

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 28 (1902)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Villa Ormond à San Remo  
**Autor:** Bouvier, Paul  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-22833>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

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

## Villa Ormond à San Remo.

San Remo, l'une des dernières villes de la Ligurie en suivant de l'est à l'ouest la route de la Corniche, jouit d'un climat incomparable; c'est un coin privilégié dans une zone déjà très abritée et que les géographes appellent intertropicale. Il est à peine croyable que, si près de nous, à une si faible différence de latitude, se trouve un pays où les squares des villes sont plantés de magnifiques palmiers; où la neige et le gel sont une exception rare et où l'hiver se passe au milieu des fleurs, dans une fête pour ainsi dire continuelle de la nature; cependant cela existe; c'est une réalité que je conseille vivement à tous ceux qui le peuvent d'aller vérifier. Toutefois, son vrai caractère, ce pays-là ne le revêt qu'en été; je parle ici aux sérieux amateurs et alors, à ceux-là, j'aurais un petit chapitre spécial à leur dédier que peut-être la note un peu grave et austère du *Bulletin Technique* n'apprécierait pas outre mesure dans un temps où il s'agit de bien autres choses que de flâneries au bord de la mer, d'effets du matin et du soir et de constructions qui sont loin d'avoir toujours la stabilité qu'il a charge de recommander.

L'heureux pays dont je viens de parler est par contre fort bien monté en belles et saines constructions; les villas naturellement y abondent et si l'idée m'est venue d'en parler c'est parce que l'une des meilleures de tout le midi est bien la Villa Ormond, construite par le très regretté Emile Reverdin, architecte<sup>1</sup>.

Posée à mi-côte, dans un des meilleurs sites de la banlieue de San Remo, cette construction n'a qu'un rez-de-chaussée; le propriétaire, encore sous le coup du terrible tremblement de terre de février 1887, l'a voulue ainsi; l'épaisseur des gros murs a été portée à 0<sup>m</sup>,80. On comprend fort bien ces précautions lorsqu'on entend le récit de cette série de secousses souterraines qui ébranlèrent la côte de Ligurie; la maison qui se trouvait sur

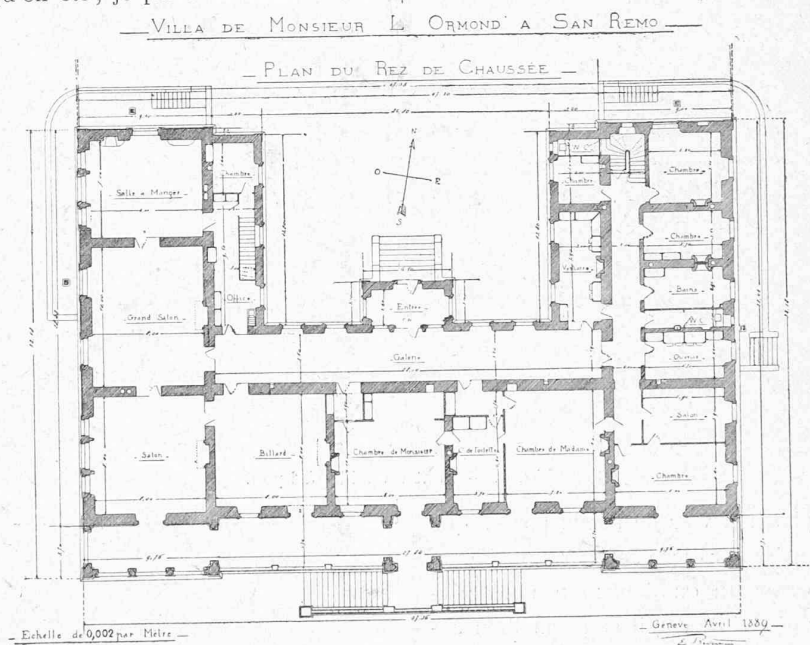
<sup>1</sup> Emile Reverdin avait une prédilection spéciale pour sa villa de San Remo, il est permis de supposer qu'il la considérait comme le meilleur de ses ouvrages. La construction, commencée en 1887, s'achevait en 1890. Le conducteur des travaux à San Remo a été M. Riondel fils, entrepreneur, à Genève.

l'emplacement de la villa actuelle fut lézardée à tel point qu'on dut la démolir.

