

l'encoche

revue d'information
de la commune de Montana



Décembre 2011 - N° 15

Cent ans du funiculaire SMC



Cent ans

du
funiculaire
SMC

Le funiculaire Sierre-Montana-Crans
a été inauguré le 1^{er} octobre 1911



Le funiculaire.

Photo SMC



Vincent Lamon

Le funiculaire Sierre-Montana-Crans a été inauguré le 1^{er} octobre 1911. Cent ans plus tard, on ne peut que constater le fort développement de la société Sierre-Montana-Vermala (SMV) devenue entretemps Sierre-Montana-Crans (SMC). Le funiculaire, cheville ouvrière de la société pendant de nombreuses années, a contribué à l'essor économique et touristique du Haut-Plateau.

Il faut bien se représenter à quoi ressemble le Haut-Plateau avant l'arrivée du funiculaire. Vers la fin du XIX^e siècle, c'est surtout Vermala qui est réputée: c'est une «station climatique» où l'air pur et l'ensoleillement contribuent à la guérison des maladies pulmonaires. Premier hôtel du Haut-Plateau, l'Hôtel du Parc est construit en 1893.



Vue de Vermala au début du XX^e siècle.

En 1890, il n'existe pas d'autre moyen de transport que la diligence ou le fiacre pour rallier Vermala depuis Sierre. Pour parcourir les neuf cents à mille mètres de dénivellation séparant les deux lieux, il faut compter de trois heures et demie à quatre heures de voyage.

Avec l'augmentation du nombre de sanatoriums, on voit croître le nombre d'hôtels destinés à accueillir les accompagnants des malades, mais aussi les touristes. Comme il faut acheminer les hôtes de la station et leurs bagages, il devient urgent de trouver un mode de transport plus satisfaisant et plus adapté. De fait, les diligences ont de plus en plus de peine à assurer ce service: la route est caillouteuse et déjà encombrée par les convois qui apportent les marchandises et les matériaux de construction depuis la plaine.

Différents projets

C'est ainsi qu'est envisagée la construction d'un chemin de fer électrique à voie étroite à crémaillère, qui relierait Sierre à Vermala. La demande de concession est déposée en 1899. Ce premier projet, qui ne verra jamais le jour, entend partir de la gare de Sierre,



traverser le bourg, gagner Muraz, continuer en direction de Venthône, puis atteindre ensuite Saint-Maurice-de-Laques. Par la suite, la ligne doit contourner Mollens, longer Randogne, pour finir par atteindre le terminus de Vermala. Il est prévu que l'électricité nécessaire à la traction soit fournie par l'usine électrique de Chippis. Le devis du projet est fixé à un million vingt mille francs, et le matériel roulant devisé doit comporter trois automotrices et cinq wagons de marchandises.

La réponse de Berne tombe à l'été 1900 : la concession est accordée par les Chambres fédérales.

Pourtant, deux ans plus tard, une demande de modification de la concession est adressée à Berne : les initiateurs du projet souhaitent désormais pouvoir construire un chemin de fer funiculaire électrique, en lieu et place du chemin de fer électrique. Berne accepte cette demande de modification en juin 1902. Dans ce nouveau projet, la gare de départ du funiculaire est éloignée de quatre cents mètres environ de la gare de Sierre. De plus, le funiculaire doit être construit en deux tronçons indépendants, avec transbordement des passagers et des marchandises à la station de Saint-Maurice-de-Laques. Enfin, la destination finale n'est plus Vermala, mais Montana.

Comme il est difficile pour le comité d'initiative de trouver des souscripteurs au capital du futur funiculaire, des demandes de prolongation de la concession sont adressées à Berne, à plusieurs reprises, entre 1903 et 1907.

Ce qui va permettre au projet de se poursuivre est bien la concurrence induite par un chemin de fer à voie électrique et à adhérence totale, initié par un autre comité d'action et dont le tracé est bien différent de celui du futur funiculaire.

Ce deuxième projet va motiver le comité d'initiative du funiculaire, d'autant plus que les hôteliers et les commerçants de Montana-Vermala dont le

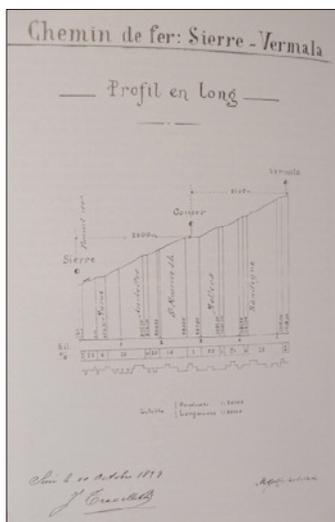


Photo SMC

Chemin de fer: Sierre-Vermala.
Profil en long.

