



Louis Bergès (dir.)

La montagne explorée, étudiée et représentée : évolution des pratiques culturelles depuis le XVIII^e siècle

Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques

De la montagne comme adjuvant à la cure au site de loisirs urbains : le Revard et Aix-les-Bains (XIX^e- XX^e siècle)

Elsa Belle et Philippe Gras

DOI : 10.4000/books.cths.11347

Éditeur : Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques

Lieu d'édition : Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques

Année d'édition : 2020

Date de mise en ligne : 9 juin 2020

Collection : Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques

ISBN électronique : 9782735508877



<http://books.openedition.org>

Référence électronique

BELLE, Elsa ; GRAS, Philippe. *De la montagne comme adjuvant à la cure au site de loisirs urbains : le Revard et Aix-les-Bains (xix^e-xx^e siècle)* In : *La montagne explorée, étudiée et représentée : évolution des pratiques culturelles depuis le xviii^e siècle* [en ligne]. Paris : Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2020 (généré le 20 novembre 2020). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/cths/11347>>. ISBN : 9782735508877. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.cths.11347>.

Ce document a été généré automatiquement le 20 novembre 2020.

De la montagne comme adjuvant à la cure au site de loisirs urbains : le Revard et Aix-les-Bains (XIX^e-XX^e siècle)

Elsa Belle et Philippe Gras

- 1 Dominant la ville d'Aix-les-Bains, la station du Revard se situe à 1 545 mètres d'altitude dans le massif des Bauges en Savoie. Elle s'étend sur le territoire de cinq communes (Mouxy, Les Déserts, Le Montcel, Pugny-Chatenod et Saint-François de Salles) et se développe sur un plateau vallonné, marqué par de faibles dénivellations et en grande partie couvert de forêt. Les pentes du Revard, modestement équipées de quelques remontées mécaniques, sont parcourues par une clientèle familiale de skieurs tandis que le domaine de ski nordique, Savoie Grand Revard, est fréquenté par de nombreux fondeurs. Durant la saison estivale, le sommet et le site pâturés par les vaches attirent également des visiteurs contemplatifs, des randonneurs et des promeneurs ainsi que des cyclistes. Le cadre bâti, peu étendu et peu dense, comprend majoritairement des chalets individuels, quelques immeubles et quelques commerces.
- 2 La montagne du Revard entretient des liens intimes avec Aix-les-Bains depuis la fin du Moyen Âge. La station, fondée à la fin du XIX^e siècle, s'est construite et développée dans une relation de complémentarité avec la ville thermale aixoise, ses besoins, ses ambitions.

De la montagne agropastorale à la montagne climatique : de la propriété des marquis d'Aix à une invention aixoise

- 3 Les textes promouvant la fondation d'une station au sommet du Revard à la fin du XIX^e siècle, insistent sur la nécessité de mettre en valeur la montagne, perçue comme une ressource inutilisée malgré la présence ancienne d'une activité agropastorale.
- 4 En effet, depuis la fin du Moyen Âge et jusqu'à la Révolution, une grande partie de la montagne du Revard appartient à la famille des marquis d'Aix-les-Bains. On connaît une inféodation du comte de Savoie à Humbert de Seyssel, en 1344, pour les terres jusqu'au sommet de la montagne de Mouxy¹. Chalets et pâturages, appelés Fermes du Revard, sont affermés à des fermiers prenant à l'estive les vaches de différents propriétaires issus des communes voisines. Intégrées dans le domaine foncier constitutif de la station dès sa création à la fin du XIX^e siècle, les Fermes du Revard suivent les changements de propriétaires successifs et sont acquises par la Compagnie du Revard en 1923, puis par la Société hôtelière et touristique de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) en 1930 et enfin par la Société Immobilière (STIR) en 1953. Depuis 2003, elles appartiennent à la Communauté d'agglomération Grand Lac, dont Aix-les-Bains constitue la ville centre, et sont exploitées par un groupement agricole d'exploitation en commun (GAEC).
- 5 Comme de nombreux sommets et sites d'altitude, le Mont-Revard fait l'objet d'une évolution des sensibilités et d'un changement de regard sur la montagne amorcés au XVIII^e siècle². Jusqu'ici brièvement cité comme cadre de la station thermale aixoise, il est décrit à partir du milieu du XIX^e siècle comme un site particulièrement remarquable, susceptible d'attirer des curieux et d'accueillir des malades. Après avoir décrit son ascension et son sommet en 1860³, l'auteur et éditeur de guide Adolphe Joanne propose d'y établir un chalet-hôtel qui :

