

BRUXELLES PATRIMOINES

N°015-016

NUMERO SPECIAL - SEPTEMBRE 2015

Journées du Patrimoine

Région de Bruxelles-Capitale

DOSSIER ATELIERS, USINES ET BUREAUX

PLUS

Expérience photographique internationale
des Monuments



UNE PUBLICATION DE BRUXELLES DÉVELOPPEMENT URBAIN

DOSSIER

LE GARAGE CITROËN À BRUXELLES

UN PATRIMOINE INDUSTRIEL MODERNE

JOKE NIJS

HISTORIENNE,
MASTER AU RAYMOND LEMAIRE INTERNATIONAL
CENTRE FOR CONSERVATION

THOMAS STROOBANTS

ARCHITECTE,
MASTER AU RAYMOND LEMAIRE INTERNATIONAL
CENTRE FOR CONSERVATION

Show-room Citroën, place de l'Yser, détail de la façade,
(A. de Ville de Goyet, 2015 © SPRB).



LE GARAGE CITROËN EST UN BÂTIMENT MODERNISTE DATANT DES ANNÉES 1930, CONNU SURTOUT POUR SON IMPOSANT SHOW-ROOM PLACE DE L'YSER À BRUXELLES. Le garage s'étend toutefois plus loin à l'arrière de ce show-room, parallèlement au canal de Willebroeck qui relie Anvers à Charleroi. Ce complexe était le fleuron de la marque française en Belgique. En 1934, il devint le siège social de la division belge et, il fut aussi, pendant de nombreuses années, le plus grand garage automobile d'Europe. L'histoire de la construction de cet édifice est un cas unique dans le discours de l'architecture moderne de l'entre-deux-guerres et les transformations ultérieures sont les témoins silencieux du succès immense de la voiture particulière dans la seconde moitié du XX^e siècle. De nos jours, l'édifice est remarquable surtout parce qu'il associe patrimoine moderne et industriel et qu'il a pu conserver sa fonction de garage et d'espace de vente.

Le complexe est situé sur la place de l'Yser, au nord du Pentagone bruxellois, à côté du canal de Willebroeck et du pont Saintelette (fig. 1). Au XVI^e siècle se trouvait ici la *Porte du Rivage* par où les bateaux en provenance d'Anvers arrivaient à Bruxelles, pour accoster, via le canal, à la place Sainte-Catherine. À l'époque toutefois, il n'était nullement question d'une place de l'Yser. La zone était jadis un bastion de l'enceinte médiévale de la ville. Sous le régime autrichien au XVIII^e siècle, les remparts furent démolis et le fossé de défense fut comblé. La place qui y fut aménagée reçut le nom de place Maritime¹.

.....

LA PLACE MARITIME ET LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL AU CŒUR DE BRUXELLES

Avec l'arrivée de l'industrialisation à Bruxelles au XIX^e siècle, les activités commerciales et manufacturières

vont se développer autour de la zone du canal, notamment dans l'angle nord du Pentagone. Pour stimuler l'activité industrielle, une gare ferroviaire, qui sera démolie par la suite et remplacée par la gare du Nord, est aménagée sur l'Allée Verte afin d'acheminer les marchandises. Le vaste site de Tour et Taxis est, lui aussi, un vestige de l'activité industrielle à proximité du canal.

La zone du canal connaît, vers le tournant du siècle dernier, une

vaste opération d'assainissement : de nombreux bassins seront comblés et remblayés pour des raisons hygiéniques, mettant ainsi à disposition d'énormes parcelles de terrain² (fig. 2). Après la Première Guerre mondiale, la place Maritime se mue en place de l'Yser en hommage aux combattants trépassés. C'est sur une de ces nouvelles parcelles qu'est établi aujourd'hui le garage Citroën. L'endroit accueillait à l'origine les entrepôts de la Ville de Bruxelles, qui ont ensuite cédé la place à un



Fig. 1
Le garage Citroën bien connu des Bruxellois (Ch. Bastin et J. Evrard © SPRB).



Fig. 2

Le canal de Willebroeck. Sur le côté gauche, le futur emplacement du garage Citroën. Le *Mestbak*, qui se trouve maintenant derrière le garage, est déjà bien reconnaissable (coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB-SPRB).

grand Luna Park. Populaire, le parc d'attractions possédait une luxueuse salle de fêtes, un toboggan aquatique, des manèges, et de nombreux pavillons offrant un large assortiment de divertissements. Le Luna Park fut détruit par un incendie durant la guerre³. À l'exception de quelques bâtiments tels que le théâtre de La Luna (aujourd'hui le *Kaaitheater*), la parcelle resta en friche pendant plusieurs années avant l'entrée en scène de Citroën.

LA VOITURE ET LE CONCEPT DE MODERNITÉ

Au début du XX^e siècle, l'industrie automobile se développe progressivement. La voiture était un symbole de richesse et seuls les plus nantis parmi l'élite pouvaient se permettre l'acquisition d'un modèle en remplacement du cheval et de la charrette. Après la Première Guerre mondiale, dans le cadre de la reconstruction et du rétablissement de l'économie, la demande de ce type de produit va croître rapidement auprès d'une frange plus importante de la population. La possession d'une voiture

n'était plus un signe d'ostentation et de luxe, mais davantage celui de personnes vivant avec leur temps. L'époque (r)évolutionnaire moderne voyait enfin le jour, après les barbaries de la guerre.

La production d'automobiles pour le grand public avait déjà commencé en Europe à la fin du XIX^e siècle avec, comme principal représentant, le constructeur Peugeot. Au début, les chiffres de production sont modestes. La Peugeot Type 3 sera produite au départ, en 1894, à 64 exemplaires. L'automobile est, à l'époque, un bien réservé à un public sélect. Pendant la transition du XIX^e au XX^e siècle, de nombreuses petites usines automobiles sont dispersées à travers toute l'Europe, chacune avec sa propre technologie et sa propre série de modèles. Côté belge, on trouve par exemple la marque Minerva qui, dès 1904, passe de la production de motos à celle de voitures.

À l'époque, personne n'a encore entendu parler de Citroën, qui ne commencera à développer des voitures que dans les années 1920. Durant la période 1919-1933, Citroën étoffe

sa gamme de pas moins de huit modèles avec, sous l'influence de la fabrication à la chaîne, des chiffres de production qui varient de 17.000 à 130.000 unités. Pour commercialiser ces nouveaux modèles, la marque construisit de grands show-rooms où ils étaient présentés au grand public, à l'exemple notamment des show-rooms Ford en Amérique⁴.

L'exposition de ces nouveaux biens industriels et prouesses technologiques trouve son origine dans les foires industrielles organisées à la fin du XIX^e siècle, qui allaient finalement donner naissance au phénomène des expositions universelles. Lors de ces salons, les entreprises pouvaient construire des pavillons où exposer leurs produits. Tout était mis en œuvre pour rendre ces pavillons aussi modernes que possible, en phase avec le caractère avant-gardiste de leur produit. On utilisait de préférence pour ce faire les matériaux et les techniques les plus récents, comme le verre, l'acier et le béton. Lorsque la volonté de se démarquer était réellement importante, il était même fait appel à des architectes renommés pour la conception du pavillon.

