Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 33 (1961)

Heft: 9

Artikel: Une protestation du "Guet" contre la destruction de l'ancien Hôtel de Ville de Carouge

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-125190

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Une protestation du «Guet»

contre la destruction de l'ancien Hôtel de Ville de Carouge

Le «Guet», présidé par Me Pierre Guinand, nous communique:

Lorsque la ville de Carouge fut érigée en chef-lieu de province par le roi de Sardaigne Victor-Amédée III, elle fut dotée d'un Hôtel de Ville dont les plans furent confiés à l'architecte sarde Lorenzo Giardino.
Les plans et l'élévation, qui datent de 1783, comportent un bâtiment de deux étages, de style Louis XVI, couronné par un attique avec des œils-de-bœuf et un fronton triangulaire et dont le corps central était marqué par des colonnes engagées.
Cette construction de belle proportion fermait du côté ouest l'ancienne place de l'Hôtel-de-Ville bordée à l'est par l'église Sainte-Croix et à l'ouest par la rue Alexandre-Gavard.
Les entrepreneurs Duboin de Samoëns commencèrent la construction le 10 novembre 1791 sur ordre de la municipalité. Cependant, l'édifice ne fut pas terminé, le chantier étant interrompu alors que le rez-de-chaussée et le premier étage étaient bâtis et ce ensuite de l'arrivée des troupes révolutionnaires en 1792.
Néanmoins, l'aile nord avec ses bossages aux angles, ses corniches, ses encadrements de fenêtres, était assez complète pour que les particuliers qui rachetèrent l'immeuble puissent le transformer en une charmante maison de style Louis XVI, dotée d'un vaste toit couronné d'épis et soutenu par un élégant berceau.
Le style empire laissa sa marque par un élégant balcon en fer forgé et une belle porte d'entrée ornée de «grecques» ainsi que par des boiseries et de belles cheminées intérieures.
C'est donc pratiquement le seul édifice officiel qui subsiste de la Carouge du XVIIIe siècle.
C'est pourquoi le Groupement de rénovation de Carouge et l'Association «Le Guet» ont demandé à la municipalité la conservation et la restauration de cette maison, qui est l'une des plus caractéristiques du Vieux Carouge.
Cependant, et bien que la future avenue qui joindra la place du Marché aux tours de Carouge soit prévue au sud de cet édifice et en dehors de son emplacement, la municipalité a fait entreprendre la démolition sans qu'il y ait utilité à le faire, ni urgence.
Il est encore temps que l'opinion publique empêche cette destruction inutile et préjudiciable au Vieux Carouge, d'autant plus que cet immeuble serait le cadre idéal pour un musée consacré à la ville des bords de l'Arve.

Nous espérons que cet appel sera entendu de la Municipalité et qu'elle saura renoncer à la démolition en sauvegardant un témoin important du passé.

*

On apprend, en dernière minute, mais de source non confirmée, que les travaux de démolition entrepris auraient été suspendus.

Fédération des architectes suisses

Résolution

concernant les routes nationales et leurs répercussions sur les problèmes urbains, acceptée par l'assemblée générale de la FAS le 10 juin 1961.

Au cours de son assemblée générale à Neuchâtel la Fédération des architectes suisses s'est préoccupée des routes nationales dans leurs répercussions sur les problèmes urbains. L'assemblée, ayant pris connaissance des projets officiels et des propositions émanant d'architectes, s'est penchée sur les répercussions d'une pénétration des routes à grand trafic dans les grandes villes suisses. Les architectes ont alors approuvé à l'unanimité la résolution suivante:

1. Le raccordement du réseau des routes nationales aux diverses grandes villes sous forme de routes express place l'urbanisme devant des tâches nouvelles dont la solution ne peut être improvisée. L'influence de ces routes et de leurs tracés sera déterminante pour le développement de chaque ville et pour son rayonnement régional. La structure urbaine et l'économie d'une cité ainsi que ses possibilités de développement doivent nécessairement être prises en considération.
2. Le principe adopté pour la Suisse de renoncer aux voies d'évitement pour conduire les routes nationales au cœur des cités principales aggravera ces répercussions sur les structures actuelles et futures. Indépendamment de l'énorme volume de circulation qui sera ainsi conduit au centre des villes, des routes à quatre et six voies avec les ouvrages de raccordement au réseau urbain introduisent de nouvelles dimensions dans l'échelle des cités.
3. Il ne saurait être question que les routes express constituent en même temps une solution des problèmes du trafic interne. C'est pourquoi, avant de décider de leurs tracés, il faudrait étudier les problèmes des circulations urbaines, régler celui des transports publics et résoudre les problèmes du parcage. *(Suite page 42.)*