

## L'importance des sociétés de chemin de fer dans le développement de la première station de ski française, le Mont-Revard

François FOUGER ([f.fouger@wanadoo.fr](mailto:f.fouger@wanadoo.fr)), administrateur de la Société d'Art et d'Histoire d'Aix-les-Bains ; Office du Tourisme d'Aix-les-Bains, chercheur à l'Inventaire du Patrimoine

Quelle que soit leur localisation géographique, les sociétés de chemin de fer ont été le moteur du développement touristique aux quatre coins de la planète. Dans les Alpes, plus près de nous, le « train » a été l'élément fondamental pour la conquête de la montagne, en acheminant les matériaux de construction, puis en transportant le matériel, que ce soit pour des chemins de fer d'intérêt local, des funiculaires ou des téléphériques, et enfin en acheminant les touristes. A travers un cas concret, le développement de la première station de sports d'hiver « entièrement artificielle », c'est-à-dire non basée sur la croissance d'un petit village déjà existant, l'auteur essaye de démontrer que rien ne se serait fait sans l'intervention des compagnies de chemin de fer, suisse et française.

### La crémaillère à l'assaut de la montagne

Longtemps l'homme a rêvé du franchissement mécanique des montagnes qui faciliterait l'échange des biens et des personnes d'une vallée à l'autre. Ce rêve devint réalité lorsqu'en 1864, en attendant l'achèvement des travaux du tunnel du Mont-Cenis, on décida d'établir, sur les lacets de cette montagne, un chemin de fer conçu par un ingénieur anglais, John Barraclough Fell, destiné au service des voyageurs et des marchandises. Pour créer un supplément d'appui permettant la progression de la locomotive le long des pentes les plus fortes, le système Fell consiste à placer, entre les deux rails ordinaires, un troisième rail contre lequel viennent s'appuyer deux galets actionnés par la locomotive.

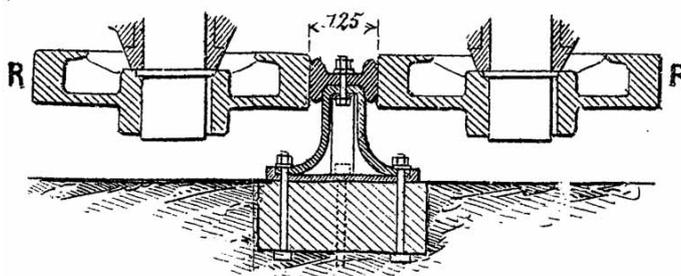


Fig. 1 - Le système Fell. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Le chemin de fer du système Fell fut un succès sur les pentes (fig. n°1) du Mont-Cenis et le succès de ce premier chemin de fer utilitaire de montagne de 77 kilomètres le long d'une pente réputée jusque-là absolument inabordable aux locomotives, incita à appliquer ce même système à une voie ferrée touristique que l'on se proposait, en 1868, de construire sur le Mont-Washington, dans le New Hampshire, aux Etats-Unis d'Amérique. Le système Fell n'étant pas satisfaisant sur une pente aussi forte,

l'ingénieur de cette ligne, Sylvester Marsh, de Chicago, eut l'idée de réutiliser l'invention de l'anglais Blenkinsop, datant des débuts du chemin de fer et consistant à placer entre les deux rails une crémaillère dans laquelle s'engagerait une roue dentée placée sous la locomotive.



Fig. 2 – Le chemin de fer du Mont-Washington. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Le 4 juillet 1869, la locomotive de Sylvester Marsh (fig. n°2), se cramponnant à la première « crémaillère » de l'histoire, remonta glorieusement la pente de 27% du Mont-Washington. Le Mont-Washington est la plus élevée des montagnes d'Amérique du nord-est. Le chemin de fer qui en faisait l'ascension suscita en Amérique et dans le monde une grande curiosité. Deux étrangers vinrent examiner le système et décidèrent d'en tenter l'application en Europe : Kaspar Wetli, ingénieur allemand et Niklaus Riggensch, né en Alsace, chef du matériel et de la traction au chemin de fer central suisse depuis 1865. Le modèle de crémaillère mis au point par Wetli se révéla dangereux et fut abandonné au profit de celui de Niklaus Riggensch qui s'en tint, à une variante près, à la crémaillère du Mont-Washington.

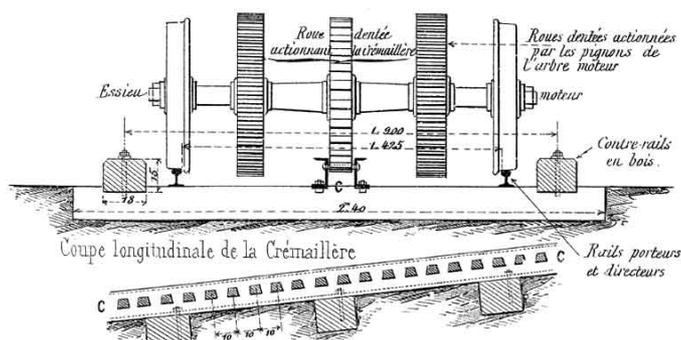


Fig. 3 – Le système de crémaillère du Righi. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Le chemin de fer à crémaillère du Righi - ou Rigi, massif montagneux de Suisse (1 800 m), à proximité du lac des Quatre-Cantons, est le premier que Riggenbach ait construit en 1870 (fig. n°3). C'est aussi le premier chemin de fer à crémaillère d'Europe. Un train, une machine plus une voiture, emportait 72 personnes avec leurs bagages (ou 84 personnes sans bagages), à la vitesse moyenne de 8 km/h. Le succès touristique fut immédiat et eut pour conséquence la création d'une seconde ligne, construite entre 1871 et 1875, qui reliait le lac de Zoug à Arth.

Ensuite Riggenbach construisit à Vienne, Budapest, Bonn, et à Langres le premier « petit » chemin de fer à crémaillère de France (1887).

## La conquête du Mont-Revard



Fig. 4 – Le Mont-Revard, désertique avant sa « conquête ». Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

En Savoie, le lac du Bourget (altitude 234 m,) baigne de ses 6 000 hectares la commune d'Aix-les-Bains, connue depuis l'époque romaine pour ses eaux chaudes et sulfureuses, efficaces pour soulager les rhumatismes. A l'Est, le Mont-Revard, plateau calcaire, domine de ses 1 545 m le lac, sa vallée et la ville d'Aix, offrant un magnifique panorama sur le Dauphiné, le Jura, les Alpes et le Mont-Blanc. En ce milieu du XIXe siècle, pourtant, les hommes, qui se sont lancés à l'assaut de la montagne pour leur plaisir, se bousculent à Chamonix (10 000 par an) alors que le Revard, d'accès plus facile, est ignoré. On vante, dans les guides touristiques d'Aix-les-Bains, station très réputée et très fréquentée par la bonne société, la balade du Mont du Chat, l'excursion à la grotte de Banges et aux cascades de Grésy, mais en aucun cas on n'envisage la montée au Revard (fig. n°4).

Quelques hommes inspirés, issus du milieu médical ou financier d'Aix, pressentent cependant le potentiel de ce site, à deux pas de la station thermale<sup>1</sup>. Parmi les promoteurs du Revard, le plus important est certainement le docteur Monard. Ce médecin aixois, adepte des théories de Pasteur, fut le premier à s'intéresser au Revard pour des raisons médicales. L'idée lui vint du docteur Jaccoud, professeur à la faculté de médecine de Paris, qui préconisait une nouvelle thérapie, les cures d'hiver en montagne. Le docteur Monard vit tout de suite l'opportunité de mettre en pratique ses théories sur le site du Revard. Il entreprit, pour servir sa cause, un ensemble d'études sur les cures d'altitude et le climat du Revard afin de prouver que le climat valait bien celui des stations alpines de l'Engadine (Saint-Moritz et Davos). La suite ne se fit pas attendre. Dès 1890, paraissaient dans la presse plusieurs articles décrétant que la station du Revard avait été reconnue par les médecins comme une nécessité pour la santé publique. Le siècle avait sa maladie, la tuberculose, et de nombreux congrès se succédaient pour lui trouver un remède. On inventa les sanatoriums. Le docteur Monard s'appuyait sur le fait que la clientèle anglaise, de plus en plus nombreuse, ne faisait à Aix qu'un bref séjour curatif au retour des colonies, avant de poursuivre sa remise en forme dans les stations d'altitude étrangères. Il fallait capter cette clientèle sur une plus longue durée. C'est donc bien à partir d'un concept économique mais néanmoins médical que le docteur Monard a « inventé » la station du Revard. Mais, à l'enthousiasme du docteur s'opposait l'inertie des financiers de la ville qui trouvaient une confortable aisance à se laisser vivre dans la station thermale en pleine expansion.