Avant 1933, plusieurs show-rooms de divers concessionnaires sont installés à Bruxelles ou dans ses environs. Tout comme lors des expositions universelles, les marques expérimentèrent de nouvelles formes d'architecture, et la plupart des architectes choisirent de réaliser le bâtiment dans un style néo, en style Art Déco ou dans une variante éclectique de ceux-ci. Les principaux matériaux utilisés pour ces filiales sont donc avant tout la brique et le béton, avec une vitrine monumentale pour le show-room. À titre d'exemple, citons le premier garage Renault (1912, rue des Bataves 13-21), le show-room pour les modèles de la marque Minerva (vers 1923-

1924, rue Tenbosch 21 - démolie), les immeubles à appartements dont le rez-de-chaussée faisait office de show-rooms automobiles signés Ernest et Edmond Delune (respectivement 1923 et 1931, chaussée d'Ixelles 63 et 148-150, aujourd'hui transformés) et le remarquable atelier du commerçant de luxe De Ruytter conçu par Alfred Knein (1919, avenue de l'Armée 61).

LE STYLE ARCHITECTURAL MAISON DE CITROËN

Dès le début des années 1920, Citroën utilisa avec brio le concept de modernité comme vitrine de la marque. L'utilisation d'enseignes lumineuses joua un rôle prépondérant dans cette stratégie. Un de ses exemples les plus célèbres est l'installation des lettres lumineuses CITROËN sur la tour Eiffel en 1925. Plus tard, l'entreprise allait aussi s'intéresser à l'architecture moderne et André Citroën créerait même un département d'architecture maison en 1927. Ce dernier était chargé de concevoir des salles d'exposition dans un style à la fois moderne et luxueux. L'architecte Maurice-Jacques Ravazé fut nommé à la tête du département et chargé de superviser tous les grands projets de construction. L'utilisation d'une architecture spécifique, en tant que stratégie de marque d'une entreprise, témoigne d'une vision avant-gardiste, encore utilisée de nos jours dans l'industrie automobile⁵.

Une première grande salle d'exposition fut érigée sur les Champs-Élysées en 1927, dotée d'une énorme vitre en façade, derrière laquelle les nouveaux modèles étaient exhibés tels des bijoux dans un étalage (fig. 3). Le show-room fut conçu avec ingéniosité comme un temple du luxe et de la modernité. Cette première salle d'exposition combinait la lumière du jour avec un éclairage

zénithal artificiel sous lequel étaient exposés les différents modèles. Un second show-room s'ouvrit à Paris dès 1929 dans la rue Marbeuf (fig. 4a et 4b). Le bâtiment était signé des architectes Albert Laprade, Léon-Émile Bazin et Maurice Ravazé et conçu à la manière d'un opéra où les voitures étaient placées sur des balcons côté rue. De tels show-rooms attiraient de nombreux curieux. Parfois, la police devait intervenir pour contenir la masse des admirateurs!⁶

Citroën ne se limita toutefois pas à l'aspect visuel, mais envisageait le bâtiment comme un concept total où techniques, intérieure et extérieure, devaient coexister en parfaite harmonie. Les show-rooms étaient dotés d'un nombre croissant d'équipements. Les bureaux pour l'administration, les ateliers pour les entretiens et les réparations et les stations-services étaient souvent intégrés dans ou derrière la salle d'exposition. Les clients bénéficiaient d'une expérience totale par l'adjonction de kiosques, de salons de coiffure, de restaurants, et d'espaces de cinéma et d'exposition. L'idée provenait d'Amérique, où les bâtiments présentaient déjà un caractère hybride ou multifonctionnel depuis un certain temps. C'est de là que le concept actuel de centre commercial tire son origine⁷.

Suite à l'élargissement de la gamme de modèles au début des années 1920, Citroën décida de s'étendre aux pays voisins en 1924. La Société belge des Automobiles Citroën voit le jour en Belgique cette année-là. Différentes filiales sont créées à Bruxelles, rue de l'Amazone (centre administratif), chaussée d'Alsemberg, rue du Compas (garage : entretien et réparation) et boulevard Adolphe Max (show-room et vente). Vers les années 1930, l'infrastructure existante à Bruxelles se révéla insuffi-

fisante pour une clientèle toujours plus nombreuse. Il y avait un urgent besoin d'un bâtiment plus grand qui réunirait par la même occasion les différentes fonctions éparpillées aux quatre coins de la ville. À l'époque, Citroën construisait dans le monde de grandes installations intégrées. Des architectes locaux collaboraient avec Ravazé pour que chaque bâtiment ait un aspect différent. C'est, par exemple, l'architecte Jan Wils qui fut engagé pour concevoir un garage Citroën à Amsterdam en 1930⁸.

En 1933, Maurice Ravazé vint à Bruxelles pour rechercher un emplacement pour cet édifice de grande envergure. Il jeta son dévolu sur la parcelle de l'angle Nord de Bruxelles, à un jet de pierre du centre, à côté du canal, le long du grand boulevard en direction de Koekelberg et à proximité de la gare de l'Allée Verte et un peu plus loin, de la gare du Nord. Le quartier offrait également l'avantage de compter de hauts immeubles sur la place de l'Yser,

Fig. 3

La salle d'exposition sur les Champs-Élysées. Extrait de *Architecture d'aujourd'hui*, n° 8, 1933, p. 73.





Fig. 4a et 4b

Show-room de la rue Marbeuf. 4a : vue de nuit vers le bâtiment. 4b : vue de jour du bâtiment. Extrait de *Architecture d'aujourd'hui*, n° 5, 1932, p. 16-17.

comme l'immeuble d'angle résidentiel qui existe aujourd'hui encore. La Ville de Bruxelles était donc plus encline à délivrer à Citroën un permis pour un immeuble de plus de 20 m de hauteur⁹.

Le conseil communal de Bruxelles se réunit le 16 janvier 1933 afin de discuter de la vente du terrain et de l'édification du bâtiment. L'achat du terrain (13.753 m²) fut approuvé au prix de 4.676.020 francs, en dépit du fait qu'en 1929, la parcelle avait été évaluée à 5.559.964 francs. L'administration communale était très enthousiaste quant au projet proposé par Citroën. À ses yeux, l'implantation d'un tel bâtiment apportait une plus-value et insufflerait une nouvelle vie à l'ancien quartier maritime. Elle était, en outre, persuadée que l'économie du quartier connaîtrait un nouvel essor grâce à l'implantation d'un tel édifice commercial et semi-industriel. Comme l'administration communale était préoccupée par les risques de troubles et de vandalisme qu'un immeuble d'un tel coût pourrait entraîner, elle imposa à Citroën de travailler avec des fenêtres à guillotine au rez-de-chaussée,

qui seraient plus faciles à remplacer en cas de dégradation¹⁰.

.....
PROJET ET CONCEPT : LES DÉFIS POUR BRUXELLES

À Bruxelles, l'équipe de Maurice Ravazé reçut le renfort des architectes Alexis Dumont et Marcel Van Goethem qui, par le passé, avaient déjà collaboré à quelques immeubles à Bruxelles, comme le *Shell Building*. Ravazé est sous le charme de la modernité de leur style Art Déco, mais leurs premières propositions sont néanmoins rejetées parce que pas assez modernes (fig. 5)¹¹. Le bâtiment devait faire figure de porte-étendard de Citroën Belgique et les ambitions étaient donc haut placées. Une première série de propositions acceptées montre un show-room s'étendant en longueur en forme d'hippodrome. Le projet ultime et définitif comprenait un show-room entouré de grandes baies vitrées avec châssis en acier s'élevant du rez-de-chaussée jusqu'au toit et une hauteur libre sous plafond de 21 m avec voûte en berceau allégée en béton

projeté. Ces éléments conféraient au show-room une atmosphère sacrée, un peu à l'image d'une cathédrale (fig. 6). La conception des ateliers à l'arrière de la parcelle était fonctionnelle. Ils étaient structurés de manière claire avec une abondance de lumière naturelle déversée par les lucarnes et les façades vitrées tout alentour. Ils furent donc réalisés dans le même style moderne que la façade du show-room afin de conserver l'unité stylistique de l'ensemble¹².