« Serait certainement visité par tous les étrangers qui séjournent à Aix [...] et un grand nombre d'habitants de Lyon, de Grenoble et de toutes les vallées voisines viendraient aussi, soit pour jouir de la vue, soit pour y prendre des bains d'air si utiles dans un grand nombre de maladies.⁴ »
- 6 Plus qu'un simple écrin brièvement décrit comme cadre de la station thermale, le Mont-Revard est ici promu au rang de site à part entière. À partir de 1875, le Mont-Revard fait l'objet de l'attention du Club alpin français (CAF), créé l'année précédente à Paris. La présence d'Adolphe Joanne, fidèle client de la station aixoise, parmi les fondateurs, n'est probablement pas étrangère à cet intérêt qui se concrétise en 1876 par la création de la Société du Grand Revard. L'objectif de celle-ci, associant les efforts de la ville d'Aix-les-Bains, de la section aixoise du CAF fondée en 1876 et des médecins, réside dans la création d'une extension de la ville thermale au Revard⁵. Le Mont-Revard est en effet envisagé comme un lieu d'excursions et sa situation vue comme propice à l'établissement de cures d'air venant compléter les cures thermales.
- 7 Créer une telle station au Revard s'inscrit dans une démarche générale de la ville thermale, soucieuse d'augmenter son attractivité et de tenir son rang dans le contexte concurrentiel entre stations de villégiature. Depuis les années 1860-1870, cette concurrence doit compter avec le succès grandissant des stations d'altitude suisses, telles que Davos, ou celles des hautes vallées de l'Engadine comme Saint-Moritz : la

clientèle anglaise, chère à Aix-les-Bains, porte, en effet, un intérêt croissant au charme et à l'air pur de la montagne et a tendance à abréger son séjour aixois pour se rendre en Suisse⁶. L'établissement d'une cure d'air, envisagée comme complémentaire de la cure thermale, indispensable pour retenir baigneurs et étrangers, semble de plus offrir la possibilité d'attirer une nouvelle clientèle⁷. La campagne promotionnelle s'attache donc à montrer que le Revard constitue un site propice à l'établissement de cures d'air.

- 8 La promotion d'une station climatique au Revard trouve ses ressorts dans les principes de la climatologie médicale et sa justification scientifique dans les travaux du médecin aixois Jean Monard (1850-1923). Ce dernier mène une campagne très active, au travers de nombreuses publications spécialisées et de vulgarisation, pour créer une « vallée climaterique Aix-Revard ». Il défend en effet l'idée de caractériser les différents climats existants depuis le lac du Bourget jusqu'au sommet du Revard en passant par la station thermale, afin de traiter différentes pathologies⁸. À partir d'une série d'observations et de relevés météorologiques effectués en 1889-1890 au cours d'expéditions, Jean Monard affirme la supériorité du climat du Revard en particulier et des Alpes françaises en général sur les montagnes suisses⁹. Au Revard, le médecin propose l'installation d'un sanatorium pour tuberculeux et se heurte à une vive opposition qui considère la présence de contagieux comme préjudiciable à la ville thermale ainsi qu'à la future station d'altitude¹⁰.
- 9 Malgré l'ambiguïté entretenue par les documents promotionnels et l'imprécision du vocabulaire employé pour désigner la station, à son ouverture en 1892 et après, celle-ci n'abrite finalement aucun établissement dédié aux cures d'air et ne fonctionne que durant la saison estivale, à l'inverse des sites suisses¹¹. Aussi, la saison du Revard suit-elle celle de la ville thermale, confirmant la complémentarité et l'interaction souhaitées entre les deux stations sur lesquelles l'initiative originale reposait.

