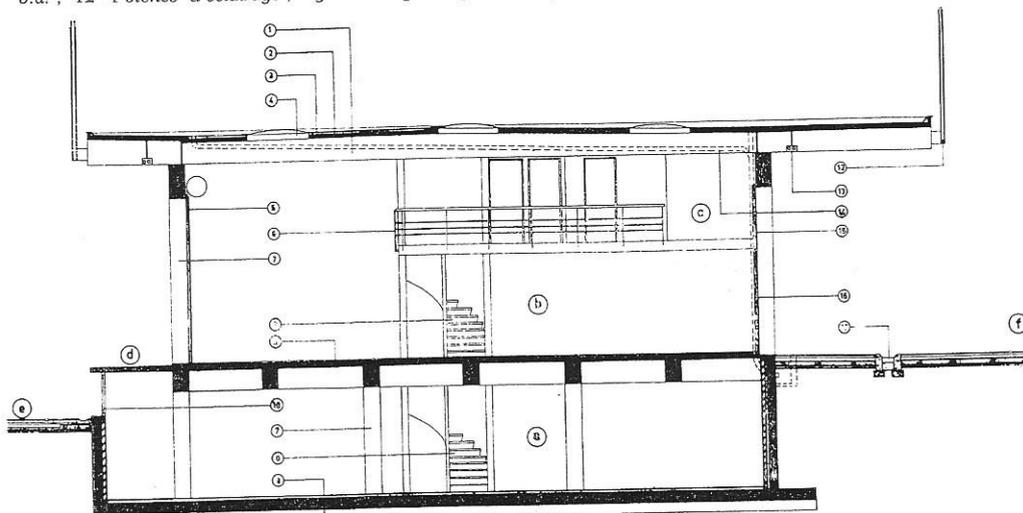
Matériaux :

- 1 - Hourdis nervurés ;
- 2 - Dalles bétonnées ;
- 3 - Etanchéité sur isolation ;
- 4 - Coupole transparente ;
- 5 - Chêneau ;
- 6 - Eclairage ;
- 7 - Colonne béton armé ;
- 8 - Revêtement asphaltique ;
- 9 - Dalles de ciment ;
- 10 - Potences d'éclairage ;
- 11 - Eclairage ;
- 12 - Filet d'eau ;
- 13 - Fondation route.

Grossistes un niveau : a - Parking ; b - Parking camions ; c - Rue de vente.

Matériaux : 1 - Hourdis nervurés ; 2 - Dalles de béton armé ; 3 - Etanchéité sur isolation ; 4 - Coupole transparente ; 5 - Chêneau ; 6 - Eclairage étal de vente ; 7 - Enseigne ; 8 - Colonne béton armé ; 9 - Panneau de béton ; 10 - Vitrage ; 11 - Egouttage ; 12 - Potence d'éclairage ; 13 - Eclairage parking ; 14 - Volet p.v.c. ; 15 - Revêtement monolithique ; 16 - Eclairage local ventes ; 17 - Chemin de câbles (eau, gaz, électricité, téléphone).

Ci-dessous : Grossistes deux niveaux. a - Sous-sol ; b - Rez-de-chaussée ; c - Entresol ; d - Quai ; e - Voie de chemin de fer ; f - Côté marché. — Matériaux : 1 - Hourdis nervurés ; 2 - Dalles béton armé ; 3 - Etanchéité ; 4 - Coupole transparente ; 5 - Volet p.v.c. ; 6 - Garde-corps métallique ; 7 - Colonne béton armé ; 8 - Escalier b.a. et granito ; 9 - Revêtement monolithe ; 10 - Châssis béton ; 11 - Radier b.a. ; 12 - Potence d'éclairage ; 13 - Eclairage ; 14 - Décharge eau de pluie ; 15 - Panneau de béton ; 16 - Vitrage ; 17 - Filet d'eau.





Bâtiment administratif et restaurant. Vue d'ensemble côté entrée du Marché.



Bâtiment administratif et restaurant. Vue côté entrée du Marché.