Fig. 5 – Premiers skieurs à la fin du XIXe siècle. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Parallèlement à l'avancée des idées du docteur Monard sur les bienfaits de l'altitude sur les malades, se développait l'attrait sportif du plateau (fig. n°5). En 1876, sous l'impulsion du docteur François Bertier, la section d'Aix-les-Bains du Club Alpin Français (C.A.F.) (qui, rappelons-le vit le jour dans cette ville), constitue la Société du Grand Revard. Cette société posa les bases de l'aménagement du site, afin de compléter les cures thermales par des cures d'air. En premier lieu, il fallait créer des moyens d'accès. La première action fut donc de mettre en état le sentier muletier par le col du Pertuiset, dont l'ascension n'était permise qu'à un petit nombre de solides marcheurs, pour le rendre accessible à tous.

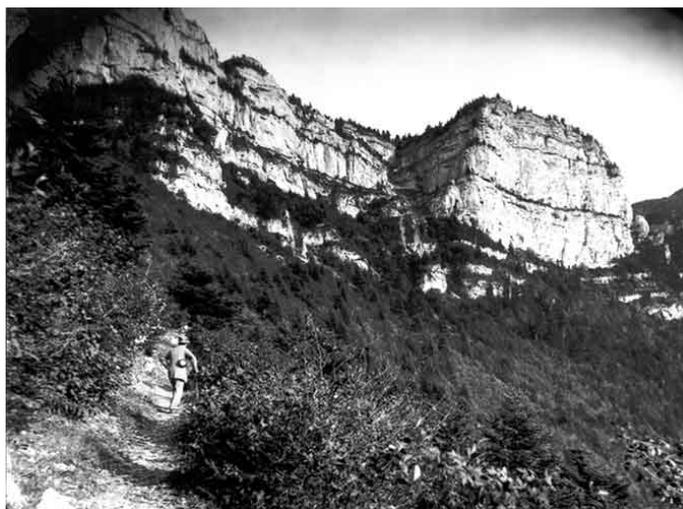


Fig. 6 – Le chemin du Pertuiset, seule voie d'accès avant la construction du chemin de fer. Collection privée de l'auteur.  
Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

En 1883, le CAF décide la construction d'un Chalet-Hôtel du Club Alpin inauguré le 14 septembre 1890 sur le plateau du Revard. La difficulté majeure était toujours de faire monter au Revard la clientèle rhumatisante d'Aix qui ne pouvait emprunter le sentier muletier des randonneurs (fig. n°6). Le conseil municipal envisagea d'abord la construction d'une route. Mais l'entreprise était titanique et les ressources insuffisantes. C'est pourquoi l'on songea, à l'exemple du Righi, à la création d'un chemin de fer à crémaillère. Là encore, nous retrouvons, comme fervent prosélyte de ce moyen de transport, le docteur Monard qui, infatigable plaideur, écrivit plusieurs brochures sur le sujet et participa à la création de la première société d'exploitation.

En 1879, Niklaus Riggenbach, en cure à Aix-les-Bains, est sondé par le docteur Brachet sur la possibilité d'installer entre Aix et le Revard un chemin de fer semblable à ceux d'Ems ou Wiesbaden (Allemagne). L'ingénieur répond très favorablement, tant sur les possibilités techniques que sur la rentabilité d'un tel investissement, en ces termes : « Le chemin de fer que j'ai établi à Ems, sur la hauteur du Mahllberg, nous montre que les baigneurs en font l'ascension quatre à six fois pendant leur séjour. Celui de Wiesbaden, qui conduit sur le Neroberg, a tant de personnes à transporter qu'il n'est pas capable d'y suffire. L'établissement de ces deux chemins de fer à proximité des stations thermales montre facilement combien les baigneurs sont heureux d'avoir une pareille distraction si salutaire. Pour Aix-les-Bains, il est encore plus nécessaire et utile d'avoir un chemin de fer de montagne, parce que les chaleurs y sont plus fortes que dans les deux villes indiquées plus haut, qui ont aussi des environs magnifiques, très favorables

aux excursions. »

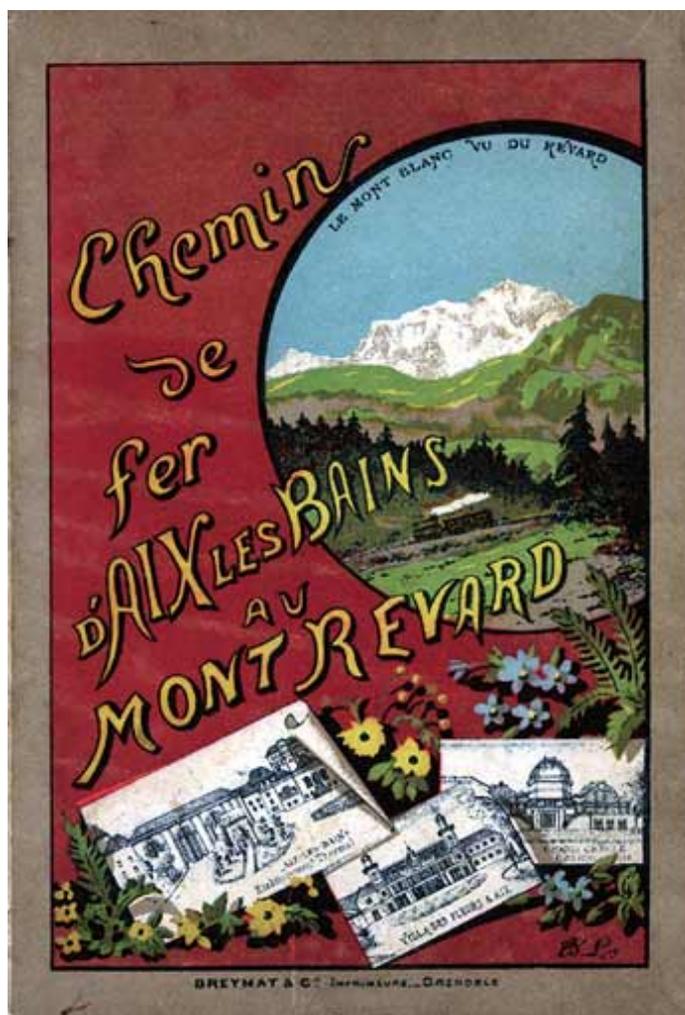


Fig. 7 – Plaquette annonçant la construction du chemin de fer. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

En 1888, sous l'impulsion de Paul Bonna, maire d'Aix-les-Bains, est créé le Comité d'Initiative pour la création du chemin de fer du Revard, sous la présidence de Victor Barbier (président du CAF et de la Société du Revard). Le premier avant-projet, élaboré par Riggenbach est abandonné pour diverses raisons. Noblemaire (directeur général) et Aron (ingénieur en Chef) interviennent pour la Compagnie P.L.M., activement intéressée. Les pourparlers n'aboutiront pas, pour des raisons financières. Après divers aléas et contre-propositions, il est finalement décidé, le 11 octobre 1890, que le chemin de fer sera concédé à la Compagnie genevoise des chemins de fer à voie étroite représentée par Jules Dupont-Bueche, de Genève, Basile Tronchet, de Chêne, David Annevelle, de Genève, et Ferdinand Petit, de Veyrier-sous-Salève (Suisse). C'est en leur nom propre qu'ils ont obtenu du département de la Savoie la concession de la ligne qu'ils devront rétrocéder à bref délai à une société anonyme (fig. n°7).