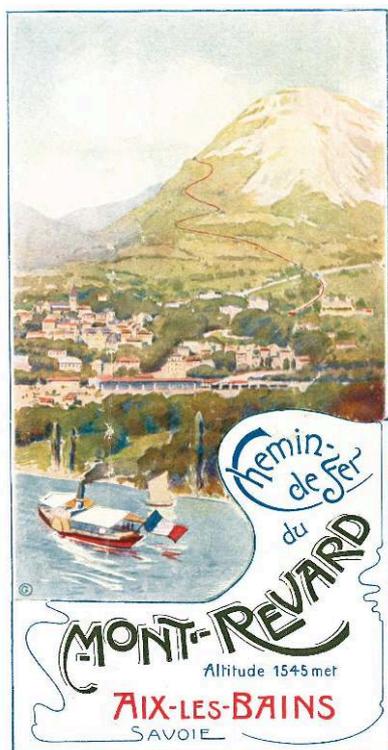
Relier la ville thermale et la station d'altitude

- 10 Lors de sa création en 1876, l'une des premières initiatives de la Société du Grand Revard consiste à rénover et à entretenir le chemin muletier du Pertuiset, décrit en 1872 par Adolphe Joanne comme en « très mauvais état, envahi par les broussailles et difficile à trouver sans guide »¹². Inauguré le 5 octobre 1876¹³, ce chemin facilite l'accès au Revard et permet d'acheminer les premiers excursionnistes à pied ou à dos de mulets.
- 11 La création d'autres moyens d'accès, plus rapides et plus aisés, est rapidement envisagée. Au cours des années 1880, l'idée d'établir des cures d'air au Revard permet de justifier la construction d'une route ou d'un chemin de fer. C'est d'ailleurs dans les rapports de présentation de ces projets qu'est développé l'argumentaire le plus éloquent. L'établissement de cures d'air et la réalisation de moyens d'accès sont désormais liés et se légitiment réciproquement.
- 12 Le projet de réalisation d'une route, envisagé dès 1880 et bien engagé en 1888¹⁴, est finalement abandonné au profit de la construction d'un chemin de fer à crémaillère, s'appuyant sur l'expérience suisse du Righi¹⁵ inauguré en 1871. Rapidité du trajet et des délais de réalisation, intérêt touristique et technique suscité par un tel équipement, expliquent le choix d'une voie ferrée aux dépens d'une desserte carrossable. En effet :

« Si une route existait jusqu'au Revard, il faudrait six heures en voiture hippomobile contre une heure trente en train à vapeur pour atteindre le sommet.¹⁶ »

- 13 En 1888, un comité d'étude, associant la Ville, le Conseil général et le Club alpin français (CAF), finance la réalisation d'une étude préparatoire de construction d'un chemin de fer entre Aix-les-Bains et le Revard¹⁷. Après une recherche d'investisseurs, la concession pour la construction et l'exploitation du chemin de fer à crémaillère est confiée en 1890 à quatre personnalités genevoises, par ailleurs actionnaires de la Société genevoise des chemins de fer à voie étroite qui exploite des tramways¹⁸.
- 14 Ceux-ci se portent également acquéreurs d'un ensemble d'alpages et de forêts constituant un vaste domaine privé au sommet du Revard¹⁹. Dès 1892, ils y font édifier une gare d'arrivée, un hôtel (formé de deux bâtiments jumeaux) et un restaurant. La ligne ouvre aux voyageurs le 15 août 1892 et son inauguration par Jules Roche (1841-1923), ministre du Commerce et sénateur de la Savoie, a lieu le 5 septembre à l'occasion des Fêtes du Centenaire. La station d'altitude est désormais accessible en 1 h 15 depuis le centre-ville de la station thermale (fig. 1).