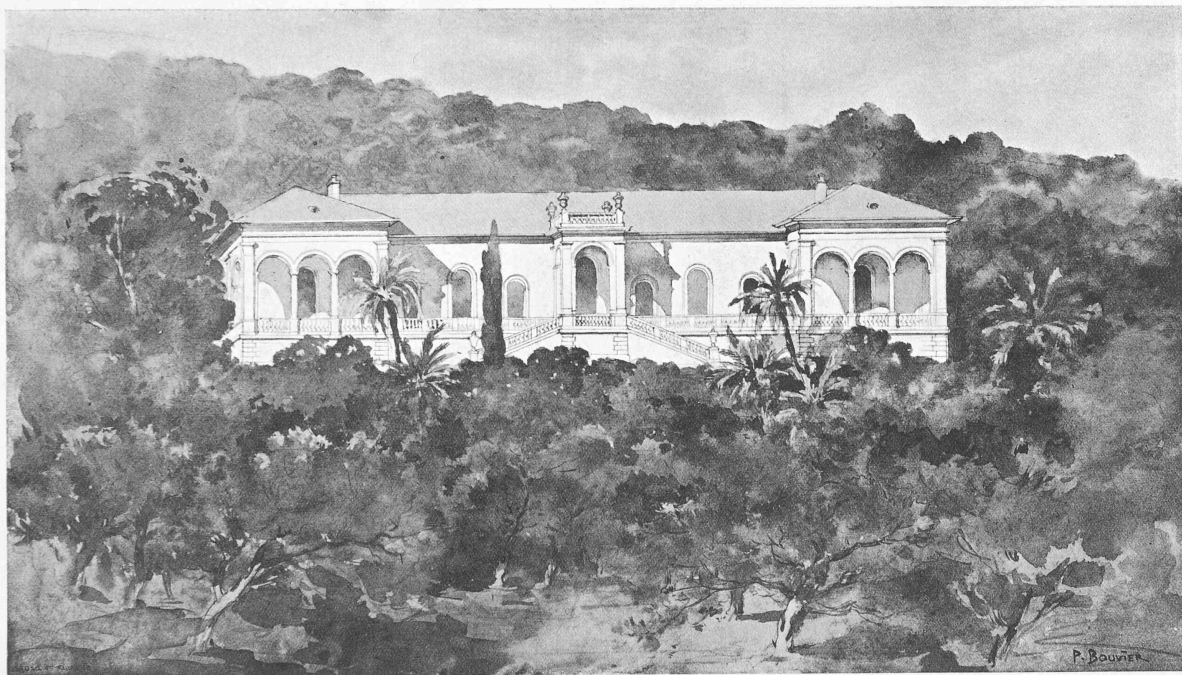
De cette condition spéciale de mettre tout à rez-de-chaussée, Reverdin a su tirer un parti excellent; lui qui aimait les lignes pures et tranquilles, il s'est trouvé ici fort bien servi. Cette villa frappe chacun; elle ne constitue peut-être pas une trouvaille au sens que l'on donne en général à ce mot mais, si ce qui prête sa vraie valeur à une œuvre d'architecture est sa complète assimilation avec le site; l'harmonie entre la donnée de la nature et l'apport de l'homme, alors la Villa Ormond doit être mise en très bon rang; étant donné le cadre elle ne pourrait pour ainsi dire pas être autrement; ses lignes si simples et si pures prennent une signification relative tout à fait claire; ce n'est plus une villa quelconque posée là et qui serait aussi bien ailleurs, mais un effet voulu dont la cause

est dans la clairvoyance de l'architecte et dans l'équilibre de ses facultés, dans son bon sens artistique surtout.

Le bon sens est en effet ce qui caractérise Reverdin dans tous ses ouvrages, inégaux de valeur, j'en conviens, quelquefois hâtifs, toujours pondérés; les meilleurs atteignent les hauts sommets de la pureté classique et toujours avec une remarquable simplicité de moyens.



Il semble particulièrement en place de nos jours, de souligner chez un architecte des aptitudes que l'on ne tient plus pour très essentielles dans une école nouvelle qui en veut à mort à l'enseignement classique et pour laquelle la fantaisie devient nécessairement la seule règle. Il y a parmi ces ennemis de la ligne de très grands talents; nous en voyons la preuve évidente dans les publications que nous recevons de droite et de gauche, mais nous nous permettrons de nous demander si ce n'est pas là faire fausse route et de protester énergiquement au nom des traditions. N'est-il pas vrai, je vous en prie, qu'on ne fait rien avec rien et qu'on ne crée pas un art de toutes pièces? Nous devons tous nous raccrocher à quelque chose, sous peine de tomber dans l'anarchie. Il y aurait long, bien long, à en dire là-dessus aussi; nous réserverons ces sujets pour ces promenades du soir et du matin au bord de la mer que je n'ai pas osé faire tout à l'heure et pour



VILLA ORMOND A SAN REMO — FAÇADE SUD.

EMILE REVERDIN, ARCHITECTE

Seite / page

leer / vide /  
blank

lesquelles nous attendrons une occasion propice. Ici nous allons tous nous séparer bons amis en reconnaissant que ce n'est pas en sabrant à travers les traditions qu'on arrivera à faire revivre l'art de l'architecture, à faire du nouveau, si vous aimez mieux, mais bien en rajeunissant toujours ces traditions, en glanant sans cesse sur les chemins qu'on croit battus.