De nombreux projets furent envisagés et étudiés. Parmi ceux-ci, le groupement d'étude des ingénieurs

suisses en retint principalement un, qui met en valeur la prouesse technique et pittoresque du tracé, mais aborde superficiellement le système hôtelier destiné à héberger curistes et sportifs.

La déclaration d'utilité publique signée par le président Carnot permet de commencer les études définitives le 26 juin 1891. Pendant ce temps, les concessionnaires fondent la Société anonyme des chemins de fer de montagne et régionaux.

### A l'assaut du Mont-Revard



Fig. 8 – Les ouvriers posent devant la tête aval du tunnel de Pré-Japert – Photo Numa Blanc. Collection privée de l'auteur.  
Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Mille deux cents ouvriers, pour la plupart italiens, et 3 500 kg de dynamite vont venir à bout en moins d'un an d'un chantier pour livrer la voie au service des voyageurs (fig. n°8). Le 5 septembre 1891, Jules Roche, ministre du Commerce et sénateur de la Savoie, inaugure la ligne. Parmi les nombreux invités, on trouve des responsables d'industries ferroviaires suisses et français, et des représentants du grand réseau PLM... C'est tout naturellement cette dernière qui va acheminer les matériaux de construction, c'est-à-dire les pierres des carrières situées à quelques dizaines de kilomètres de là, les rails tréfilés en France, et le matériel roulant depuis son lieu de fabrication, Winterthur, en Suisse.



Fig. 9 – Dépliant publicitaire vantant les mérites du lac du Bourget et du chemin de fer à crémaillère. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

En cette fin de XIXe siècle, le développement croissant des villes touristiques va de pair avec celui des chemins de fer. Il faut donc se distinguer (fig. n°9) et se faire connaître. Pour Aix, se distinguer ne posait pas trop de problèmes. Entre la présence de la haute société et de têtes couronnées et la toute nouvelle « crémaillère », les journalistes s'en donnent à cœur joie. Mais, pour véhiculer l'image, il faut recourir à

autre chose : la publicité ! Cette dernière utilise trois supports : presse périodique, dépliants et affiches. La typographie ne permet pas encore la reproduction des photographies en couleur, embryonnaire et rarissime. Tout au plus utilisait-on la couleur pour rehausser des gravures, dans les livres, les dépliants ou certains magazines de luxe (*le Petit Journal*).

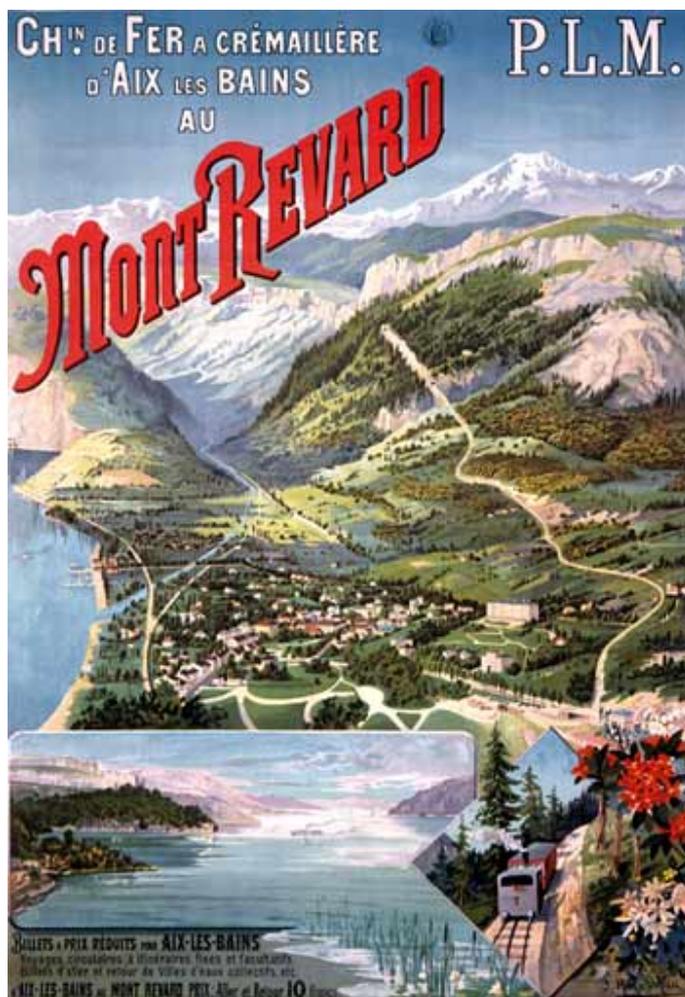


Fig. 10 – L’affiche publicitaire de promotion du réseau (la seule existante entre 1892 et 1924). Collection privée de l’auteur.  
Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémailière Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Les villes assez riches pour s’offrir des affiches publicitaires, imprimées en lithographie, font appel à de grands maîtres de l’affiche tel Hugo d’Alesi ou, plus tard Roger Broders, et paient tous les frais, conception et impression. La plus grande partie de ces tirages, réalisés en passe-partout, est « repiquée » pour une grande compagnie de chemin de fer (celle du Paris-Lyon-Méditerranée ou PLM dans le cas d’Aix-les-Bains), et offerte à ce réseau moyennant l’affichage gratuit dans les gares, les deux parties récupérant largement leurs investissements (fig. n°10) !

Nous assistons à la naissance d’un système touristique « en cascade » : le lieu renommé pour son attrait, en l’occurrence son panorama et la qualité de l’air, n’est accessible et ne peut se développer que par le

biais d'une petite compagnie de chemin de fer. Et ce chemin de fer secondaire est utilisé par la grande compagnie comme publicité pour emprunter ses lignes. « Allez voir le Revard en empruntant son chemin de fer à crémaillère », annonce le PLM, « c'est grandiose ». La gare d'Aix-les-Bains est à l'occasion renommée : « Aix-les-Bains / Le Revard ». Mais, bien entendu, pour aller jusque-là, il faut prendre un train de grande ligne...



Fig. 11 – Le train débouche sur le plateau du Revard avec vue imprenable sur le Mont-Blanc. Collection privée de l'auteur.  
Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Le chemin de fer et la station touristique se trouvent donc liés par une espèce de contrat moral, et leurs développements sont interdépendants. Bien qu'élément de la chaîne « grande compagnie - petite compagnie – station », le chemin de fer à crémaillère est à lui seul un élément touristique complet : en se déplaçant sans effort, on découvre à chaque instant des sites grandioses où au contraire on pénètre l'intimité de la nature, avec la sécurité propre au chemin de fer (fig. n°11).

Pour mieux comprendre ce que pouvaient ressentir les passagers, il est intéressant de suivre leur itinéraire. La ligne comprend cinq gares, dont un bureau voyageur au départ d'Aix, trois gares intermédiaires et le terminus au Mont-Revard.

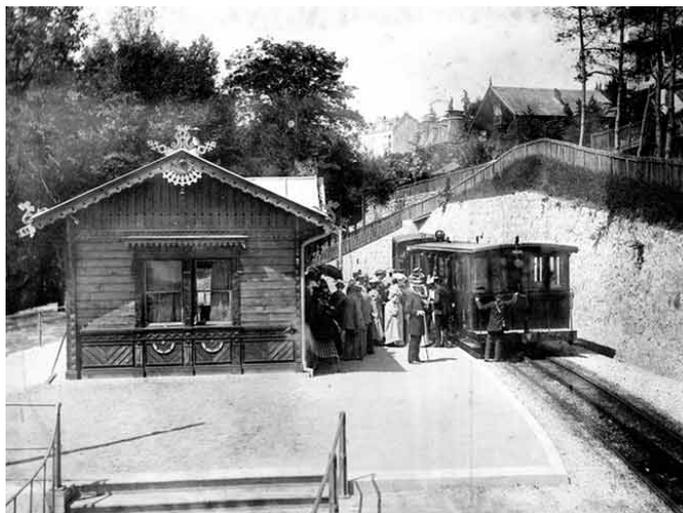


Fig. 12 – La gare voyageur d'Aix-les-Bains du chemin de fer à crémaillère. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

La gare d'Aix-les-Bains, avec son entrée principale surmontée d'un fronton pignon, est la réplique des autres bâtiments de voyageurs des gares de Pagny, Mouxy et du Revard. Les gares-chalets, entièrement lambrissées, comprenaient une salle d'attente, le bureau du receveur, deux guichets et une petite bagagerie. L'ensemble en bois comportait un luxe de détails décoratifs donnant au chalet une allure très sophistiquée (fig. n°12).