Fig. 1. – La ville, son lac et le Mont-Revard.



Couverture de l'un des premiers dépliants du chemin de fer à crémaillère, vers 1897.
Collection privée François Fouger ©

- 15 Au tournant des années 1930, le chemin de fer fait l'objet de nombreuses plaintes liées à l'inconfort des voitures et aux délais d'attente lors des périodes de pointe (le dimanche en hiver) en raison de sa faible capacité de débit. La Société Hôtelière et Touristique de la Compagnie de chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée (SHT-PLM), propriétaire de la station et du chemin de fer depuis 1923, décide alors de substituer un transport aérien par câbles à la desserte ferroviaire²⁰.

- 16 Le téléphérique du Revard, mis en service le 21 décembre 1935²¹, permet d'accéder à la station en 18 minutes. La gare inférieure, implantée à quelques kilomètres d'Aix-les-Bains au lieu-dit Les Mentens, sur la commune de Mouxy, est reliée à la gare ferroviaire aixoise par un service automobile. La convention passée entre le Département de la Savoie et la SHT-PLM pour la concession du téléphérique en 1935, prévoit l'obligation d'établissement d'un second tronçon reliant Aix-les-Bains aux Mentens au-delà d'un seuil de recettes qui ne fut jamais atteint²². En facilitant l'accès au Revard, la SHT-PLM agit dans les intérêts de la Compagnie de chemin de fer et cherche à augmenter le trafic sur les lignes ferroviaires à destination d'Aix-les-Bains pendant la période hivernale. Pour faire face aux faibles capacités d'accueil des hôtels, la société n'envisage pas d'investissements supplémentaires dans la station mais compte s'appuyer sur la rapidité et sur l'importante capacité de débit du téléphérique ainsi que sur les infrastructures d'hébergement aixoises²³. Le fonctionnement de cet équipement cesse en 1969, face à la concurrence routière, faute d'entretien et de recettes satisfaisantes. Les déficits d'exploitation rencontrés depuis les années 1950, structurels puisque le téléphérique n'avait pas été pensé comme un équipement rentable, sont malgré tout imputés à l'éloignement de la gare inférieure du centre-ville aixois. Au cours des années 1970, les différents projets de rénovation envisagés, non réalisés faute de moyens financiers, proposent systématiquement une liaison, directe ou non, par voie ferrée ou par câbles, avec Aix-les-Bains²⁴. La concurrence de la liaison routière, réalisée tardivement, écarte par ailleurs toutes possibilités de maintien d'un moyen de desserte alternatif.
- 17 Le projet de construction d'une route desservant le Revard renaît dans les années 1910. Celle-ci emprunte cependant un itinéraire partant de Chambéry et passant par le col de Plainpalais. Praticable mais peu commode, cette voie fait l'objet de travaux d'amélioration au cours des années 1920. Mobilisée dès 1910, la ville d'Aix-les-Bains participe financièrement à sa construction dans l'intention de la faire prolonger jusqu'à Aix. Les travaux, organisés en quatre sections selon le profil établi dans les années 1880, ne débutent qu'en 1932 grâce à l'action du sénateur-maire Maurice Mollard (1863-1947) et grâce à la participation financière du Département et de l'État. Le 23 novembre 1936, une caravane de trois voitures – celle de l'ingénieur principal Lehanneur et celles des journaux du Petit Dauphinois et de l'Écho de Savoie – parcourt pour la première fois et dans d'excellentes conditions « la boucle du prestigieux circuit touristique » qui permet de relier Chambéry à Aix-les-Bains en passant par le Revard.
- 18 Aujourd'hui, la route constitue le moyen d'accès principal au Revard depuis Aix-les-Bains. L'itinéraire de la voie ferrée, dont les superstructures ont été démantelées dès 1937, a été transformé en sentier de randonnée et permet de rejoindre le sommet et la station à pied. L'existence du téléphérique s'incarne quant à elle dans la conservation de sa gare supérieure occupée par un restaurant.