Et qu'on ne vienne plus nous dire que l'idée classique est incompatible avec le pittoresque ; pourquoi établir ici une ligne de démarcation ? Ce ne sont point deux irréconciliables, car le classique ne devient-il pas pittoresque quand l'œuvre s'adapte au site sans effort et sans prétention ? Je prétends ainsi que la Villa Ormond est pittoresque malgré ses lignes presque un peu solennelles ; mais elle fait partie du paysage dont elle est un bel ornement. Il n'y a pas, je le répète, dans tout le Midi, de meilleure construction, plus soignée dans tous ses détails, qui exprime davantage et qu'on ait plus de plaisir à voir au milieu des oliviers, des cyprès et des palmiers.

PAUL BOUVIER.

## Pavage système "Leuba",

Les populations urbaines se sont toujours montrées sensibles aux efforts faits pour améliorer les voies publiques et se sont vivement intéressées à chacun des perfectionnements imaginés pour répondre aux besoins d'une circulation toujours plus intense. Les premières chaussées en asphalte monolithe, de même que le pavé de bois, ont provoqué un grand enthousiasme et un véritable engouement, et nombreux étaient ceux qui ont cru alors à la réalisation complète du problème difficile et délicat qu'offre l'établissement rationnel des voies à grande circulation.

La perfection n'étant pas de ce monde, il a bien fallu constater que les nouveaux systèmes présentaient de nombreux inconvénients, malgré l'immense progrès réalisé par leur application. C'est pourquoi les recherches ont repris de plus belle dans ce domaine si important des sciences techniques et l'ont déjà enrichi de plusieurs nouveaux systèmes qui présentent, sur leurs aînés, de réels avantages.

Une chaussée urbaine moderne doit être insonore, résistante et hygiénique, sa surface doit être unie, sans toutefois devenir glissante, et elle doit être belle pour que son aspect ne dépare pas les constructions monumentales qui l'entourent. On demande à la chaussée de s'adapter exactement aux rails des tramways qui la sillonnent et de ne pas rendre trop difficiles et onéreuses l'exécution des fouilles pour les nombreuses canalisations. Elle ne doit pas enfin, et c'est là un point essentiel, être trop coûteuse, ni dans son établissement, ni dans son entretien.

Le pavé de bois ne répond pas à ces dernières exigences et on lui reproche en outre de servir de lieu de ralliement aux légions d'êtres infiniment petits, ennemis déclarés de la santé publique. La chaussée en asphalte monolithe donne satisfaction à bien des points de vue et paraît être à première vue ce que l'on peut souhaiter de mieux. Mais le procédé actuel de sa fabrication ne permet malheureusement pas de donner à sa surface une résistance égale partout à cause de la compression irrégulière et souvent insuffisante de la couche d'asphalte ; en conséquence, l'usure n'est pas uniforme et bientôt les dénivellations et les flaches même minimales donnent à sa surface un aspect fâcheux. En outre les fouilles sont coûteuses dans les chaussées en asphalte monolithe, parce qu'il faut briser puis rétablir la fondation en béton. Enfin, ces chaussées deviennent très glissantes en temps humide ou en cas de verglas.

C'est en reconnaissant les avantages incontestables de l'asphalte appliqué aux chaussées que l'inventeur du pavé système « Leuba » a cherché à supprimer les inconvénients énumérés ci-dessus. Ce pavé, fabriqué depuis plusieurs années par la Société Suisse de pavage système Leuba, à Peseux-Neuchâtel, a été introduit dans différentes villes et en particulier à Neuchâtel, où l'importance et la durée des expériences ont permis de juger définitivement ce nouveau système.

Le pavé Leuba est un parallépipède de  $11 \times 22$  cm. et de 10 à 12 cm. de hauteur, composé d'un socle en béton recouvert d'une chape en asphalte comprimé. Le béton, de première qualité, se compose de ciment et de sable siliceux bien criblé et lavé. Par un procédé spécial, et au moyen d'une presse puissante, le béton et l'asphalte sont fortement comprimés et rendus absolument adhérents l'un à l'autre. Les arêtes supérieures de la couche d'asphalte sont rabattues au moyen d'un chanfrein. La grande régularité de ces pavés, résultant de leur fabrication mécanique, assure le contact complet de leurs surfaces entr'elles et rend inutile une fondation de béton. Pour construire une chaussée par le procédé Leuba, il suffit de préparer une fouille de 22 à 25 cm. de profondeur, de pilonner fortement le fond du caisson, d'y étendre ensuite une couche de gravier, bien damée, de 10 cm. d'épaisseur, puis une couche de sable mélangé d'un peu de chaux hydraulique. Cette dernière couche est soigneusement nivelée, conformément au bombement de la chaussée. Il ne reste plus qu'à placer les pavés en les serrant avec soin les uns contre les autres, les joints croisés, et à remplir ceux-ci avec un coulis de chaux mêlé à un peu de sable fin.

Ce procédé ayant donné de bons résultats et étant le plus économique, est exclusivement employé à Neuchâtel. Mais, lorsque le sous-sol est très mauvais, on peut remplacer la couche de gravier par une couche de béton maigre de même épaisseur, ainsi que cela s'est fait à la rue