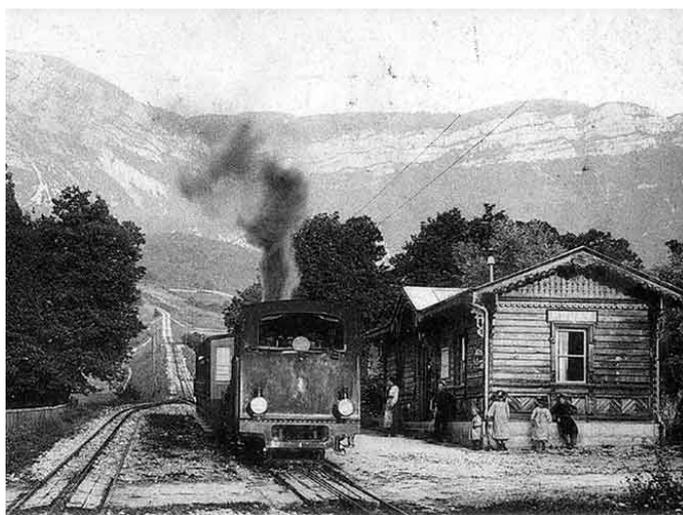


Fig. 13 – La gare de Mouxy. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

La gare de Mouxy située au nord de ce village, est à l'origine une simple halte destinée aux promeneurs

soucieux de ne pas trop s'éloigner d'Aix afin d'y retourner à pied. Mais, dès le début de l'exploitation, on s'aperçoit qu'il est nécessaire d'y installer une voie d'évitement (**fig. n°13**).

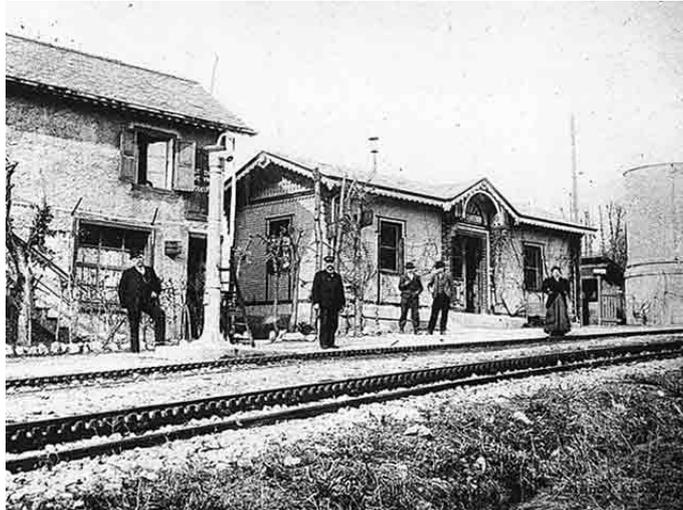


Fig. 14 – La gare de Pugny-Châtenod. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

La gare de Pugny-Châtenod est située au sud du village (**fig. n°14**). La maison du chef de gare, construite à proximité, devint très rapidement un café. C'est le premier arrêt sur la route du sommet où les trains font une halte de 5 mn pour « faire de l'eau ».



Fig. 15 – La gare de Pré-Japert. Collection privée de l'auteur.  
Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère**  
**Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Quelques ouvrages d'art, très pittoresques, jalonnent la ligne. La gare de Pré-Japert, isolée en pleine montagne, comprenant une salle d'attente et un bureau, est surmontée d'un étage destiné au personnel de la station. L'hébergement du chef de gare et de sa famille a donc justifié son type de construction - briques et colombages - plus solide et plus confortable que les petites haltes de type chalet-suisse. La situation de cette gare se justifie par la nécessité d'un deuxième arrêt de 5 mn pour remettre de l'eau dans les locomotives (fig. n°15).

La gare du Revard est située à 50 m environ au-dessous du point culminant de la montagne. Quelques années plus tard, le bardage d'origine du bâtiment, ainsi que celui de Pugny, fut recouvert par des tavaillons en forme d'écailles (à moins qu'il ne s'agisse d'une solution pour stopper les infiltrations de la neige poudreuse), un appentis en « moellons » de ciment, au toit inversé, destiné au logement du chef de gare.



Fig. 16 – L'ensemble gare – restaurant – hôtel du Mont-Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

En 1892, bien avant l'ouverture au public, dès que les trains de travaux peuvent atteindre le sommet, la société anonyme des chemins de fer de montagne et régionaux concessionnaire de la ligne et du domaine, entreprend les travaux du complexe hôtelier, deux chalets-hôtels et un restaurant, aboutissement du projet d'aménagement du plateau (fig. n°16). Le restaurant est terminé le premier, suivi, le 20 juin 1893, du premier chalet appelé « Chalet Marie », première tranche de 40 chambres, « grandes, aérées, offrant tout le confort désiré. »

Dès l'ouverture de ce premier hôtel-terminus, la compagnie privilégie le déplacement des riches étrangers par des voyages spéciaux : les trains matinaux, pour suivre les soins thermaux, de ceux du soir, dits trains des théâtres, pour assister aux distractions organisées en ville, et réciproquement, des trains montant pour les voyageurs désirant déjeuner au Revard, ou invités à des soirées.

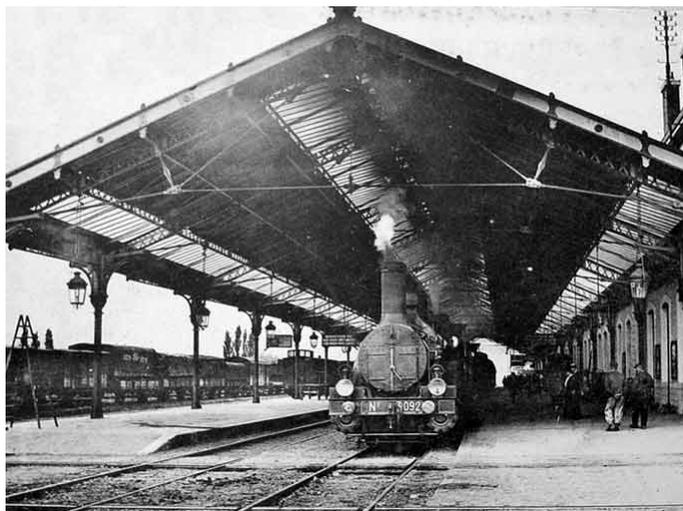


Fig. 17 – La gare PLM d'Aix-les-Bains. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

La crémaillère bénéficia d'une autre clientèle, également aisée, celle des Trains du Plaisir mis en place par la Compagnie du PLM, qui favorisaient l'excursion du Revard au cours de l'étape aixoise (fig. n°17).

La similitude avec le Righi-Kulm ne s'arrêtait pas au chemin de fer à crémaillère. Les hôtels-terminus, implantés au plus haut sous la ligne de crête selon des critères panoramiques et de protection contre les vents, furent construits à la manière suisse.

Pour s'assurer la clientèle la plus exigeante, on fit appel à César Ritz, fondateur de la chaîne de palaces éponymes, qui dut justement une grande part de sa célébrité à ses prouesses de maître d'hôtel au Righi ! En 1893, alors au fait de sa réputation, dirigeant six mois de l'année le Savoy-Hôtel de Londres et conseiller dans les plus grands palaces de ce monde, on ne peut douter que son nom, même s'il ne resta que deux ou trois ans à la direction des chalets du Revard, attira une clientèle exigeante.