De la station climatique à la station mondaine de sports d'hiver : la proximité et la complémentarité de la ville thermale

- 19 Présentée comme une extension de la ville thermale, la station mondaine du Revard appuie sa promotion sur la proximité d'Aix-les-Bains, à une heure quinze via le chemin

de fer, et des ressources dont la ville dispose. L'existence d'une gare, d'une vie festive et mondaine par l'intermédiaire des théâtres et casinos, sont autant d'éléments présentés comme des points forts pour une station d'altitude. L'ingénieur grenoblois Édouard Lullin (1832-1912), dans une brochure de présentation du chemin de fer du Revard, construit son argumentaire en ce sens :

« Si pour Aix c'est une bonne fortune d'avoir, par cette station d'altitude, agrandi de la sorte son domaine thérapeutique, c'est également une bonne fortune pour le Revard d'être à une heure de cette station thermale et de sa gare PLM [...] »²⁵ »

- 20 L'argument de proximité est mis en avant afin de réaffirmer la supériorité du Revard sur les stations suisses dont l'isolement et par conséquent le manque de distractions, ainsi que les difficultés d'accès sont régulièrement rappelés. Le fait que le Revard soit à la portée « de toutes ces distractions, qui manquent trop parfois à certaines stations d'altitude, dans les solitudes montagneuses de la Suisse ou de l'Allemagne »²⁶ se veut attractif. Aussi, des trains spéciaux sont-ils mis en place le matin et le soir pour faciliter les mouvements pendulaires avec la ville thermale²⁷.
- 21 Dès son ouverture, la station d'été offre des possibilités sportives et contemplatives. La situation incomparable, en balcon sur Aix-les-Bains et le lac du Bourget, a inspiré, en 1893, la construction d'un observatoire en rondins de bois doté d'une table d'orientation et l'installation d'un magasin de souvenirs, remplacés avant la Première Guerre mondiale par un bâtiment en moellons de pierre²⁸. À partir de 1893, la station s'équipe d'un tir aux pigeons, installé à proximité de la gare de chemin de fer. Il est créé et dirigé par M. Bertrand, fondateur d'un établissement similaire à Cannes, qui organise annuellement un grand concours international baptisé le « Prix du Revard ». Un court de tennis complète ces premières installations.
- 22 L'histoire du Revard se singularise cependant par la naissance et le développement précoce des sports d'hiver pratiqués dès 1906. Des pionniers, originaires d'Aix-les-Bains et de Chambéry, fondent le Club des Sports Aix-Chambéry-Revard (ARC) en 1908. L'année suivante marque le lancement de la saison et de la station hivernale du Revard désormais accessible par un service régulier de train pendant l'hiver. Appuyée par la Ville, l'organisation d'un grand concours international en présence du champion de ski norvégien, Durban- Hansen²⁹, rencontre un immense succès médiatique et assure le lancement promotionnel de la station.
- 23 En 1924-1925, la SHT-PLM entreprend des travaux de modernisation destinés à améliorer le confort et à adapter les locaux aux conditions hivernales³⁰. Avec la construction d'une patinoire, cette campagne confirme la vocation hivernale du site. En parallèle, le Club des sports d'hiver, grâce au docteur Hallberg³¹, introduit une nouvelle méthode de ski, dite autrichienne, ancêtre de notre pratique actuelle. L'école de ski qu'il crée au Revard en 1931, est à l'origine de l'École de ski français (ESF). Premier diplômé, l'alpiniste Roger Frison-Roche (1906-1999) anime ce centre de formation pendant l'hiver 1931-1932. Dans la foulée de la construction du téléphérique, la SHT-PLM met en service en février 1936 le premier remonte-pente à câble de la station permettant désormais de pratiquer le ski sur des pentes plus raides.
- 24 La station, pionnière des sports d'hiver, dotée de nombreux équipements (patinoire, piste de luge, tremplin de ski, remontée mécanique) et d'établissements d'hébergement luxueux, connaît une renommée internationale jusque dans l'entre-deux-guerres.