Le show-room, construit en verre et en acier, faisait office de jalon dans la ville et de vitrine de la marque en Belgique. Grâce à l'utilisation d'un ingénieux concept d'éclairage, le show-room était également illuminé la nuit. L'étroite collaboration entre lumière et architecture était une caractéristique typique de l'«architecture lumineuse» moderne de l'époque. Les innovations dans la technologie de la lumière artificielle avaient poussé les architectes non seulement à éclairer le bâtiment, mais à faire aussi interagir les jeux d'ombre et de lumière avec les formes de l'architecture¹³. Les croquis de conception du show-room avec leurs scénarios diurne et nocturne en sont un magnifique exemple (fig. 7). L'infrastructure d'éclairage de l'intérieur a été intégrée juste sous le toit et la corniche d'où, depuis une passerelle, la voûte était éclairée par le bas et les façades en verre par le haut. À l'extérieur, un phare de 15kW fut installé sur le toit avec trois faisceaux de lumière horizontaux et un faisceau vertical, afin de rendre le garage visible de très loin (fig. 8). Ceci devait permettre aux clients de trouver facilement la station-service. Cet «effet de phare» dut être approuvé, après concertation avec la force aérienne, afin de ne pas engendrer de confusion pour les avions. Une deuxième intervention du côté extérieur était censée mettre davantage en valeur la forme d'hippodrome du garage. Le

ANDRÉ CITROËN (1878-1935) : UNE BRÈVE BIOGRAPHIE

André Citroën, ingénieur de formation, commence sa carrière par le développement d'engrenages et de techniques d'entraînement. Le symbole qu'il adopte, et qui deviendrait plus tard le logo de la marque automobile, fait référence aux chevrons des engrenages, une invention sur laquelle il avait pris un brevet en 1900. En 1908, André Citroën prend la direction des Automobiles Mors, une entreprise spécialisée dans la fabrication de moteurs. Durant la Première Guerre mondiale, il a principalement conçu des équipements militaires et découvre la technique de la production à la chaîne, également appelée procédé Ford. Il fonde la Société anonyme Citroën après la guerre, en 1919. Avec les connaissances acquises durant le conflit et inspiré par le succès de Henry Ford, il se lance dans la production d'automobiles en Europe. Son premier modèle, le Type A, est lancé le 28 mai 1919 au prix de 7.250 francs français. Citroën installe son usine à Paris sur le quai de Javel et, en l'espace de quatre ans à peine, il figure déjà parmi les principaux constructeurs automobiles d'Europe. En 1923, l'entreprise produisait 100 exemplaires de Type A par jour.

La «créative technologie», aujourd'hui encore le slogan de l'entreprise, s'étendait bien au-delà de la seule technologie des engrenages. C'est à elle, aussi, que l'on doit la production de différents modèles de carrosserie tout en acier (1924), le moteur flottant (1933), la traction avant (1934) et la carrosserie monocoque (1934). Ces deux dernières techniques ont été produites en série sur le modèle le plus novateur du fabricant : la traction avant. Ce modèle d'exception était censé assurer l'avenir financier de Citroën et aucun effort ne fut épargné pour commercialiser le produit. Le garage de la place de l'Yser en est le témoin. Vers les années 1930, la marque comptait, outre la Type A, de nombreux autres modèles tels que la Type B (plus tard la B10 et la B12), la Caddy (une version plus sportive) et la Type C (C4 et C6, 1928) et toutes les usines réunies produisaient environ 1.000 voitures par jour vers 1933. En dépit de ce succès, l'entreprise se retrouvera en faillite et fut reprise par le fabricant de pneus Michelin en 1935. André Citroën mourut la même année¹.



Portrait d'André Citroën. Extrait de *Ossature Métallique*, n° 5, 1933, p. 232.

NOTE

1. BROUSTAIL, J., « Citroën » : une firme pas comme les autres » in *Histoire*, 247, 2000, p. 80-82 ; QUEF, M.-Chr., *op. cit.*, p. 22 ; CITROËN S. A. *50 jaar technische vooruitgang* (brochure), vers 1970.

plan horizontal de la corniche serait réalisé en verre et éclairé indirectement. Ceci permettrait de faire courir une bande lumineuse tout au long de la corniche, qui éclairerait en même temps les lettres Citroën. La Ville se montra favorable à ce plan d'éclairage et adressa même une lettre à Dumont et Van Goethem en 1934, en leur demandant pourquoi la corniche lumineuse n'avait pas été réalisée comme prévu. La Ville avait tout intérêt à la réalisation d'un tel éclairage parce qu'il faisait fonction non seu-

lement d'éclairage public, mais aussi parce qu'il était une bonne indication de la hauteur des bâtiments de la place de l'Yser pour les avions. Les architectes répondirent que l'installation n'avait pas été réalisée parce que son entretien aurait été malaisé et trop coûteux. Le phare qui, pour sa part, fut bel et bien réalisé n'est plus visible sur le matériel iconographique après la Seconde Guerre mondiale¹⁴.

Mis à part son vaste programme d'éclairage, le show-room compor-

tait peu d'éléments décoratifs, ce qui soulignait encore la simplicité de l'architecture. On a toutefois travaillé avec des matériaux inédits comme du marbre blanc et du béton projeté à l'intérieur du bâtiment. Grâce à ces éléments, les modèles Citroën pouvaient être exposés dans un volume ouvert d'une grande sobriété formelle, mais néanmoins impressionnant. André Citroën était à l'époque le seul à tenter de prouver la modernité de son produit en recourant de cette façon à l'architecture.

Si la Ville de Bruxelles était certes enthousiaste au sujet du projet, une abondante correspondance montre que tout n'était pas rose pour autant. C'est ainsi que la parcelle était déjà occupée par quelques bâtiments : le théâtre de La Luna et deux immeubles résidentiels. Citroën ne parvint pas à convaincre les propriétaires de vendre leur terrain, et le plan initial qui devait couvrir l'ensemble de la parcelle dut donc être revu. Le concept total prévu ne put être entièrement réalisé. La Ville contraignit les architectes à prendre les mesures des bâtiments déjà existants et à les intégrer dans le nouveau projet. Il fut également interdit à Citroën de placer des panneaux publicitaires sur les façades de ses structures. En 1934, Van Goethem et Dumont reçurent quelques lettres de la Ville indiquant qu'ils avaient négligé de travailler les anciennes façades, ce qui est probablement à mettre en rapport avec la situation financière difficile de Citroën vers cette époque¹⁵.

Le show-room accueillait quelques bureaux, notamment ceux du comptable en chef et du directeur de la concession. Les autres commodités à l'intention des clients se situaient à l'arrière du volume, du côté du canal : un kiosque où les visiteurs pouvaient lire le journal, un bar et une salle d'attente. Du côté des ateliers étaient installées deux pièces intérieures, une salle de réunion et un espace sanitaire. À côté du show-room, du côté du quai de Willebroeck se dressait un petit immeuble, plus bas et dans le même style, où les derniers modèles étaient exposés sur un podium et où l'on trouvait, au premier étage, quelques bureaux administratifs¹⁶.