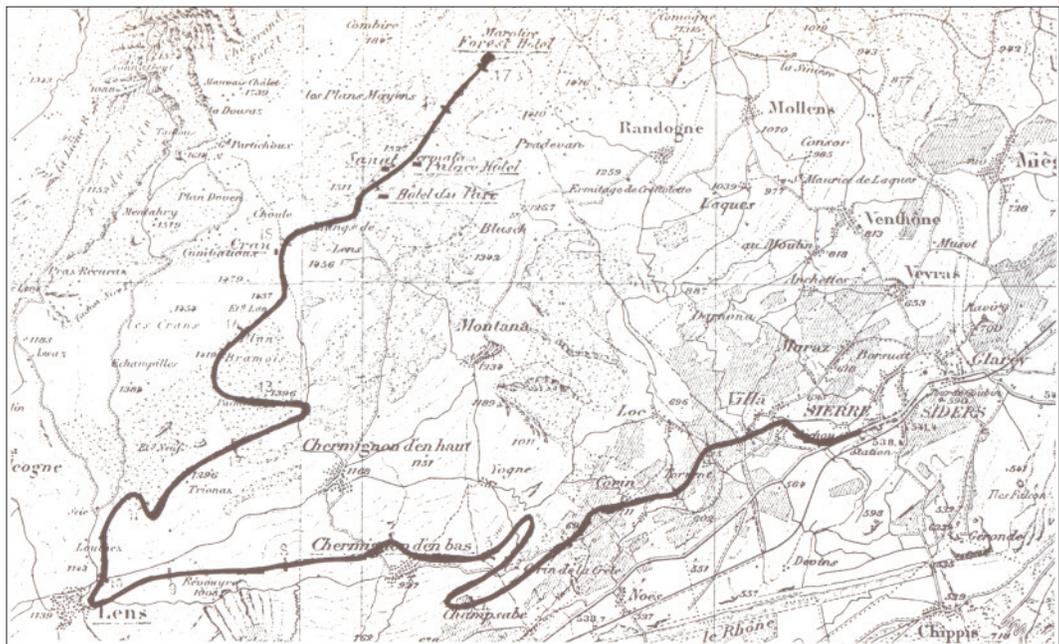


Photo SMC

Tracé du deuxième projet.

nombre ne cesse de croître sont vivement intéressés à trouver une solution au problème de l'acheminement hivernal des touristes. Ainsi, en septembre 1908, le comité du SMV peut annoncer la couverture du capital nécessaire à la construction: les travaux peuvent dès lors démarrer.

L'exploitation du funiculaire

La construction du funiculaire débute ainsi au printemps 1910 et l'autorisation d'exploiter la ligne est octroyée en septembre 1911. L'inauguration du funiculaire a lieu le 1^{er} octobre 1911. Alors que le devis de 1899 table sur un coût d'environ un million de francs, les travaux coûtent en réalité plus d'un million cinq cent mille francs. Le matériel roulant est, quant à lui, livré par l'entreprise von Roll de Berne. Chaque voiture (il y en a alors quatre) peut emporter quarante voyageurs en places assises et vingt en places debout. Des wagonnets, placés à

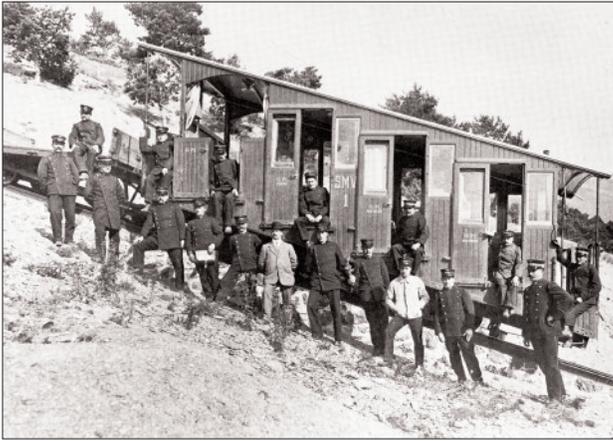


Photo SMC

Le funiculaire SMV et son personnel d'exploitation.

l'avant du funiculaire, permettent de transporter les marchandises. La durée du trajet pour relier Sierre et Montana est alors d'un peu moins d'une heure. A ses débuts, dix-neuf personnes sont engagées pour assurer l'exploitation du funiculaire.

L'arrivée du funiculaire va relancer la construction de grands hôtels, dont le Bella-Vista, le Terminus et le Mirabeau.