Grâce à cette impulsion, la population hébergée dans les chalets constitua un échantillon représentatif de la clientèle des palaces aixois, avec les mêmes goûts, les mêmes exigences et la même évolution. D'ailleurs, on ne saurait affirmer aujourd'hui qu'une partie de cette clientèle en long séjour à Aix-les-Bains ne s'échappait pas quelque temps vers le palace du sommet, afin de suivre la mode et de respirer l'air de la première « station climatérique » de France.



Fig. 18 – Inauguration du bâtiment reliant les deux ailes du Grand-Hôtel du Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Les deux chalets formant l'hôtel, d'aspect identique, ne furent totalement achevés qu'en 1894. Les chalets-hôtels du Revard annonçaient 80 chambres spacieuses et aérées. Prévus pour la seule saison d'été, ils n'étaient pas calfeutrés, un simple vide d'air séparant les parements. On peut noter l'existence d'une seule salle de bains commune, les bains se prenant encore dans des tubs ou dans des baignoires portatives (fig. n°18). En 1897, les deux chalets-hôtels furent réunis par un grand hall. Au bout de quelques années, sans doute par commodité, la compagnie ajouta au nord de l'hôtel une annexe comportant une grande salle de restaurant, une cafétéria, une cuisine et ses dépendances, et, en 1907, progrès oblige, installa l'éclairage au gaz de l'avenue reliant l'hôtel au restaurant, construisit des terrasses. Pour profiter du panorama, un observatoire en rondins, constitué d'une terrasse surélevée sous laquelle s'installera plus tard un magasin de souvenirs et de location d'appareils optiques, fut installé au sommet de la station. Juste à côté, au sud, un minuscule chalet-suisse traité sur le modèle de la gare, mais sur un plan d'un mètre cinquante sur deux, abritait le matériel d'observation météorologique.

### **L'arrivée des sports d'hiver**



Fig. 19 – La patinoire naturelle dite « des Plonges », à Aix-les-Bains. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Au début du XXe siècle, les citadins découvrent les activités ludiques de la neige et de la glace. Pour les Aixois et les Chambériens, les patinoires naturelles - comme celle des « Plonges » (fig. n°19), en contrebas du château de la Roche-du-Roi - ne suffisent plus. Le Revard est là, tout proche, offrant ses pentes neigeuses aux intrépides sportifs qui s'y rendent... à pied. Mais le ski connaît un tel engouement que l'on recourt au train pour acheminer les skieurs vers le plateau du Revard. L'année 1908, première année de mise en circulation des trains en hiver, marque un grand tournant dans l'histoire du chemin de fer à crémaillère.

En 1908, la ligne du Revard est alors exploitée du 1er mai au 15 octobre. Elle assure le transport des voyageurs, des bagages et de la petite vitesse (des petits colis). Le service comprend entre deux et six trains (aller et retour) quotidiens suivant la saison, plus des trains supplémentaires à la demande. Le train le plus fréquenté est celui qui part d'Aix-les-Bains à 13h30.

Ces horaires sont établis, en général, sans tenir compte des heures d'arrivée et de départ des trains P.L.M. Il n'y a d'ailleurs pas de correspondance entre les deux gares par tramway, automobile ou voiture, ni même d'écriteau pour diriger les piétons se rendant d'une gare à l'autre, paradoxe de la publicité Aix-les-Bains/Le Revard !

Le prix des billets est établi sur la base de 10 F l'aller-retour Aix-les-Bains - le Revard (à titre de comparaison, un maçon est payé 50 centimes de l'heure).



Fig. 20 – Troupe d'éclaireurs de France arrivant au Mont-Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

A l'approche de l'hiver, les conditions d'exploitation sont donc très saines. La neige est là, et les sportifs se sont groupés en association, le Club des Sports « Aix-Revard-Chambéry » (A.R.C.), plus connu par son sigle « ARC ». (fig. n°20) A la demande de Louis Domenget, président du club A.R.C., mais tout de même avec appréhension, la Compagnie du chemin de fer du Revard accorde l'autorisation de circulation des trains, le dimanche, pendant l'hiver 1908-1909. Cette inquiétude est partagée par le contrôle de l'exploitation des Ponts et Chaussées.



Fig. 21 – Le déneigement « à la main » de la voie ferrée. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

En effet, le dégagement de la voie encombrée par la neige s'effectuait à la pelle, la veille des circulations, procédé empirique et toujours à recommencer en cas de chute de neige, la nuit. La crémaillère risquait d'être prise par la glace. Qu'arriverait-il si d'importantes masses de glace prises dans la denture ne pouvaient être brisées par le simple poids de la locomotive ? N'y aurait-il pas glissade du train dans la pente si la locomotive n'adhérait plus à la crémaillère ? On ne possédait aucune expérience, dans le département, d'une exploitation dans de telles conditions. Malgré ce déneigement manuel, les trains s'arrêtaient très souvent à la gare de Pré-Japert. Là, il fallait chausser skis ou raquettes pour atteindre le grand plateau en marchant. Cet effort était souvent dissuasif (fig. n°21).



Fig. 22 – Le chasse-neige. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

En Suisse, certaines lignes de montagne à crémaillère étaient exploitées l'hiver depuis la fin du XIXe siècle. C'est donc tout naturellement que le ministère des Travaux Publics autorisa en janvier 1910 les Ponts et Chaussées de Savoie à entreprendre une mission d'étude dans ce pays, confiée à l'ingénieur ordinaire Renard, de Chambéry. Sans attendre les conclusions de l'administration, Basile Tronchet, directeur de la Compagnie du Revard, vient sur place au printemps 1909 étudier « sa » montagne du point de vue des sports d'hiver, et décide de l'acquisition d'un chasse-neige (fig. n°22) pour la mise en service régulier de trains l'hiver. La solution est identique à celle adoptée pour la ligne suisse d'Aigle à Leysin, visitée un an plus tard par Renard. On peut donc penser que les dirigeants du Revard entreprirent leur propre enquête et en tirèrent les conclusions qui s'imposaient au plus tôt.

L'hiver 1909-1910 ne connut d'ailleurs pas d'incident majeur sur le parcours. Les équipes de déblaiement à la pelle venaient dégager les côtés de la voie, dans les tranchées, après le passage du chasse-neige. On débarrassait la crémaillère des amas de neige tassée (ou de glace) et on limitait la vitesse à la montée, par prudence. Jamais la crémaillère ne fut vraiment la cause d'une impossibilité pour les trains de circuler ; tout au plus a-t-on enregistré des retards dus à la lenteur du déblaiement après de fortes chutes de neige.



Fig. 23 – La gare du Mont-Revard sous la neige. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Toutefois, comme l'indiquait Renard dans son rapport, « pour la sécurité et la régularité en hiver d'un chemin de fer à crémaillère, la seule condition technique nécessaire, c'est d'avoir à sa disposition une main-d'œuvre suffisamment abondante. Or, en général la neige impose un chômage forcé aux habitants de la campagne qui sont tout disposés à faire des journées... ». Forte de cette expérience, l'organisation prévue pour l'hiver 1909-1910 s'avère plus complète (fig. n°23).

Pour permettre l'ouverture de l'hôtel construit uniquement pour l'usage estival, le club A.R.C. prend à sa charge l'installation du chauffage central ainsi que la pose de doubles fenêtres dans l'aile sud du bâtiment, et convainc un hôtelier d'Aix de venir ouvrir le restaurant pendant l'hiver. C'est à cette époque qu'est construite la chapelle, dans l'annexe sud du restaurant, et que le téléphone est installé à l'hôtel.

Un service régulier de trains est prévu, et le Club des Sports d'hiver et le syndicat d'initiative publient et distribuent une brochure très complète, contenant tous les renseignements utiles : horaire des trains pour Aix-les-Bains au départ des principales villes de France et même de Londres, liste des hôtels d'Aix-les-Bains ouverts en hiver, liste des hôtels dotés du chauffage central, vues photographiques, etc.

La consécration officielle du réseau a lieu le 4 septembre 1910 avec la visite d'Armand Fallières, président de la République, pour les fêtes du cinquantenaire du rattachement de la Savoie à la France. Le train présidentiel, accueilli, à la gare d'arrivée, par Louis Domenget et le docteur Monard, radieux et satisfaits.