Les ateliers furent conçus comme une grande halle où la présence de la lumière du jour était prépondérante. Le plan de base des ateliers consistait en deux longs passages

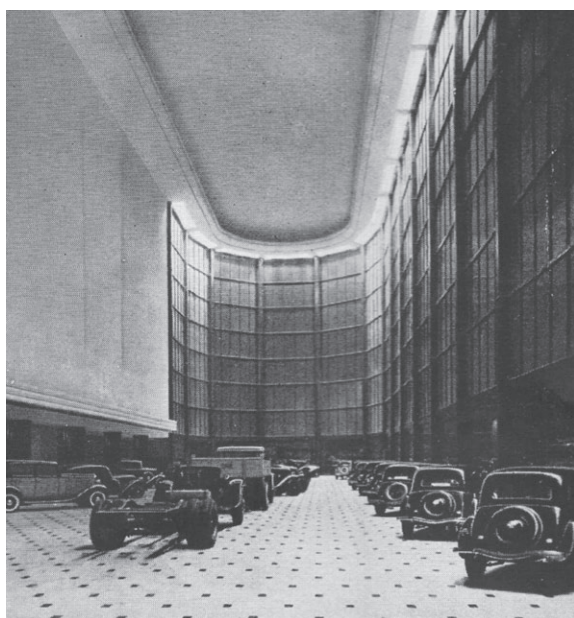
disposés de manière perpendiculaire. La plus longue des galeries – 180 m ! – reliait le show-room aux ateliers à l'arrière, et s'étendaient de la place de l'Yser jusqu'au quai de la Voirie. La deuxième galerie traversait l'atelier depuis le quai de Willebroeck jusqu'au quai des Péniches, le long du canal. Comme les deux extrémités de la galerie débouchaient sur une façade en verre, tout le bâtiment bénéficiait d'une grande transparence, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Le garage Citroën ne donnait donc pas au passant l'impression de se trouver en présence de deux entités séparées mais plutôt d'un seul et même espace continu. Cela était dû principalement à la conception uniforme des façades constituées de matériaux identiques : l'acier pour le châssis des fenêtres, le verre, la pierre bleue pour la plinthe du bâtiment et une corniche en ciment qui entourait l'ensemble de l'édifice¹⁷. La palette chromatique uniforme de l'extérieur contribuait, elle aussi, à uniformiser les deux parties. Les profilés des fenêtres et les colonnes extérieures furent peints en brun tandis que la corniche fut teinte en jaune (fig. 9). Ces couleurs étaient souvent associées à Citroën dans les années 1930. Il s'agit des principales couleurs utilisées à l'époque sur leurs affiches, mais elles peuvent également être associées à la *Croisière Noire* et à la *Croisière Jaune*, des expéditions à travers, respectivement, l'Afrique et l'Asie¹⁸. Elles devaient convaincre les futurs clients que les voyageurs pouvaient facilement partir à l'aventure avec des voitures de Citroën. Les expéditions furent filmées, puis diffusées dans les garages Citroën dotés d'équipements de projection. À Bruxelles, Citroën conclut un accord avec le théâtre de La Luna voisin, étant donné qu'il ne disposait pas sur place de l'infrastructure nécessaire¹⁹. Les ateliers étaient constitués d'un enchaînement de fermettes *Polonceau*, entièrement ancrées à

l'aide de rivets, dont le rôle était de garantir au maximum le caractère ouvert du rez-de-chaussée. Ces fermettes furent recouvertes d'un toit de tuiles pourvu d'éléments en verre afin d'apporter un maximum de lumière naturelle au volume. La façade étant en verre, la température intérieure pouvait grimper fortement, et il était prévu que l'on puisse ouvrir plusieurs fenêtres et lucarnes pour aérer les lieux pendant l'été. En hiver, en revanche, l'endroit devait être intensément chauffé. Une grande installation de chauffe au mazout, destinée à amener de la chaleur vers le show-room et les ateliers par les fenêtres par le biais d'un système de convecteurs, fut installée à cet effet entre l'atelier et le théâtre de La Luna. Le système consommait environ trois millions de litres de mazout par an, et la question de savoir si ceci était suffisant pour maintenir l'ensemble du volume à une température supportable durant l'hiver subsiste. Deux chaudières de la marque De Nayer occupaient une superficie totale de 258 m² et l'on peut encore admirer l'installation de chauffe et la cheminée de nos jours²⁰.

À l'origine, des bureaux partiellement vitrés furent installés dans les ateliers afin de perturber le moins possible la transparence de l'espace (fig. 10). Ils accueillait un gardien, le comptable, la zone de vente de véhicules d'occasion, la salle d'attente et la réception. L'espace était, par ailleurs, subdivisé en sections affectées à différentes fonctions de réparation et d'entretien des voitures. L'entretien réclamant une réparation mécanique était même effectué à la chaîne. Le reste de l'espace servait de parking, à l'entreposage de nouvelles voitures, au stockage de pièces de rechange et d'atelier où étaient préparées les pièces directement utilisées pour la réparation des voitures. Aussi, la circulation à l'intérieur du bâtiment était-elle rigoureusement organisée : pour



Fig. 5
Premier projet du garage Citroën à Bruxelles par Van Goethem et Dumont, 1933 (Dumont et Van Goethem © AAM).



▲ 6

Fig. 6
Intérieur du show-room de Bruxelles vers la place de l'Yser.
Extrait de *Ossature Métallique*, publicité SEM, L'Epi-Devolder, 1935.



▲ 7 ▼ 8

Fig. 7
Projet pour le garage de Bruxelles par Van Goethem et Dumont.
Vue de nuit. 1933 (Dumont et Van Goethem © AAM).

Fig. 8
Projet pour le garage de Bruxelles par Van Goethem et Dumont.
Le phare, 1933 (Dumont et Van Goethem © AAM).

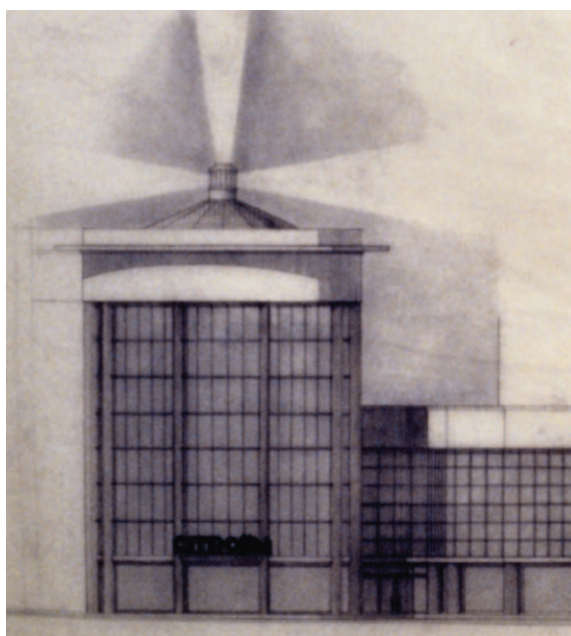
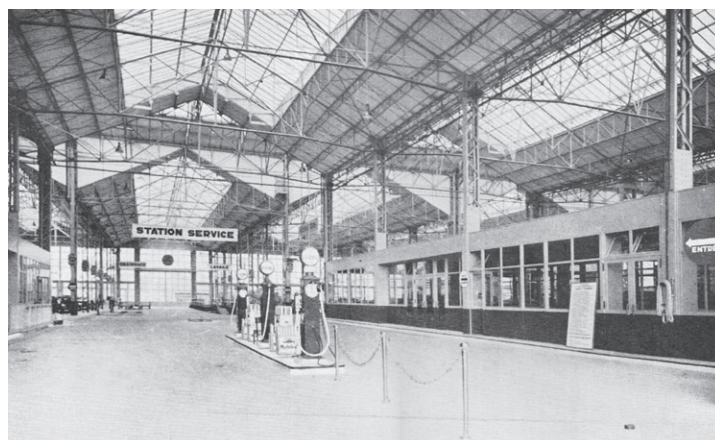