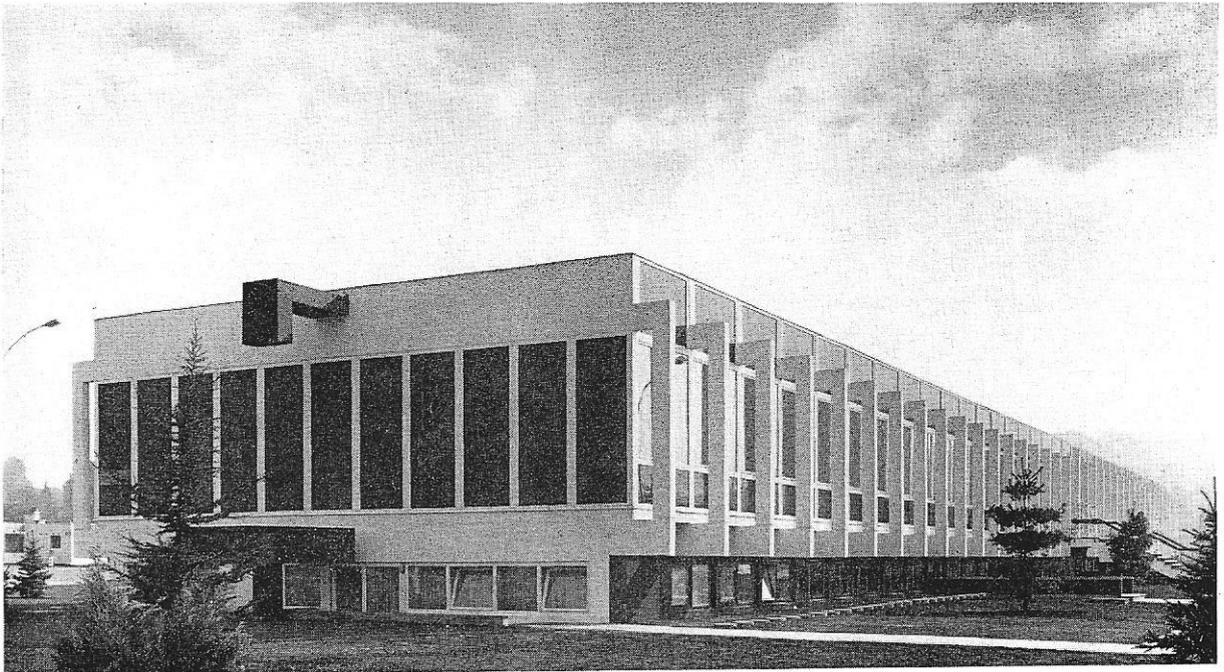
Ci-dessous : Bâtiment administratif et restaurant. Vue d'ensemble.

Quoique la surface ainsi disponible soit inférieure à la surface normalement requise pour un tel centre de distribution, cet emplacement fut adopté vu sa situation exceptionnelle à proximité à la fois de la ville, des grands axes routiers, de la gare de formation de Bressoux et de la Meuse.

L'ensemble fut alors prévu comme un triptyque. Au centre de celui-ci un complexe frigorifique permet la conservation à long terme de denrées périssables et la fourniture du froid à bas prix pour tous les usages « à court terme ». Au Nord-Ouest (de l'autre côté de la rue de Droixhe) se situent le marché au bétail, l'abattoir, les salles de réfrigération et le complexe commercial qui permettrait la distribution, dans les meilleures conditions, tant de la viande que des sous-produits de l'abattage, car les dispositions prévues permettront de sortir de l'abattoir des produits « prêts pour la vente en self-service ».

Cette question à elle seule mériterait un article entier. Nous n'en parlerons plus cependant dans la suite du présent article, certaines dispositions étant encore à l'étude.

L'objet de notre article d'aujourd'hui, le marché aux fruits et légumes (en fait, le marché de gros de produits alimentaires autres que périssables) constitue le troisième volet de ce triptyque. Vu l'urgence qu'il y avait à dégager le centre de la ville, il fut construit le premier.



Le 30 janvier 62, le Conseil d'Administration de la Société Coopérative « Le Marché de Liège », société coopérative mixte (Pouvoirs Publics + usagers) fondée entretemps pour assurer à la fois la construction de ce marché (c'est-à-dire celle du troisième volet du triptyque défini ci-dessus) et assurer ultérieurement la gestion sur un mode suffisamment commercial, décida de procéder à la construction dans les plus brefs délais d'une partie des constructions dont l'étude avait montré la nécessité.

Furent décidés à ce moment :

- 240 m courant d'emplacement pour producteurs (le mètre courant représente la longueur du front de vente, élément principal de valorisation de l'emplacement), chiffre qui n'a pas été modifié depuis ;
- 480 m courant de bâtiments grossistes — 1 niveau, chiffre actuellement porté à 811 m ;
- 66 m courant de bâtiments à 2 niveaux, portés actuellement à 210 m courant ;
- 1100 emplacement de parkings, ce chiffre correspondant à la fois aux parkings destinés aux acheteurs et aux parkings situés à proximité des emplacements de vente et réservés, eux, aux grossistes.