Fig. 24 – La gare PLM d'Aix-les-Bains devant laquelle attendent les autobus des grands hôtels. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Dans ces années de début de siècle, à la fin de la Belle époque, commence à se développer un autre moyen de transport qui, à terme, provoquera la mort des chemins de fer : l'automobile et ses dérivés, autobus et autocars qui remplacent très rapidement omnibus et autres calèches à traction hippomobile. Les garages pour ces véhicules gardent un temps le nom générique de « grande remise » utilisé à l'époque des chevaux. Aix-les-Bains, célèbre aussi par son parc important de calèches, est petit à petit envahi de véhicules à moteur. Pour suppléer à la carence des deux réseaux (P.L.M. et Revard) dont les gares étaient, rappelons-le, distantes d'un bon kilomètre, et pour satisfaire une clientèle sans cesse croissante, les transporteurs mettent en service des navettes spécialisées (fig. n°24).

L'hiver 1913-1914 marque la fin de la concession faite au club A.R.C.. La Compagnie prend désormais à sa charge le financement des trains d'hiver : cinq années d'expérience ont largement prouvé l'intérêt de ces transports. D'ailleurs, la création de trains quotidiens dans l'hiver 1912-1913 est l'occasion d'une augmentation de 22 % du nombre de voyageurs.



Fig. 25 - Le chalet météorologique (à gauche), l'observatoire (à droite), et des chasseurs alpins en exercice. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

En 1912, Tronchet, ancien administrateur du Chemin de fer, gestionnaire de l'hôtel, mentionne sur ses publicités « Chauffage central, Téléphone, Télégraphe, *Lawn tennis*, Salle de billard, Salle de bains ». Malgré son confort, cet hôtel n'a toujours qu'une seule salle de bains, ce qui ne l'empêche pas de recevoir à demeure en hiver (c'était déjà le cas en été) un « docteur du corps médical d'Aix-les-Bains » qui, outre son concours professionnel, se charge du relevé quotidien des informations météorologiques (fig. n°25).

L'exploitation s'arrête avec la Guerre de 1914, faute de personnel et de voyageurs. Le réseau va donc subir les assauts du temps. Dès le début des hostilités, Aix-les-Bains est déclarée ville-hôpital (avec près de 1 600 lits...). Avec l'arrivée des militaires américains blessés ou convalescents, la société d'exploitation décide de remettre en marche le train à crémaillère.



Fig. 26 – la première page du *Petit Journal* annonçant le concours de « chars de montagne ». Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Les 7 et 8 février 1921, la notoriété de la station est telle qu'on organise le « concours national de chars de montagnes » ou tanks sur neige : on voit débarquer sur le Mont-Revard de drôles de véhicules : des automobiles munies de chenilles, testées en « conditions extrêmes » (fig. n°26). Les skieurs découvrent aussi, en se faisant tracter derrière ces engins, qu'ils peuvent remonter les pentes sans effort. Les autochenilles C4 et C6 Citroën-Kégresse essayées au Revard deviennent les vedettes de raids célèbres : la Traversée du Sahara, la Croisière Noire, la Croisière Jaune. A l'issue de la Croisière Noire, quelques chenillettes finiront leur carrière au Revard.

### **Le rachat par le P.L.M.**

La concession ayant été accordée sans subvention ni du département, ni de l'Etat, le contrôle de l'exploitation par les Ponts et Chaussées est insignifiant.



Fig. 27 – Vue aérienne de la station du Mont-Revard montrant tous les équipements reconditionnés dès 1924. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Après quelques déboires avec un escroc, la Compagnie P.L.M. se porte acquéreur du réseau et des 400 ha du domaine, fin 1923. Elle crée une filiale, la Société hôtelière et touristique du réseau P.L.M., pour faire du Revard une station de premier ordre, reprenant, en fait, les idées de 1888 de Noblemaire et Aron (fig. n°27).

Cette société n'a plus besoin du concours financier du club A.R.C. et reprend la gestion des sports d'hiver à son compte. Dès la prise de possession, la société de chemin de fer P.L.M. investit lourdement dans sa station touristique et apporte des améliorations : augmentation du trafic, reconstruction « en dur » de la gare supérieure, agrandissement du Grand-Hôtel, aménagement de l'équipement. Le Revard fait l'objet d'un renouveau d'intérêt, tant pour le tourisme d'été que pour les sports d'hiver.



Fig. 28 – Le succès du ski ne semble pas une légende...  
Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard.**  
Editions de la Tour, 2000.

On reconstruit une gare-terminus plus grande dont la conception est confiée à l'architecte Pierre Patout, surtout connu comme le co-auteur des somptueuses décorations des grands transatlantiques comme le *Normandie*. Sous le quai d'été, des arcades formaient les entrées d'une écurie et de toilettes publiques. Dans le prolongement de celles-ci, d'autres arcades identiques ouvraient sur des boxes à usage ordinaire de dépôt d'essence et de garages, où furent notamment parquées les autochenilles affectées au tractage des skieurs. Ces boxes, communiquant parfois intérieurement, abritaient l'hiver un concessionnaire de matériel de sports, une salle de renseignements, un bureau de poste, télégraphe et téléphone, et une salle hors-sac chauffée, à disposition des promeneurs (fig. n°28).

Pour augmenter la capacité de l'hôtel, l'architecte annecien Fleury Raillon, également auteur du palace de Combloux, rehaussa chaque aile d'un niveau et le corps central, occupé par le hall, de trois, donnant ainsi à l'ensemble une plus grande unité et une allure très classique. La taille des chambres fut réduite afin d'y introduire des salles de bains et le chauffage central s'étendit à l'ensemble de l'hôtel. La cuisine et ses dépendances accolées à l'aile nord sont rasées, puis reconstruites à l'arrière de l'aile sud du bâtiment, celle-ci étant entièrement transformée pour y recevoir une grande salle à manger et un salon. Un office est rajouté à chaque étage, les appartements d'honneur se trouvant dans le corps central. Quant à l'ambiance intérieure, l'omniprésence de bois de chêne et de sapin, en lambris ou panneaux, et le mobilier, sans doute Art déco, des salles communes, évoquaient pour certains « les modernes aménagements des grands paquebots de luxe. »



Fig. 29 – Le complexe hôtelier du Mont-Revard qui a fait peau neuve grâce au PLM. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

En 1924, la capacité d'accueil du chalet-restaurant est également augmentée grâce à la surélévation des ailes d'un étage, tandis que le restaurant de l'aile sud est transformé en chambres réservées un temps aux Norvégiens animateurs des saisons d'hiver. A l'occasion de ces travaux, on restaure la chapelle de l'aile sud (fig. n°29). Pour alimenter toutes ces constructions en eau potable, un nouveau réservoir est construit, et de nouvelles pompes sont installées à Pré-Japert pour refouler l'eau.



Fig. 30 – Les rennes de Laponie, qui essayerent en vain de s'acclimater, en contrebas de la nouvelle gare « en dur » construite par le PLM. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Les nouveaux propriétaires du Revard ont vu grand et les événements leur ont donné raison. Dans les années qui suivent, ils procèdent à une amélioration de la cadence du trafic du chemin de fer, à l'aménagement de l'équipement sportif d'été - tennis et golf - et d'hiver - agrandissement de la patinoire, tremplin, piste nouvelle, sans oublier l'essai d'acclimatation de rennes et de leurs soigneurs (fig. n°30). Henri Gendron arrive au Revard pour la saison d'hiver 1927/28 et dirige le complexe hôtelier jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale ; c'est lui qui supervise toutes les innovations. En 1928/29, la Gaillarde, bâtiment accolé au chalet-hôtel, est construite pour servir de maison du personnel. L'étage au-dessus du restaurant est réaménagé en chambres.