Fig. 9
Schéma en couleurs pour le garage Citroën [Dumont et Van Goethem, 1933 © AAM].

un entretien, les clients pouvaient entrer par le quai de Willebroeck, où il y avait aussi une station-service. Il y avait également une entrée en face, quai des Péniches, mais celle-ci était exclusivement réservée au personnel. L'entrée du quai de la Voirie était, quant à elle, réservée uniquement à la fourniture de pièces de rechange²¹.

Fig. 10
Vue de l'entrée « clientèle » du quai de Willebroeck vers le quai des Péniches. De l'autre côté se trouvaient les bureaux. Extrait de *Ossature Métallique*, E. Sergysels, 1935.



L'ensemble accueillit également un restaurant, initialement accessible aux seuls travailleurs du garage (estimés à environ 220 personnes). Il fut construit entre les deux maisons existantes de la parcelle. Le bâtiment avait à peu près la même apparence que le petit espace de vente à côté du show-room. Il avait la même hauteur et, ici aussi, les principaux matériaux étaient le verre, le béton et une ossature en acier réalisée par les Ateliers de Construction de Soignies. La cantine proprement dite couvrait une superficie de 400 m² au rez-de-chaussée et de 200 m² au premier étage. Le deuxième étage était occupé par l'appartement du concierge du garage²².

Les revues architecturales et autres magazines de l'époque tels que *Bâtir*, *Le Document*, *L'époque* et *Ossature Métallique* publièrent des articles enthousiastes sur le bâtiment, certains même avant le début de la construction. Ils louèrent la modernité et le caractère innovant du concept, ainsi que la méthode de construction et l'utilisation de matériaux modernes tels que le verre et l'acier qui conféraient à l'édifice sa structure à la fois légère et organique²³.

CONSTRUCTION : 1933-1934

Trois entrepreneurs furent contactés pour l'édification de l'ensemble du complexe : les Entreprises Blaton-Aubert S.A. pour le show-room et la Société anonyme des Anciens Établissements Paul Wurth (l'entrepreneur) et la Société métallurgique d'Enghien-Saint-Éloi (pour la structure en acier de la façade) pour les ateliers. Blaton-Aubert était très connu pour ses constructions en acier et en béton, mais aussi pour ses réalisations lors de diverses expositions universelles (tant en 1935 qu'en 1958). L'installation électrique et l'éclairage furent pris en charge par SEM (*Société Electro-Mécanique*). Le garage Citroën devint la vitrine des trois entreprises. Dans les années qui suivirent, toutes utiliseraient des illustrations du complexe pour leurs publicités dans divers magazines²⁴.

Le 10 septembre 1933, la commande fut passée auprès de la Société métallurgique d'Enghien-Saint-Éloi ; la première colonne fut dressée le 20 octobre et la majeure partie du chantier fut achevée vers février 1934. Une masse de mille tonnes d'acier fut ainsi assemblée en l'espace de quatre mois. Le processus de construction avança à un rythme étourdissant, surtout si l'on tient compte du fait que l'on dut interrompre les travaux pendant un mois en raison de conditions météorologiques défavorables²⁵.

Au moment de sa réception, le garage Citroën était le plus grand garage d'Europe, avec une superficie totale de 16.500 m². Dans les ateliers, la construction avait été prévue pour pouvoir accueillir, par la suite, des niveaux supplémentaires mais l'espace resta longtemps inoccupé. Le bâtiment représentait les idéaux de la modernité et constituait un authentique joyau d'architecture moderne, avec son plan d'éclairage et ses façades en verre derrière lesquelles étaient exposés les modèles les plus récents de la marque. Les ateliers étaient dotés des techniques les plus modernes et aménagés de manière fonctionnelle, tout en conservant une belle unité stylistique. Il s'agissait d'un édifice tourné vers le futur, qui vendait des produits d'avenir. Cette marche vers l'avenir était profondément ancrée dans l'esprit du temps des années 1930.

André Citroën ne put toutefois jamais admirer la construction achevée. Il mourut d'un cancer à Paris en 1935, à la période où la marque fit faillite avant d'être rachetée par le fabricant de pneus Michelin, qui lança d'emblée une vaste campagne d'économies²⁶. Le bâtiment fut achevé, mais dépouillé de quelques fioritures. On peut se demander si le concept d'éclairage d'origine a jamais été mis en œuvre dans le cadre de ces économies, car on ne trouve aucune photo de nuit avec les lumières allumées. Michelin n'était manifestement pas sensible aux valeurs architecturales du bâtiment Citroën et s'efforça surtout de le rendre plus rentable. En mai 1936, Dumont et Van Goethem réalisèrent déjà une étude de faisabilité portant sur la transformation du garage en immeuble à appartements. Cette transformation n'a cependant jamais vu le jour²⁷.

Le garage a conservé sa fonction d'origine et il est resté pendant 80 ans entre les mains de la Société belge des Automobiles Citroën. Quelques adap-

tations y ont toutefois été apportées au fil des ans.

DOMMAGES DE GUERRE ET TRANSFORMATIONS

Durant la Seconde Guerre mondiale, le garage Citroën fut occupé par les Allemands lors de l'occupation de Bruxelles. Les 17 et 18 mai 1940, ils firent sauter le pont sur le canal au square Saintelette et pillèrent le garage dans les jours qui suivirent. Pendant la libération de la Belgique, le quartier fut bombardé les 11 et 25 mars 1944. Le bâtiment, constitué principalement de verre, subit de lourds dommages²⁸. Les Alliés occupèrent ensuite le bâtiment à la libération et y causèrent des dégâts encore plus importants en y stationnant leurs chars²⁹. Juste après la guerre, un garage provisoire fut aménagé sur le site de Tour et Taxis pendant que l'on effectuait les réparations. Citroën retourna à la place de l'Yser et rouvrit ses portes en 1947. Les dossiers de guerre du Ministère de la Reconstruction contiennent une longue liste de travaux que Citroën dut réaliser pour restaurer correctement le bâtiment. Au total, les dommages de guerre ont dû coûter une vingtaine de millions de francs en réparations à la Société belge des Automobiles Citroën S.A., en ce compris les travaux à l'usine automobile de Forest, mais elle put se faire rembourser une partie du montant par l'État en raison des activités économiques de l'édifice. Les dommages occasionnés par l'armée britannique sont bien documentés, comme la destruction du revêtement de sol en marbre rouge-vert qui recouvrait la salle d'exposition³⁰.