De la station mondaine au site de loisirs urbains : un poumon urbain de proximité

- 25 Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, alors que la SHT-PLM souhaite vendre la station, Gaston Mollex, conseiller général, futur député, fait appel à l'architecte-urbaniste Laurent Chappis (1915-2013). Aixois d'origine, Chappis, alors qu'il travaille à la conception et l'aménagement de la station de Courchevel et des rives aixoises du lac du Bourget est chargé d'élaborer un programme et une étude d'aménagement du plateau Revard-Féclaz. Après une reconnaissance de terrain, il propose la création d'un « Centre international de tourisme estival et accessoirement hivernal », adoptant la physionomie d'une ville d'altitude dotée d'infrastructures administratives, sportives et culturelles, qu'il positionne comme l'alter ego estival de Courchevel³².
- 26 Cette étude donne lieu, après la vente morcelée du domaine en avril 1953, à la création d'un seul lotissement, le lotissement A dit aussi lotissement du Revard, sur les cinq commandés initialement à Laurent Chappis par la Société touristique et immobilière du Revard (STIR). Celle-ci, fondée par l'industriel et conseiller municipal aixois Paul Chemin en 1952, projette d'anticiper des acquisitions foncières afin de réaliser des plus-values immobilières³³. En 1953, elle devient le principal propriétaire foncier de la station et, en 1956, elle commandite les premières constructions dont la viabilisation est assurée par le syndicat intercommunal du plateau du Revard associant les cinq communes territorialement concernées ainsi qu'Aix-les-Bains.
- 27 Malgré une campagne publicitaire nationale prestigieuse confiée à une des plus grandes agences immobilières de l'époque, Frank-Arthur de Paris, la commercialisation et la construction des lots du lotissement A est très lente. En effet, la clientèle séduite avant-guerre par le Revard se tourne vers des lieux plus en vue comme Megève ou vers des stations dont la déclivité du domaine skiable répond aux nouvelles pratiques de ski. L'installation de colonies de vacances par les villes de Pantin en 1957³⁴ et de Puteaux en 1958³⁵ comme le fait que les chalets individuels qui peuplent les boucles résidentielles aient été majoritairement édifiés par des constructeurs et non par des architectes traduisent bien le décalage avec la clientèle visée au départ.
- 28 À la fin des années 1970, les autorités publiques envisagent de nouvelles orientations, radicalement différentes de celles préconisées dans les années 1950. Les nombreuses critiques du plan neige et des stations de troisième génération, villes hivernales créées pour la pratique exclusive du ski alpin, aboutissent à une nouvelle approche de l'aménagement de la montagne marquée par la directive montagne de 1977. Plusieurs études sur les potentialités de développement du Revard préconisent, en s'appuyant sur le constat de l'échec du projet des années 1950 et sur celui de la faiblesse des moyens des autorités publiques, un développement autour du « patrimoine existant ». Ainsi, l'aménagement du Revard, désormais considéré comme un site de loisirs urbains pour les bassins aixois, chambérien et annécien, doit privilégier la préservation de son cadre dit « naturel » et favoriser le développement des sports d'hiver, notamment le ski de fond. Les infrastructures et l'encadrement de cette discipline, pratiquée par des amateurs de plus en plus nombreux depuis la fin des années 1960, apparaissent au Revard grâce à la forte implication du maire d'Aix-les-Bains et des services de la Ville.
- 29 D'un positionnement comme « station de loisirs urbains » et de principes d'aménagement retenus il y a trente ans³⁶, découlent un cadre bâti et des équipements

très modestes. La station du Revard est désormais perçue d'abord comme un site et comme un poumon à disposition d'une clientèle aixoise et plus largement urbaine de proximité. Le bulletin municipal d'Aix-les-Bains le résume d'ailleurs en ces termes :

