

**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:** 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

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-125191>

### **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:** 22.02.2026

**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

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.

41

*Le «Guet», présidé par M<sup>e</sup> 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 XVIII<sup>e</sup> 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.

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.)*

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.*

### Les gouvernements des pays européens arrêtent les grandes lignes de leur coopération dans les domaines du logement, de la construction et de l'urbanisme

42

Vingt-sept gouvernements ont pris part à une session du Comité de l'habitat, organe de la Commission économique pour l'Europe, qui vient d'avoir lieu à Genève du 12 au 14 juin 1961, et se sont entendus sur les grandes lignes de leur coopération dans le domaine du logement, de la construction et de l'urbanisme.

Dans le domaine de l'urbanisme, les représentants des gouvernements se sont surtout attachés à l'examen des problèmes de la rénovation urbaine, du coût et de l'élaboration des plans de nouvelles zones résidentielles, du logement rural et des politiques relatives aux prix des terrains à bâtir. On ne cessera de faire de grands efforts pour promouvoir l'industrialisation de la construction de logements, afin d'accroître la productivité et d'améliorer la qualité. Les aspects économiques de la politique du logement continueront d'occuper une grande place dans le programme de travail du comité.

En outre, le comité a décidé à l'unanimité d'étudier les problèmes du logement dans les pays en voie de développement. A ce propos, des cycles d'étude continueront

d'être organisés, au profit des pays en cours d'industrialisation. Le premier cycle d'étude de ce genre aura lieu en octobre 1961 en Yougoslavie; il permettra d'étudier les problèmes que posent la préparation des enquêtes sur les habitations et l'élaboration de programmes de constructions de logements. Le prochain cycle d'étude portera sur la mobilisation des moyens matériels et techniques servant à l'exécution de programmes de constructions de logements. Le comité a de plus décidé à l'unanimité d'apporter une contribution importante aux travaux de l'Organisation des Nations Unies et des institutions spécialisées sur les problèmes de logement que doivent résoudre les pays en voie de développement d'autres parties du monde. Comme il est d'usage, le comité a procédé à son examen annuel des tendances et des politiques en matière de construction de logements au cours de l'année écoulée. Pour ce débat, il était en possession d'une étude du secrétariat sur les tendances, les ressources disponibles, le coût et les prix de la construction, les changements de politique en matière de logement, la situation actuelle et les perspectives. Ce rapport sera révisé par le secrétariat, compte tenu des débats, et mis en distribution générale au cours de cette année.

Le comité a établi un programme de voyages d'étude pour six années; ces voyages suivront sa session de printemps de chaque année. Le but de ces voyages dans différents pays est de permettre au comité de se rendre compte sur place des solutions apportées aux différents problèmes discutés à ses sessions et de mettre en commun l'expérience acquise par les spécialistes. On se souviendra que de tels voyages ont déjà été organisés dans les principaux pays d'Europe orientale et d'Europe occidentale. A l'issue de la session du comité, les participants se sont rendus en République fédérale d'Allemagne pour un voyage d'étude de dix jours. Le voyage d'étude de juin 1962 conduira les travaux du Comité de l'habitat en Irlande et au Royaume-Uni.

#### Participation

Ont participé aux travaux des représentants de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de la République socialiste soviétique de Biélorussie, du Danemark, de l'Espagne, des Etats-Unis d'Amérique, de la Finlande, de la France, de la Hongrie, de l'Italie, de l'Irlande, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la République fédérale d'Allemagne, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Suède, de la Suisse, de la Tchécoslovaquie, de la Turquie, de la RSS d'Ukraine, de l'Union des républiques socialistes soviétiques et de la Yougoslavie.

Israël était représenté à titre consultatif conformément aux dispositions du paragraphe 11 du mandat de la commission.

4. Le système des circulations n'est jamais qu'un moyen matériel qui ne doit à lui seul présider aux destinées de nos villes. C'est sur elles que repose notre vie communautaire et culturelle. Aujourd'hui précisément, ces éléments ne devraient pas céder le pas à la seule primauté technique. Il semble bien que jusqu'à aujourd'hui, dans les projets de routes express, les aspects urbains et architecturaux ont été négligés au profit des exigences de la seule technique de la circulation.

5. Le danger est grand qu'en invoquant la brièveté des délais, on adopte des solutions qui apportent une amélioration apparente aux problèmes actuels, mais entraînent en revanche l'épanouissement de la cité, l'empêchent de respecter la variété des besoins humains. Par contre, pour libérer les nombreux bourgs et villages gênés par le trafic, il convient d'entreprendre immédiatement la construction des grands tracés reliant les villes.

La Fédération des architectes suisses considère qu'il est de son devoir de faire intervenir l'esprit, la culture et l'art urbain au stade actuel des projets.

Zurich, le 10 juin 1961