EXPO 58

En prévision de l'Exposition universelle de 1958, Citroën décida de réno-

ver entièrement le bâtiment et d'y apporter quelques modifications. Dans tout Bruxelles, des mesures furent prises et des travaux orchestrés pour moderniser la ville et la préparer à ce grand événement international. L'une de ces mesures consistait en l'aménagement d'un hélicoptère, qui serait établi en face du garage Citroën, sur le quai de Willebroeck. Les visiteurs internationaux pourraient y atterrir et être emmenés ensuite en hélicoptère jusqu'au Heysel. L'aménagement d'un viaduc par-dessus les places de l'Yser et Saintelette, juste devant le show-room du garage s'inscrivait lui aussi dans le programme des préparatifs à l'Expo 58³¹ (fig. 11).



Fig. 11

Le viaduc par dessus la place de l'Yser. La façade du show-room revue par l'architecte Louis Hoesbeke, vers 1955. Carte postale, vers 1958 (© AVB).

L'industrie automobile et l'économie connurent un formidable essor, et Citroën décida d'ajouter un niveau supplémentaire en béton dans le show-room afin de mieux exposer au public sa vaste gamme de modèles. Cette structure en béton servirait de base à une structure en acier destinée à accueillir d'autres niveaux à un stade ultérieur (fig. 12). Elle permettait en même temps d'installer une station-service au rez-de-chaussée: les voitures pouvaient à présent gagner le show-room depuis la place de l'Yser. La surface d'exposition fut réduite d'un tiers au profit d'une pompe à essence, de citernes de stockage et d'un modeste atelier d'entretien pour les petites réparations. Le principal espace d'exposition était à présent situé à l'étage. Ce plateau en béton fut installé à 6,5 m au-dessus du niveau de la rue en 1954, augmentant ainsi de 1.100 m² la superficie totale exploitable. La façade dut également être modifiée, principalement au rez-de-chaussée, où une station-service remplaçait l'ancienne entrée des piétons. L'architecte Louis Hoesbeke supervisa et dessina la majorité des plans de cette deuxième grande phase de construction du garage³².

Ces modifications rompirent toutefois la fluidité de la transition entre l'intérieur et l'extérieur du bâtiment. Cette transformation était néanmoins nécessaire en raison de l'aménagement du viaduc, qui changea radicalement l'aspect et l'atmosphère de la place de l'Yser. L'ajout de plusieurs niveaux au show-room permit aux conducteurs qui circulaient sur le viaduc le long du garage de mieux voir les nouveaux modèles. Suite à l'ajout des niveaux supplémentaires, le concept de cathédrale avec son grand vide sacré, souligné par la façade en verre d'origine, se mua en une vitrine architecturale. L'adjonction des structures en acier, fondées sur le nouveau niveau en béton, se fit toutefois de manière totalement indépendante de la structure d'origine. Les quatre niveaux supplémentaires offrirent un surcroît de 4.400 m² de surface exploitable au garage Citroën. Les nouveaux modèles furent exposés en guise de publicité du côté de la place de l'Yser. Les places de parking plus fonctionnelles servant d'espace de stockage se situaient du côté du mur. Des traces de ces emplacements de parking sont encore visibles aujourd'hui grâce aux restes de peinture sur le béton.

Plusieurs rampes durent être aménagées pour rejoindre les nouveaux étages. La première d'entre elles partait de la grande galerie dans l'atelier pour gagner le premier niveau en béton. Cette première rampe fut donc totalement réalisée en béton et construite en même temps que le premier plateau en béton du show-room. Cette pente compromettait toutefois la vue axiale que l'on avait jadis, qui traversait entièrement la salle d'exposition et l'atelier. Une deuxième rampe sur la structure en béton donnait accès au deuxième niveau du show-room, la première structure en acier ajoutée. Une fois arrivé à ce niveau, il devint difficile de créer un accès aux étages supérieurs et Hoesbeke conçut une structure en acier secondaire, très légère, à l'arrière du show-room, qui reposait sur la structure en acier intérieure indépendante. Ceci motiva également la transformation de la façade du bâtiment annexe à droite du show-room (voir la façade fig. 11). Cette nouvelle adjonction fut néanmoins bien intégrée à l'ensemble: elle avait la même hauteur, l'intervalle entre les étages fut uniformisé et la façade fut recréée de manière

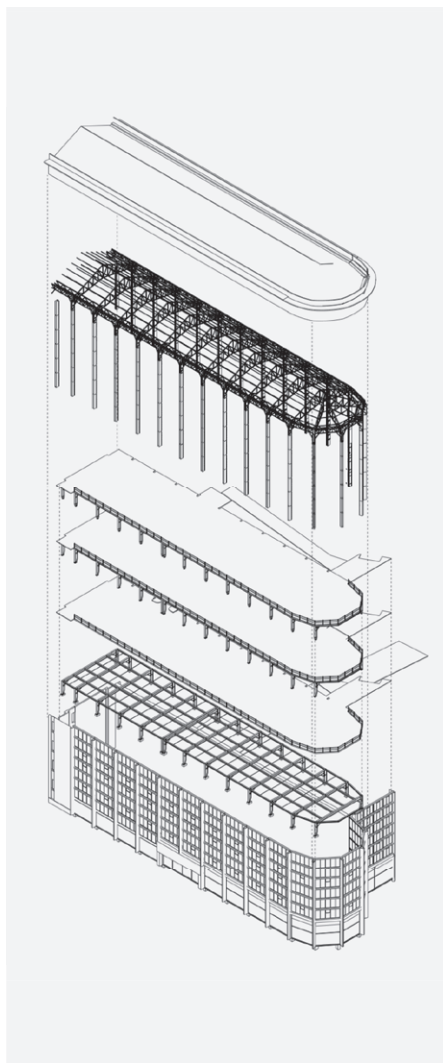


Fig. 12
Élévation de la structure interne dans la salle d'exposition (RLICC, 2014 © RLICC).

à conserver le sentiment d'uniformité. Bien que cette modification ait été effectuée dans le respect du style d'origine, le show-room perdit son aspect d'hippodrome du fait que les bords arrondis du toit étaient à présent moins visibles de la rue. Les adjonctions des années 1950 ont été exécutées avec soin, mais le sentiment de transparence et de sacralité a disparu en raison de la subdivision du show-room. Il ne restait plus rien non plus du concept d'éclairage. Deux des principales valeurs du concept d'origine furent

ainsi perdues³³. Toutes les modifications furent achevées pour l'Expo 58. Si le garage rénové le long du viaduc et à côté de l'héliport revalorisait indiscutablement l'image du quartier et de la marque, la Société belge des Automobiles Citroën fut également omniprésente à l'exposition universelle, et pas seulement par ses véhicules de livraison. Le pavillon français arborait, suspendue au plafond, une Citroën DS, le tout dernier modèle de la marque, et proposait, parmi ses souvenirs, une miniature de cette voiture.



Fig. 13
Installation de la première plate-forme en béton dans les ateliers du côté du canal (ca. 1960, © ABCC).



Fig. 14
Situation actuelle des ateliers vus de l'extérieur, en parallèle avec le canal de Willebroeck (Sami Bouchafrati, 2014 © RLICC).