« Avec le lac du Bourget, [le Revard] c'est l'autre espace de jeux et de nature d'Aix-les-Bains. »

BIBLIOGRAPHIE

BELLE Elsa, GRAS Philippe, LAGRANGE Joël, « Aix-les-Bains côté montagne », *Arts et mémoire*, n° 90, août, numéro spécial, 2016.

JOANNE Adolphe, *Itinéraire descriptif et historique de la Savoie*. Réimpression de l'édition de 1860, Paris, Les Éditions du Bastion, 1992, p. 38-39.

JOANNE Adolphe, *Dauphiné et Savoie*. Paris, Hachette, 1872, p. 427-428.

MOUXY DE LOCHE Jules, *Histoire d'Aix-les-Bains*. Chambéry, Imprimerie Savoisiennne, 1898.

NOTES

1. J. Mouxy de Loche, *Histoire d'Aix-les-Bains*.
2. Horace Benedict de Saussure, célèbre pour son ascension du Mont-Blanc en 1787, effectue celle du Mont-Revard en 1790.
3. A. Joanne, *Itinéraire descriptif et historique de la Savoie*, p. 38-39.
4. A. Joanne, *Dauphiné et Savoie*, p. 427-428.
5. Archives communales d'Aix-les-Bains (AC), A 762. « Trois jours en Savoie. Congrès des clubs alpins à Annecy. (août 1876) », 1877.
6. AC Aix-les-Bains. A 879. « Chemin de fer du Revard : Rapport présenté au Comité des Études », 1888, p. 2.
7. AC Aix-les-Bains. LDA 343. « Aix-les-Bains. Grand-Revard. Rapport présenté au conseil municipal le 12 avril 1887 », 1887, p. 18.
8. AC Aix-les-Bains. « L'Avenir d'Aix-les-Bains », 7 et 14 décembre 1890.
9. AC Aix-les-Bains. « L'Avenir d'Aix-les-Bains », 23 février 1890.
10. AC Aix-les-Bains. « L'Avenir d'Aix-les-Bains », 15 février 1891.
11. AC Aix-les-Bains. « L'Avenir d'Aix-les-Bains », 8 septembre 1892.
12. A. Joanne, *Dauphiné et Savoie*, p. 427-428.
13. AC Aix-les-Bains. A 879. « Chemin de fer du Revard : Rapport présenté au Comité des Études », 1888, p. 12-13.
14. AC Aix-les-Bains. LDA 343. « Aix-les-Bains. Grand-Revard. Rapport présenté au conseil municipal le 12 avril 1887 », 1887.