Les chantiers de la buvette et du bâtiment d'administration furent mis en route ultérieurement, la priorité absolue ayant été donnée à l'origine aux bâtiments grossistes à 1 niveau ; ce qui amena d'ailleurs à construire les bâtiments 2 niveaux au cours de l'année suivante.

Comment se présente cet ensemble à l'heure actuelle ?

La configuration générale du marché a été avant tout étudiée en fonction des circulations et de la nécessité d'éviter aux usagers toute perte de temps. Pour cette raison, les bâtiments de vente forment approximativement un carré auquel sont accolés des parkings : aux emplacements laissés libres par la forme du terrain (le carré est en effet après le cercle qui ne convient pas au trafic automobile, la forme géométrique permettant de raccourcir au maximum les distances qu'un usager doit parcourir d'un endroit à un autre pour s'approvisionner).

Ce carré, transformé en rectangle par l'adjonction des parkings, est entouré d'une large voie de circulation, à sens unique, permettant un accès aisé des divers véhicules aux emplacements de parkings.

Au Nord-Ouest de cette voie périphérique, entre cette voie et le rail, nous avons les emplacements dits 2 niveaux, emplacement réservés aux importateurs désireux d'être raccordés directement au rail. Ces importateurs ayant besoin de surfaces de travail plus importantes que la moyenne des grossistes, disposent tous d'un emplacement avec cave dans laquelle sont placés, suivant les cas, de simples réserves, des frigos et/ou des mûrisseries.

Du côté opposé de la voie périphérique, nous trouvons à la fois la buvette et certains magasins à 1 niveau, ajoutés ultérieurement pour compléter les espaces disponibles, sans être obligé de construire un bloc entier de bâtiments 1 niveau.

Entre le parking d'entrée et le bloc central de bâtiments 1 niveau, nous avons une rangée, parallèle aux parkings, d'emplacements de producteurs, emplacements sous auvent permettant de vendre directement la marchandise à partir du camion.

Viennent enfin au centre les bâtiments grossistes 1 niveau, qui sont en fait formés de six blocs doubles. Chaque bloc double possède en son centre un couloir couvert permettant d'examiner tout à l'aise les marchandises offertes en vente. Ce couloir est bordé de chaque côté par des emplacements ayant suivant les cas, soit 8 m soit 6 m de profondeur, chacun donnant sur un parking extérieur.

De ce fait, ceci est une caractéristique essentielle de notre marché, caractéristique qui a d'ailleurs été reproduite dans des nouvelles réalisations étrangères, le grossiste peut ne décharger de son camion que les marchandises qui lui sont nécessaires. Ceci épargne au maximum la main-d'œuvre et facilite la livraison au client. En effet, le camion peut, chaque fois que cela se révèle nécessaire, quitter son emplacement pour aller décharger immédiatement à l'emplacement du parking qu'occupe le client, les marchandises que celui-ci a commandées.

D'autre part, grâce à la disposition générale adoptée, les clients se déplaçant à pied ainsi que les petits chariots de livraison peuvent disposer de couloirs de circulation, disposés en arêtes de poisson, recoupant au minimum la circulation automobile et facilitant donc la livraison, par petites unités, aux véhicules qui stationnent dans les parkings.

Au total, le mode de chargement des véhicules de détaillants à partir de l'emplacement du grossiste est donc extrêmement souple puisqu'il est également possible au détaillant de se rendre à l'emplacement du grossiste s'il le désire. En effet, la circulation périphérique est permise même pendant les heures de marché, puisqu'elle ne trouble pas celui-ci.

Cette conception générale des circulations a fait ses preuves dès le premier jour d'ouverture : aucun encombrement ne s'est produit, ce qui a fait dire à certains observateurs que le marché ne devait pas avoir de succès : il était trop calme. Or, en fait, le nombre des acheteurs avait été supérieur au nombre habituel.

Notons, pour terminer notre description générale, qu'un pont à perser, rail-route est situé dans la partie du marché opposée à l'entrée, sur une dérivation de la route périphérique. Le bâtiment d'administration qui groupe en même temps les bureaux bancaires, le bureau d'information et le restaurant, est situé, lui, à l'entrée, à proximité de la station d'essence.