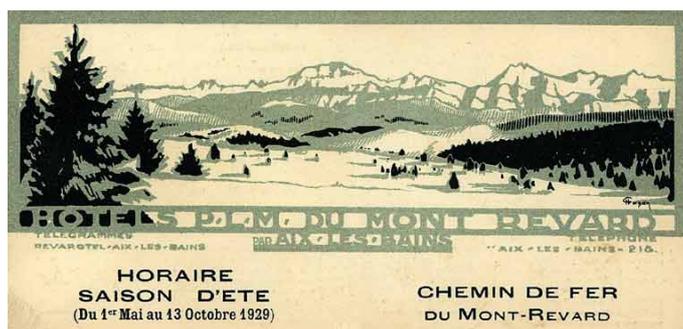


Fig. 31 – Un dépliant de la saison d'hiver au Mont-Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Les publicités distinguent nettement « l'hôtel P.L.M. du Mont-Revard, de 1er ordre » et le « chalet P.L.M., de 2e ordre » les prix variant du simple au double d'un établissement à l'autre, l'éventail des prix élargissant la clientèle (fig. n°31).

La rénovation de la station va de pair avec celle du matériel roulant. La première action du repreneur est de repeindre les voitures, en bicolore, flancs verts, toit et encadrement des fenêtres crème, dans le code de couleurs des autres réseaux secondaires du PLM, et de réviser entièrement le matériel. La Compagnie procède également à l'installation de 1 ou 2 compartiments par voiture, isolés des autres, et pouvant être équipés de façon amovible de banquettes en moleskine, plus confortables, et améliore l'éclairage électrique.

En 1929, la Compagnie achète une nouvelle machine à la S.L.M., (en fait un prototype tout à fait exceptionnel) capable de pousser deux voitures, donc de transporter le double de passagers. L'arrivée de cette machine est très spectaculaire, comme en 1892. Elle remonte l'avenue qui va de la gare P.L.M. au parc en roulant sur des tronçons de voies, tirée par des camions.



Fig. 32 - Transfert de la locomotive S1 de la gare PLM à la gare du chemin de fer du Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Malgré ce progrès, les voyageurs se plaignent de plus en plus souvent du manque de cadence du trafic et de l'inconfort, si bien que l'ingénieur des Ponts et Chaussées, à qui sont communiquées toutes les plaintes, attire l'attention du concessionnaire « pour que les wagons actuels soient progressivement transformés, conformément aux exigences d'une clientèle sportive et touristique de plus en plus difficile. » (fig. n°32).



Fig. 33 - Arrivée d'un train de 2 voitures poussées par la S1 en gare du Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Certains jours d'hiver, l'affluence est énorme. Autre exemple : dans la matinée du 19 janvier 1930, 888

personnes se présentent au départ d'Aix-les-Bains. Sept trains d'une voiture et un train de deux voitures acheminent 676 voyageurs (pour une capacité théorique de 540...) vers le plateau du Revard, et doivent redescendre chercher les 201 qui auront eu la patience d'attendre près de 2 heures et demie qu'on vienne les chercher ! (fig. n°33) Le problème se repose le soir, avec 861 voyageurs à redescendre. La Compagnie déplore que ses moyens soient insuffisants pour absorber la pointe de la période d'hiver, soit... 10 jours par an ! Le problème se renouvelle le 4 février 1934, avec 535 voyageurs en attente. La Compagnie émet alors le souhait que la nouvelle route du Revard se construise rapidement, le développement de l'automobile pouvant ainsi décharger le train d'une partie de ses voyageurs.

## La fin du rail



Fig. 34 - Le téléphérique du Mont-Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

En fait, tout le réseau vieillit. En 1933, il est devenu insuffisant pour les exigences du ski. La station du Revard est la première station de ski de France dite de deuxième génération, c'est-à-dire créée de toutes pièces à des fins ludiques, à la différence des stations dites de première génération qui, elles, se sont développées autour d'un village de montagne existant où le ski a connu une évolution utilitaire, (Chamonix, La Clusaz, Megève...). Cette station, donc, n'avait plus besoin de ce train qui l'avait fait naître. Il lui fallait surtout plus de débit. On décida de remplacer le chemin de fer par un téléphérique, opération de modernisation mais aussi de prestige avec la plus longue portée du monde sans pylône intermédiaire (fig. n°34). Conjointement, il est décidé que le chemin de fer subsistera, pour le transport des bagages et des marchandises, et pour remplacer le téléphérique les jours de grand vent...

Le dernier train de voyageurs circula jusqu'au 25 octobre 1935, mais les wagons en sursis continuèrent à transporter marchandises et bagages jusqu'en 1937, année de décision d'enlèvement des voies.

Fier de son nouveau téléphérique, le P.L.M. développe le plateau du Revard. En 1936, le premier remonte-pente à câble, l'ancêtre du « tire-fesses », est installé en remplacement des chenillettes Citroën.



Fig. 35 - Paul-Emile Victor et ses chiens en entraînement au Mont-Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Malgré une interruption forcée de l'économie pendant les quatre années de la Seconde Guerre mondiale, la station du Revard, surtout en hiver, connaît un développement formidable du ski, et les personnalités se succèdent. Paul-Emile Victor vient s'entraîner avec ses chiens avant ses expéditions polaires (fig. n°35), Louison Bobet s'y ressourcer entre deux courses de vélo. Le Revard est devenu une station à la mode, incontournable, comme l'était Aix-les-Bains à la fin du XIXe siècle.

L'accès au plateau est devenu plus facile par l'ouverture d'une route, à la fin des années 30, d'abord complémentaire, puis concurrente du téléphérique. La démocratisation des loisirs de l'après-guerre apporte une clientèle nouvelle. Hélas, un phénomène difficilement prévisible survient au début des années 50 : la diminution de l'enneigement. La mobilité de la clientèle riche due à l'automobile, mais aussi à l'avion, l'emmène vers d'autres cieux. Dès lors, le luxueux palace du Revard ne répond plus aux besoins. Et, en 1949, la Société hôtelière du P.L.M. annonce son intention de vendre. Après bien des avatars, ce sera chose faite le 30 avril 1953, mais, après le refus de la Ville d'Aix-les-Bains, seule institution qui aurait eu, à l'époque, intérêt à acquérir la totalité du domaine, celui-ci est découpé en lots : brasserie, hôtels, téléphérique et remontées mécaniques, fermes, forêts, gare de la crémaillère, terrains à bâtir.

Le téléphérique a survécu jusqu'en 1968, transportant en hiver tous les petits écoliers aixois vers les champs de ski du Mont-Revard, avant d'être à son tour ferrailé en 1980. Et si, aujourd'hui, il s'est développé sur le plateau du Revard ce qu'on appelle « le grand plateau nordique », première station française de ski de fond, ce n'est malheureusement pas grâce au chemin de fer. La clientèle est principalement régionale, car les distances parcourues se mesurent en heure de voiture et non plus en kilomètres.



Fig. 36 - Tourisme au Mont-Revard vers 1960. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Déposée en juillet 1937, la « Crémaillère » avait fonctionné durant quarante-trois ans avec une régularité parfaite. Elle fut l'instrument qui conditionna la création et le développement de la station du Revard (fig. n°36). Mais l'importance prise par le tourisme, le nombre toujours croissant de curistes, le manque de prospective à long terme et surtout l'absence de modernisation ont eu raison du petit train, comme ils ont eu raison du téléphérique trente ans plus tard.

Les hangars du dépôt, inutilisés, délabrés font place, en 1976, au Centre des congrès. La gare en bois d'Aix-les-Bains part en fumée dans les années 60, comme la gare de Pugny. La gare du Revard, reconstruite en dur par le P.L.M. dans les années 20, a été recyclée en colonie de vacances.