Le développement de la société

La société SMV apporte régulièrement des améliorations au réseau de transport entre Sierre et Montana. En voici quelques-unes parmi les plus notables :

- en 1929, de nouveaux câbles et de nouveaux moteurs, plus puissants, permettent de diviser le temps du trajet entre Sierre et Montana par deux : il faut désormais 30 minutes pour atteindre la station ;
- dès 1932-1933, SMV diversifie ses modes de transport : une ligne d'autobus relie la Combaz à la gare de Montana-Vermala, pour acheminer les voyageurs au funiculaire ;
- en 1943, quatre nouvelles carrosseries, plus modernes et plus légères, se substituent aux anciennes ;
- en 1946, une ligne d'autobus relie Sierre à Montana, tout en desservant Corin, Chermignon d'en-Bas, puis d'En-Haut, le village de Montana, le sanatorium valaisan et Crans ;
- la ligne reliant Sierre à Randogne est mise en service en 1948.

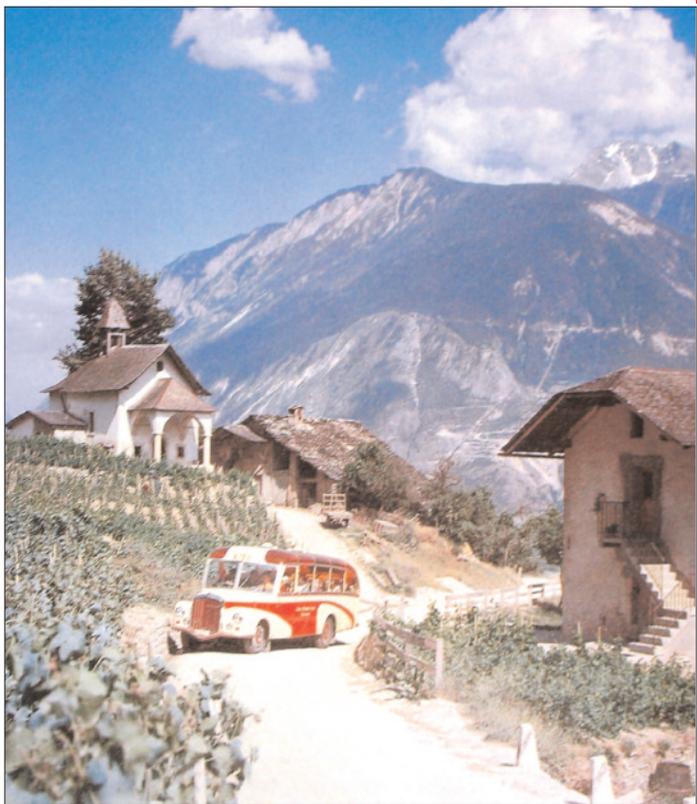


Photo SMC

Un bus SMC devant la chapelle de Corin.

De la SMV à la SMC

En 1949, la raison sociale de la compagnie est modifiée. En effet, la société exploite aussi plusieurs lignes d'autobus. Par ailleurs, la station de Crans a pris de l'importance. Une demande de modification de la raison sociale est ainsi faite par le Conseil d'administration, puis acceptée par l'assemblée des actionnaires. Cette modification entraîne la substitution de la raison sociale du «Chemin de fer funiculaire électrique» par celle de «Compagnie du chemin de fer et d'autobus Sierre-Montana-Crans». C'est donc à partir de cette date que l'on utilise le sigle SMC en lieu et place du sigle SMV.



Photo SMC

Ancienne gare du funiculaire de Sierre.

Mais le dynamisme de la société ne s'estompe pas: en 1964 est mise en chantier la nouvelle gare du SMC à Sierre, à l'endroit que nous connaissons actuellement. La gare de Montana est démolie, puis reconstruite en 1976 et inaugurée en 1977.

La compagnie SMC aujourd'hui

Au cours des années 1990, les administrateurs de la compagnie projettent une rénovation complète de la ligne. L'objectif est d'améliorer la vitesse de transport, la capacité et le confort des voitures. La clef de voûte du projet est de substituer aux deux tronçons historiques un tronçon unique, avec évitement à mi-parcours.

Les travaux ne durent qu'une année et, en décembre 1997, la nouvelle installation est mise en exploitation. Désormais, les voitures panoramiques sont capables de transporter jusqu'à cent vingt personnes chacune, et le funiculaire parcourt le trajet en douze minutes.

De nouvelles améliorations sont à l'étude pour faciliter les liaisons entre les gares CFF et SMC de Sierre. La durée du trajet pourrait être réduite par le remplacement des voies centenaires.

En route pour le bicentenaire !

Vincent Lamon