Tel quel, ce marché n'en est pas encore à son stade final de développement. Il est probable qu'un jour prochain verra l'édification d'un self-service en gros, formule déjà fort appréciée à l'étranger. D'autre part, les emplacements réservés pour les salles de conservation frigorifique à court terme ainsi que pour l'atelier de préemballage et conditionnement ne sont pas encore occupés. Il en est de même de celui de l'emplacement de la caisserie, mais il est probable que l'évolution des emballages dans ce domaine rendra inutile la construction de ce bâtiment, d'une rentabilité par ailleurs fort douteuse.

Quelques chiffres pour terminer :

L'investissement total est de l'ordre de 210 millions, chiffre qui avait été annoncé dès 1960 : les augmentations importantes, survenues entretemps dans le secteur de la construction ont pu être compensées par la suppression de certaines dépenses. L'ensemble des travaux, non compris l'Administration et la station-service, a été exécuté en plusieurs étapes.

La première a vu l'enlèvement de 5 Km de voies ferrées, la démolition d'une dizaine de bâtiments et d'abris anti-aériens et la mise à niveau d'une superficie de 14 Ha, ce qui fut obtenu par 25.000 m³ de déblais et 110.000 m³ de remblais.

La deuxième étape comporte le placement des égouts et des canalisations qui forment un lacis complexe en dessous du marché :

- 1.500 m d'égout-réservoir recevant la décharge de 12,5 Km d'égouts secondaires et de 4,5 Km de drains ;
- 1.800 m de conduites de gaz ;
- 2.400 m de conduites d'eau ;
- 1.800 m de câbles électriques distribuant le courant dans un réseau de plus de 35 Km de câbles et fils secondaires ;
- 700 m de câbles principaux alimentant un réseau téléphonique de plus de 1.000 m ;
- 3.000 m de câbles pour le réseau de sonorisation, permettant des appels dans toute l'étendue du marché.

Au surplus, l'alimentation de ces installations a nécessité la construction d'une cabine à haute tension et d'une cabine de détente du gaz.

La troisième étape a compris les travaux de voiries qui se répartissent globalement de la façon suivante :

- 850 m² d'accotements ;
- 37.000 m² de chaussées principales comportant le placement de 5.500 m de filets d'eau et de 9.000 m de bordures ;
- 33.000 m² de parkings, dont 25.000 sont réservés aux acheteurs ;
- 13.000 m² de voies secondaires et d'emplacements dallés ;
- 1.500 m de rails raccordés à un pont à peser de 50 tonnes ;
- 857 pieux Francki.

(Suite à la page 240)

LE 4^e PRIX NATIONAL D'ARCHITECTURE 1965

Le « Bureau National de Documentation sur le Bois » organise pour la 4^{me} fois un Prix National d'Architecture.

Le Prix National d'Architecture 1965 comporte 150.000 F de prix répartis comme suit :

- 1^{er} Prix : 75.000 F
- 2^e Prix : 40.000 F
- 3^e Prix : 25.000 F
- 4^e Prix : 10.000 F

Les prix sont accordés dans le but de reconnaître les mérites des architectes ou des groupes d'architectes immatriculés qui, dans une construction présentant des qualités architecturales évidentes, tant du point de vue de la fonction que de la forme, ont employé le matériau « bois » en témoignant d'un esprit de recherche et d'innovation.

Tous les types de constructions peuvent participer. Outre l'attribution des prix, deux mentions de 10.000 F chacune peuvent être décernées pour des innovations d'ordre technique ou esthétique en matière de mise en œuvre du bois.

Les concurrents ont à présenter des œuvres achevées entre le 1^{er} novembre 1960 et le 30 septembre 1965.

Seules les œuvres érigées en Belgique sont admises.

Le Jury est composé de Messieurs les Architectes :

P.J. STEVENS, président de la Fédération des Sociétés d'Architectes de Belgique (Borgerhout) ;

R. BRAEM (Deurne) ;
EUG. DELATTE (Bruxelles) ;
J. ENGLEBERT (Angleur) ;
J. MOZIN (Liège).

Membres suppléants :

P. CALLEBOUT (Nieuwpoort) ;
J. LA PEYRE (Bruxelles).

Le Jury prend sa décision avant le 31 octobre 1965. Il délibère valablement pour autant qu'il y ait 5 membres présents.

Le Jury a toute liberté pour décider de l'attribution des prix et des mentions ou de leur modification éventuelle.