DERNIÈRES TRANSFORMATIONS

Un dernier niveau fut ajouté au show-room en 1959, ce qui entraîna le démontage du plafond voûté. Cette opération alla de pair avec une série de modifications à l'atelier. Jusque-là, la partie plus industrielle du garage avait échappé à la vague des adjonctions, bien que –ironie du sort– sa structure avait été conçue pour cela dès l'origine. Au début des années 1960, une plate-forme en béton fut aménagée du côté canal (fig. 13), avec

deux rampes pour gagner le plateau à l'arrière du *Kaaitheater* et le long du quai de la Voirie. Des cabines destinées au chef d'atelier furent installées tant en dessous qu'au-dessus des étages. Le restaurant fut, lui aussi, transformé : il fut entièrement rénové et des bureaux supplémentaires furent ajoutés aux étages au-dessus du réfectoire³⁴.

D'autres changements eurent un impact plus faible. Le plateau de l'atelier fut progressivement étendu jusqu'à devenir un étage à part entière et les bureaux qui se situaient jadis au rez-de-chaussée furent rénovés et réaménagés. La station-service placée dans la salle d'exposition déménagea vers l'entrée sur le quai de Willebroeck, rendant ainsi à une partie du show-room sa fonction initiale de salle d'exposition. Le simple vitrage fut remplacé par un double vitrage, qui est toujours présent de nos jours. La partie arrière du show-room continua à servir de station-service jusque dans les années 1980 et fut transformée par la suite en espace d'exposition et en bureaux administratifs. Plus récemment, les espaces dévolus aux ouvriers furent améliorés et la galerie principale qui relie le quai de Willebroeck au quai des Péniches fut, elle aussi, rénovée. Lors de cette dernière adaptation, on utilisa du verre blanc mat pour la toiture, qui contraste vivement avec les lucarnes des ateliers. Il en résulte une galerie moins transparente, plus sombre, qui se démarque légèrement par rapport à l'ensemble³⁵.

CONCLUSION

Il est clair que la plupart des transformations eurent lieu dans les années 1950, dans le sillage de la guerre, favorisées par la reprise économique et l'Expo 58. Le bâtiment que l'on peut admirer aujourd'hui est essentiellement le fruit du désir de renouveau

caractéristique de la période d'après-guerre. Chaque changement a donc sa motivation et il est crucial d'en tenir compte lorsqu'on analyse l'histoire du bâtiment. Les valeurs historique, esthétique, architecturale, sociale et industrielle jouent un rôle prépondérant, surtout lorsqu'un bâtiment singulier tel que celui-ci doit recevoir une nouvelle affectation.

Le garage Citroën est en soi une remarquable réalisation de l'architecture moderne, commerciale et industrielle, mais il présente également une valeur patrimoniale particulièrement élevée dans le contexte international. Bon nombre des garages multifonctionnels que Citroën a construits de par le monde ont déjà été démolis ou ont été profondément transformés au fil des ans, ce qui confère une valeur supplémentaire au complexe bruxellois. Par ailleurs, il n'a pas seulement une grande importance pour l'histoire de l'entreprise Citroën proprement dite, mais aussi pour l'architecture lumineuse, le patrimoine industriel de Bruxelles et l'architecture de l'entre-deux-guerres en général. L'utilisation des matériaux les plus avant-gardistes pour l'époque, à elle seule, témoigne déjà du progrès industriel (fig. 14).

Le bâtiment, qui suscite aujourd'hui un grand intérêt, est reconnu en raison de sa valeur significative. C'est pour cela qu'il a fait l'objet d'une étude par un groupe international et interdisciplinaire d'étudiants du RLICC (*Raymond Lemaire International Centre for Conservation*), dont cet article est le résultat³⁶.

Traduit du Néerlandais

NOTES

1. LELARGE, A., Bruxelles, *L'émergence de la ville contemporaine – la démolition du rempart et des fortifications au XVIIIème et XIXème siècle*. Bruxelles, Centre International pour la ville, l'architecture et le paysage (CIVA), 2001, p. 15-22.
2. Archives de la Ville de Bruxelles, Travaux publics, Dossier n° 16755, *Installations maritimes, 1895-1897*; Dossier n° 15769, *1^{re} Démolition Quais de Willebroeck, de Quenast, des Charbonnages et rue du Mât, 1904-1906*; Dossier n° 15770, *2^e Démolition Quai des Charbonnages et Quai de Willebroeck, 1904-1905*; Dossier n° 15771, *3^e Démolition Quai des Charbonnages, 1905-1907* et Dossier n° 15722, *4^e Démolition Expropriation du quartier par les Quais des Charbonnages, de Willebroeck et de Quenast et la rue du Mât, 1907*.
3. Archives de la Ville de Bruxelles, Travaux publics, Dossier n° 32596, *Construction d'un « Luna-Parc » sur un terrain situé entre le Quai des Péniches et le Quai de Willebroeck, donné en location par la ville à Mr. Marquet, avenue de Tervueren 254, 1914-1917*.
4. QUEF, M.-Chr., *Citroën : un Parcours Architectural*. Boulogne-Billancourt, ETAI, 2009, p. 8-17.
5. *Idem*, p. 8-15 et 112-115.
6. *Idem*, p. 122-127 et 164-169.
7. *Idem*, p. 116-121.
8. VIANE, P., « Het garagegebouw Citroën te Brussel », in *Monumenten en Landschappen*, 13, 1994, 4, p. 31; S.N. « Garages Modernes », in *Le Document*, 9, 1933, 9.
9. DUMONT, A. et VAN GOETHEM, M., « Les nouveaux bâtiments de la Société Citroën à Bruxelles », in *Ossature Métallique (Revue mensuelle des applications de l'Acier)*, 2, 1935, 4, p. 56.
10. Archives de la Ville de Bruxelles, Travaux publics, Dossier n° 50353, *Propriété de la Société Belge Citroën, Square Sainctelette, Construction d'un Immeuble, 1933-1937*.
11. CULOT, Maurice. *100 ans d'architecture à Bruxelles 1910-2010*. Brussel, AAM (Archives d'Architecture moderne), 2014, p. 208-209.
12. Archives de la Ville de Bruxelles, Travaux publics, *Idem dossier 1933-1937*; DUMONT, A. et VAN GOETHEM, M., *op. cit.*, p. 56.
13. HOMMELEN, R., « Architecture lu-