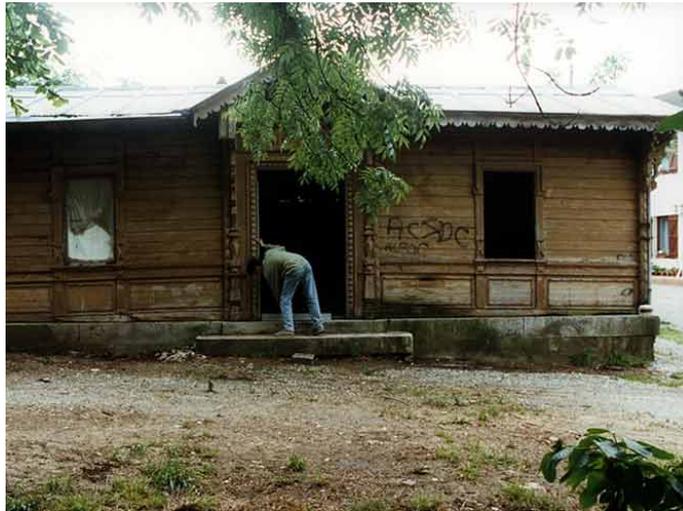


Fig. 37 – La gare de Mouxy, telle qu'elle existe encore en juillet 2003. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Quant à la gare de Mouxy, désaffectée, elle est le seul témoignage de cette architecture très particulière du XIXe siècle. En août 2002, la commune de Mouxy se rend propriétaire de la gare, pour la restaurer et l'utiliser comme syndicat d'initiative et musée de la crémaillère. C'est l'inversion du phénomène : le tourisme va promouvoir l'image du chemin de fer (fig. n°37).

### En manière de conclusion



Fig. 38 – Un train de grande ligne du PLM amenant son flot de touristes. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

L'étude financière démontre que la rentabilité de cette ligne de chemin de fer n'a jamais été atteinte. Pour les Suisses initiateurs du projet, les bénéfices devaient provenir du complexe touristique-hôtelier desservi par ce moyen de transport. Pour le P.L.M., ainsi que pour toutes les grandes compagnies de chemin de fer prospères au début du XXe siècle, toutes les stations touristiques dont les publicités accrocheuses fleurissaient les murs des gares, servaient de prétexte à la vente des billets de train « grandes lignes » (fig. n°38). Le développement des stations touristiques qui étaient en bout de ligne a donc été une conséquence de la politique des compagnies de chemin de fer, et non une raison fondamentale. L'entretien d'hôtels comme celui du Revard, et de son chemin de fer (et plus tard, de son téléphérique), rentrait donc, en quelque sorte, dans les frais de publicité des grands réseaux.

Tout a changé avec la nationalisation des chemins de fer qui n'a pas inclus les petites structures telles que la Société d'exploitation des hôtels P.L.M. ni les réseaux secondaires. Ceux-ci se sont soudain trouvés face à une obligation de rentabilité sans y avoir été ni habitués, ni même préparés. D'autant que, conjointement, la « donne » économique changeait. Le développement des moyens de transport - trains plus rapides et plus confortables, avions et surtout automobiles – produit un nouveau tourisme à la recherche de nouvelles sensations, plus fortes, plus loin. Les premières stations de ski alpin comme Le Revard, trop basse en altitude pour avoir un enneigement suffisant et des pentes attirantes, sont devenues désuètes et désertées, bien qu'un temps recyclées en centres de colonies de vacances.



Fig. 39 – Les autocars qui ont tout remplacé vers 1970.  
Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard.**  
Editions de la Tour, 2000.

Par ailleurs, automobiles et autocars ont permis un accès plus aisé, plus rapide, plus « moderne » à la montagne. C'est ainsi que disparurent la plupart des tramways, funiculaires, téléphériques et chemins de fer secondaires de France (contrairement à la Suisse ou à la Grande-Bretagne) (fig. n°39).

Personne n'osait imaginer qu'un jour la saturation du réseau routier amènerait les pouvoirs publics à recréer ce type de moyens de transport. L'exemple le plus frappant est celui de la renaissance des tramways dans toutes les grandes villes où il avait disparu.

Dans beaucoup de sites, les emprises des anciens chemins de fer ont disparu, redistribuées dans les Plans

d'Aménagement du Territoire ou récupérées par le réseau routier. Dans le cas du chemin de fer Aix-les-Bains/Le Revard, une série d'avatars a fait que 90 % de la plate-forme appartient toujours au domaine public, sans autres dommages qu'une petite récupération douteuse par quelques communes traversées, ou une utilisation sauvage par le débardage forestier, malgré les efforts du syndicat intercommunal du Lac du Bourget pour assurer l'entretien du tracé et d'une promenade balisée sur celui-ci.



Fig. 40 – Le « Brienz-Rothorn Bahn », réseau de chemin de fer de montagne suisse qui a fait reconstruire des locomotives à vapeur neuves. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

En ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, une nouvelle forme de tourisme se développe. La clientèle veut surtout prendre le temps de profiter de l'environnement, en réaction aux trépidations du rythme de vie contemporain (fig. n°40). Ne serait-ce pas là des éléments à prendre en compte pour avoir une réflexion sur l'opportunité de la reconstruction d'un vecteur touristique<sup>2</sup>?

## Table des illustrations

Fig. 1 - Le système Fell. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 2 – Le chemin de fer du Mont-Washington. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 3 – Le système de crémaillère du Righi. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 4 – Le Mont-Revard, désertique avant sa « conquête ». Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER,

François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 5 – Premiers skieurs à la fin du XIXe siècle. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 6 – Le chemin du Pertuiset, seule voie d'accès avant la construction du chemin de fer. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 7 – Plaquette annonçant la construction du chemin de fer. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 8 – Les ouvriers posent devant la tête aval du tunnel de Pré-Japert – Photo Numa Blanc. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 9 – Dépliant publicitaire vantant les mérites du lac du Bourget et du chemin de fer à crémaillère. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 10 – L'affiche publicitaire de promotion du réseau (la seule existante entre 1892 et 1924). Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 11 – Le train débouche sur le plateau du Revard avec vue imprenable sur le Mont-Blanc. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 12 – La gare voyageur d'Aix-les-Bains du chemin de fer à crémaillère. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 13 – La gare de Mouxy. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 14 – La gare de Pugny-Châtenod. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 15 – La gare de Pré-Japert. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 16 – L'ensemble gare – restaurant – hôtel du Mont-Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 17 – La gare PLM d'Aix-les-Bains. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 18 – Inauguration du bâtiment reliant les deux ailes du Grand-Hôtel du Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 19 – La patinoire naturelle dite « des Plonges », à Aix-les-Bains. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 20 – Troupe d'éclaireurs de France arrivant au Mont-Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 21 – Le déneigement « à la main » de la voie ferrée. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 22 – Le chasse-neige. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 23 – La gare du Mont-Revard sous la neige. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 24 – La gare PLM d'Aix-les-Bains devant laquelle attendent les autobus des grands hôtels. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Tour, 2000.

Fig. 25 - Le chalet météorologique (à gauche), l'observatoire (à droite), et des chasseurs alpins en exercice. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 26 - la première page du *Petit Journal* annonçant le concours de « chars de montagne ». Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 27 - Vue aérienne de la station du Mont-Revard montrant tous les équipements reconditionnés dès 1924. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 28 - Le succès du ski ne semble pas une légende... Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 29 - Le complexe hôtelier du Mont-Revard qui a fait peau neuve grâce au PLM. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 30 - Les rennes de Laponie, qui essayèrent en vain de s'acclimater, en contrebas de la nouvelle gare « en dur » construite par le PLM. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 31 - Un dépliant de la saison d'hiver au Mont-Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 32 - Transfert de la locomotive S1 de la gare PLM à la gare du chemin de fer du Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 33 - Arrivée d'un train de 2 voitures poussées par la S1 en gare du Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 34 - Le téléphérique du Mont-Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 35 - Paul-Emile Victor et ses chiens en entraînement au Mont-Revard. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 36 - Tourisme au Mont-Revard vers 1960. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 37 - La gare de Mouxy, telle qu'elle existe encore en juillet 2003. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 38 - Un train de grande ligne du PLM amenant son flot de touristes. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 39 - Les autocars qui ont tout remplacé vers 1970. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

Fig. 40 - Le « Brienz-Rothorn Bahn », réseau de chemin de fer de montagne suisse qui a fait reconstruire des locomotives à vapeur neuves. Collection privée de l'auteur. Extrait de FOUGER, François. **Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains/Le Revard**. Editions de la Tour, 2000.

## Notes

1 - On se reportera au numéro de la revue **Arts et Mémoire**, n° 6, juin 1996, 148 p. ISSN 1252 1698.

2 - Voir le site : <http://mairie.aixlesbains.com/assos/arthistoire.htm>