Le Concours est anonyme. Le Secrétariat du Bureau National de Documentation sur le Bois est tenu par le secret professionnel.

Les dossiers concernant les œuvres présentées doivent parvenir au Secrétariat du BUREAU NATIONAL DE DOCUMENTATION SUR LE BOIS, Galerie du Centre - Bloc 2 - 5^e étage, Bruxelles 1, avant le 15 octobre 1965 à midi.

POUR LA PROMOTION DU CONFORT SOCIAL

En ce qui concerne l'équipement sanitaire et ménager des habitations, la Belgique est loin, aussi étrange que cela puisse nous paraître, d'être en tête du progrès. Des statistiques de la CEE nous apprennent, en effet, que non seulement un quart à peine de nos logements disposent d'une distribution d'eau chaude, mais aussi — et il s'agit là de l'abc du confort ! — que vingt-cinq pour cent seulement de nos habitations sont pourvues d'une baignoire ou d'une installation de douche !

De cette situation doit inmanquablement souffrir le prestige des corporations que cela concerne. Aussi, quelques hommes d'action parmi les fabricants belges et les représentants

LE MARCHÉ COUVERT DE LIÈGE (Suite p. 232)

La quatrième étape, réalisée partiellement en même temps que la 2^e et la 3^e a comporté les constructions proprement dites, dont nous avons parlé plus haut.

Au total, ces travaux et l'investissement correspondant sont modestes par rapport au chiffre d'affaire traité annuellement sur le marché : 1,5 milliards de francs belges. Il a permis aux commerçants de disposer d'un emplacement adapté à leur commerce et ce pour un coût qui ne correspond, en moyenne, qu'à 2 % de leur chiffre d'affaire.

Si certains regrettent le pittoresque de leur ancienne situation, tous doivent constater qu'ils peuvent traiter plus de marchandise plus rapidement. Certains ont vu ce chiffre doubler dans les deux ans qui ont suivi leur installation sur le nouvel emplacement.

L'expérience qui était nouvelle en Belgique, peut donc être considérée comme réussie. Elle est considérée en tout cas comme telle par les Services Officiels Anglais, qui nous ont déclaré l'an dernier qu'ils estimaient que le Marché de Liège était, sur le continent, le seul où ils avaient quelque chose à apprendre.

P. DE VIGNE,
Ingénieur Conseiller en Organisation.

en Belgique des fabricants étrangers ont-ils pris récemment une initiative des plus importantes, à laquelle ils sont très vite parvenus à intéresser aussi bien l'union professionnelle des grossistes, ainsi que la fédération nationale des installateurs sanitaires : ils ont créé dernièrement l'a.s.b.l. « Sanitaire + Cuisine », qui se manifestera avec éclat dans un 1^{er} Salon international, organisé, du 16 au 24 octobre prochain, au Centre international Rogier.

Ce Salon est organisé avant tout à l'intention des professionnels du bâtiment : architectes, concepteurs, installateurs, qui obtiendront ainsi une vue d'ensemble de haute valeur spécifique en ce qui concerne la partie sanitaire et l'équipement des cuisines, et leur permettra de prévoir, dans leurs plans, des utilisations qui constituent le tout dernier mot du progrès technique. Ils pourront aussi y inviter leurs clients, propriétaires et maîtres d'ouvrage en général, et leur présenter de visu les solutions les plus adéquates et les plus économiques.

Aux professionnels eux-mêmes, une exposition d'ensemble à caractère international, telle que le Salon « Sanitaire + Cuisine », est seule à même de fournir une idée claire de l'état exact de l'évolution technique dans le cadre de leur profession et de la collaboration que peuvent leur apporter les fabricants belges et étrangers.

Le Salon « Sanitaire + Cuisine », bien qu'étant la manifestation la plus frappante de cette action concertée, ne sera certes par la seule.

L'a.s.b.l. « Sanitaire + Cuisine » se préoccupera de tout ce qu'impose le progrès social à une nation aussi moderne que la nôtre, unissant dans un même effort de promotion et de défense les intérêts, étroitement liés, aussi bien du public que des gens de métier. Parmi les nombreuses questions spécifiques dont s'occupera la nouvelle a.s.b.l., l'amélioration de l'enseignement professionnel, liée à un effort de propagande en faveur des métiers du bâtiment ne sont pas les moins importantes.

De cette action, le prestige des professionnels du bâtiment ne pourra que sortir infiniment grandi.