- mineuse pendant l'entre-deux-guerres», *Lumière et éclairage*. Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 2007, p. 98-100 et 104-107.
14. DUMONT, A. et VAN GOETHEM, M., *op. cit.*, p. 57.
 15. Archives de la Ville de Bruxelles, Travaux publics, *Idem dossier 1933-1937*; DUMONT, A. et VAN GOETHEM, M., *op. cit.*, p. 55-56.
 16. Archives de la Ville de Bruxelles, Travaux publics, *Idem dossier 1933-1937*, plan n° 6690.
 17. DUMONT, A. et VAN GOETHEM, M., *op. cit.*, p. 58-59.
 18. QUEF, M.-Chr., *op. cit.*, p. 102.
 19. DUBREUCQ, J., *Bruxelles 1000: une histoire capitale*, vol. 4 «La section du canal». Bruxelles, Weissenbruch S. A., 1997, p. 362-363.
 20. DUMONT, A. et VAN GOETHEM, M., *op. cit.*, p. 59-60.
 21. *Idem*, p. 65.
 22. *Idem*, p. 59.
 23. *Ossature Métallique (Revue mensuelle des applications de l'Acier)* [éditions 2, 1933, 2 et 2, 1935, 4]; *L'Époque* [édition 3, 1934]; *Le Document* [éditions 7, 1936, 12 et 3, 1934, 10 et 10, 1933, 9] et *Bâtir* [éditions 22, 1934 et 36, 1935].
 24. *Ossature Métallique (Revue mensuelle des applications de l'Acier)*, publicité dans les années 1933, 1934 et 1935; S.N. «Exposition Universelle Bruxelles 1935 palais et pavillons à ossature métallique. L'acier à l'exposition universelle et internationale de Bruxelles 1935», in *Numéro Spécial d'Ossature Métallique (Revue mensuelle des applications de l'Acier)*, 1935.
 25. DUMONT, A. et VAN GOETHEM, M., *op. cit.*, p. 63.
 26. QUEF, M.-Chr., *op. cit.*, p. 19.
 27. CULOT, M., *op. cit.*, p. 16.
 28. A.R.A.B., Ministère de la Reconstruction, Brabant, Série provinciale, 317, 2056409, S. A. Citroën, Fiche n° 6682/11/416 «demande de priorité exceptionnelle fiche de renseignements (extrait)».
 29. VIANE, P., *op. cit.*, p. 33.
 30. AGR, Ministère de la Reconstruction, Brabant, Série provinciale, 317, 2056409, S. A. Citroën, Liste des dommages, 60 p.
 31. DUBREUCQ, J., *op. cit.*, p. 362-363; VIANE, P., *op. cit.*, p. 33-34.
 32. Archives de la Ville de Bruxelles, Travaux publics, Dossier n° 63021, *Société Belge des automobiles Citroën, S. A. Aménagement d'une station-service*, 1955 et Dossier n° 64869, *Entreprises Blaton-Aubert Battage des Pieux automobiles Citroën*, 1954.
 33. Archives de la Ville de Bruxelles, Travaux publics, Dossier n° 73347, S. A. Belge des automobiles Citroën. *Établir un 5^e étage dans le bâtiment existant*, 1960; Dossier n° 73348, S. A. Belge des automobiles Citroën. *Construction d'un plancher en béton armé au niveau 5,50 m*, 1960 et Dossier n° 64171, *Société belge des automobiles Citroën. Construction de 3 hourdis sur ossature métallique avec rampes d'accès*, 1956.
 34. Archives de la Ville de Bruxelles, Travaux publics, Dossier n° 68152, S. A. Belge des automobiles Citroën. *Transformer et surélever une partie du bâtiment vers le quai de Willebroeck*, 1960 et Dossier n° 81890, *Société Belge des automobiles Citroën. Modification façades-extension magasin et bureaux*, 1968.
 35. Archives de la Ville de Bruxelles, Travaux publics, Dossier n° 86762, S. A. Citroën. *Transformations*, 1979 et Dossier n° 86464, *Société Anonyme Belge des Automobiles Citroën. Aménagement d'une surface d'entrepasage complémentaire*, 1977.
 36. Avec nos plus vifs remerciements à tous les professeurs du RLICC pour l'encadrement de ce travail, et un remerciement tout particulier aux coordinateurs IPW3, le Pr. ém. Luc Verpoest et le Pr. arch. Barbara Van der Wee.

.....
Citroën garage in Brussels,
 a modern industrial heritage.

The Citroën garage is an iconic modernist building from the 1930s, best known for its imposing show-room on the IJzerplein/ Place de l'Yser in Brussels. This is however just a small part : the complex stretches out along the canal, housing a maintenance department, a petrol station and offices. The doors opened in 1934 as the headquarter of the Belgian Citroën division and was the flagship of the French brand in Belgium. For many years it held the title of largest automobile service center in Europe. The history of the establishment of this building is unique within the discourse of modern architecture in the inter-war period, and later transformations bear silent witness to the enormous success of the passenger car in the decades after World War II. Today, the building which until recently succeeded in keeping its function as a car garage and saleroom, is above all valued as a unique mix of modern architecture and industrial heritage.

COLOPHON

COMITÉ DE RÉDACTION

Jean-Marc Basyn, Stéphane Demeter,
Paula Dumont, Murielle Leseque,
Cecilia Paredes, Brigitte Vander Bruggen
et Anne-Sophie Walazyc.

RÉDACTION FINALE EN FRANÇAIS

Stéphane Demeter

RÉDACTION FINALE EN NÉERLANDAIS

Paula Dumont

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Murielle Leseque

COORDINATION DE L'ICONOGRAPHIE

Cecilia Paredes

COORDINATION DU DOSSIER

Paula Dumont

AUTEURS / COLLABORATION RÉDACTIONNELLE

François Antoine, Mario Baeck,
Jean-Marc Basyn, Inge Bertels,
Anna Bouteiller, Marianne De Fossé,
Rika Devos, Paula Dumont,
Bernard Espion, Anne Lauwers,
Harry Lelièvre, Thierry Lemoine,
Maarten Mahieu, Muriel Muret,
Joke Nijs, Michel Provost, Sven Sterken,
Thomas Stroobants, Peter Van der Hallen,
Yannik Van Praag, Guido Vanderhulst,
Christian Vandermortten, Ine Wouters,
Brigitte Vander Bruggen.

TRADUCTION

Gitracom, Data Translations Int.

RELECTURE

Martine Maillard et le comité de rédaction.

GRAPHISME

The Crew Communication

IMPRESSION

Dereume Printing

DIFFUSION ET GESTION DES ABONNEMENTS

Cindy De Brandt,
Brigitte Vander Bruggen.
bpeb@sprb.irisnet.be

REMERCIEMENTS

Olivia Bassem, Philippe Charlier, Julie
Coppens, Philippe de Gobert, Farba Diop,
Alice Gérard.

ÉDITEUR RESPONSABLE

Arlette Verkruyssen, directeur général
de Bruxelles Développement urbain de la
Région de Bruxelles-Capitale, CCN
– rue du Progrès 80, 1035 Bruxelles.

Les articles sont publiés sous la
responsabilité de leur auteur. Tout droit
de reproduction, traduction et adaptation
réservé.

CONTACT

Direction des Monuments et des Sites-
Cellule Sensibilisation
CCN – rue du Progrès 80, 1035 Bruxelles.
<http://patrimoine.brussels>
aatl.monuments@sprb.irisnet.be

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Malgré tout le soin apporté à la
recherche des ayants droit, les éventuels
bénéficiaires n'ayant pas été contactés
sont priés de se manifester auprès de la
Direction des Monuments et des Sites
de la Région de Bruxelles-Capitale.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAM – Archives d'Architecture Moderne
AADBP – Archives de l'Administration
des Dommages aux biens privés
ABCC – Amicale Belge des Clubs Citroën
AGR – Archives générales du Royaume
AMVB – Archief en Museum van
het Vlaams Leven te Brussel
ARB – Académie royale de Belgique
AVB – Archives de la Ville de Bruxelles
CDBDU – Centre de Documentation
de Bruxelles Développement urbain
DMS – Direction des Monuments
et des Sites
KBR – Bibliothèque royale de Belgique
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor
het Kunstpatrimonium / Institut royal
du Patrimoine artistique
MRAH – Musées Royaux d'Art et d'Histoire
RLICC – Raymond Lemaire International
Centre for Conservation
SPRB – Service public régional
de Bruxelles

ISSN

2034-578X

DÉPÔT LÉGAL

D/2015/6860/019

Dit tijdschrift verschijnt ook
in het Nederlands onder de titel
« Erfgoed Brussel ».