15. Le trajet part de Vitznau, au bord du lac des Quatre-Cantons, pour atteindre le sommet du Righi à 1 810 m, sur une distance de 8 300 m. C. Boissay, « Le chemin de fer du Righi », *La nature-revue des sciences*, n° 1, 1873, p. 7-10.
16. AC Aix-les-Bains. A 879. « Chemin de fer du Revard : Rapport présenté au Comité des Études », 1888.
17. AC Aix-les-Bains. « L'Avenir d'Aix-les-Bains », 27 mai, 15 juillet et 27 septembre 1888.
18. Archives Départementales (AD) Savoie. 68 S 1. « Convention signée entre le Département et MM. Dupont-Buèche, Petit, Tronchet et Annevelle pour la concession de la crémaillère », 1890.
19. AD Savoie. 70 SPC 3. « Chemin de fer à crémaillère d'Aix-les-Bains au Revard. Exposé général. Rapport sur la construction et le rendement », 1891.
20. AD Savoie. 1210 W 127. « Société Hôtelière et Touristique, Note sur le projet de téléphérique », 9 mai 1935.
21. AD Savoie. 1164 W 92. « Arrêté préfectoral autorisant l'exploitation du téléphérique à titre provisoire », 21 décembre 1935.
22. AC Aix-les-Bains. 160 W 36. « Projet de convention entre la Société Hôtelière et Touristique et le Département pour la concession du téléphérique », 1935.
23. AD Savoie. 1210 W 127. « Société Hôtelière et Touristique, Note sur le projet de téléphérique », 9 mai 1935.
24. AC Aix-les-Bains. 2 O 25. « Consultation d'entreprises pour la modernisation du téléphérique ».
25. AC Aix-les-Bains. 2 O 3. « Le chemin de fer à crémaillère d'Aix-les-Bains au Mont-Revard », 1893, p. 38-39.
26. AC Aix-les-Bains. 2 O 3. « Le chemin de fer à crémaillère d'Aix-les-Bains au Mont-Revard », 1893, p. 39.
27. AC Aix-les-Bains. « L'Avenir d'Aix-les-Bains », 24 août 1893.
28. D'après l'iconographie ancienne.
29. Harald Durban-Hansen (1876-1930), conseiller technique du Club alpin en 1905, champion du saut à ski à Montgenève (lors du premier concours international organisé du 9 au 12 février 1907) avec un bond de 26 m.
30. Archives privées Entreprise Léon Grosse. « Ensemble de dossiers de chantiers de construction au Revard ».
31. F. Hallberg, auteur du *Ski actuel* publié en 1936 où l'auteur décrit la position « telemark ».
32. AC Aix-les-Bains. BR 639. « Rapport sur l'aménagement du plateau du Revard », 22 avril 1952.
33. AD Savoie. 30 J 340. « Notice rédigée par Laurent Chappis en 1985 lors du versement de ses archives aux Archives départementales de la Savoie ».
34. AC Les Déserts. « Permis de construire accordé à la Ville de Pantin », 11 septembre 1956.
35. AC Aix-les-Bains. 160 W 21. « SIVOM du Revard, Urbanisme et lotissements », 1953-1986.

36. Ces principes sont repris dans les documents d'urbanisme postérieurs et renforcés par l'intégration de la station dans le Parc naturel régional du massif des Bauges créé en 1995.

RÉSUMÉS

La station savoyarde du Revard, située à 1 545 m d'altitude dans le massif des Bauges au-dessus d'Aix-les-Bains, voit le jour à la fin du XIX^e siècle suite à une importante campagne promotionnelle. Des membres du Club alpin français, des médecins et des hommes politiques locaux portent le projet d'une station de cure d'air destinée à compléter la ville thermale. À partir de 1892, des investisseurs suisses réorientent le projet vers une station de villégiature estivale d'altitude. Par une sorte de renversement, le Revard appuie dorénavant sa promotion sur la proximité d'Aix-les-Bains et des ressources dont la ville dispose. Pionnière des sports d'hiver, la station connaît la renommée internationale avant que l'évolution du ski n'entraîne sa clientèle, après 1945, vers les pentes des nouvelles stations d'altitude. C'est enfin, depuis Aix, que sont impulsées de nouvelles orientations sportives attribuant au Revard, à partir des années 1970, le rôle de poumon urbain de proximité.

AUTEURS

ELSA BELLE

Chercheur, service Patrimoines et Inventaire général, région Auvergne-Rhône-Alpes

PHILIPPE GRAS

Chercheur, Archives municipales et Inventaire du patrimoine de la ville d'Aix-les-Bains et administrateur de la Société d'art et d'histoire d'Aix-les-Bains (SAHA)