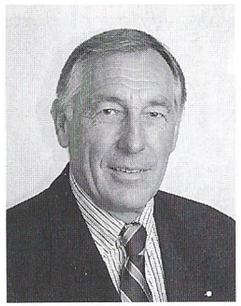
La compagnie SMC

Bref aperçu historique

Le 29 septembre 1908 était constituée la Société du Funiculaire SMV dans le but de construire un funiculaire entre Sierre et Montana. Ce dernier a commencé son exploitation en 1911, connu plusieurs améliorations techniques pour se doter en 1997 d'une installation totalement rénovée.

C'est en 1946 que la Compagnie SMC augmente l'offre de transports de la liaison Sierre-Montana-Crans en introduisant un service régional de bus.

Le SMC occupe aujourd'hui 47 employés répartis dans les services suivants: funiculaire, autobus, garages.

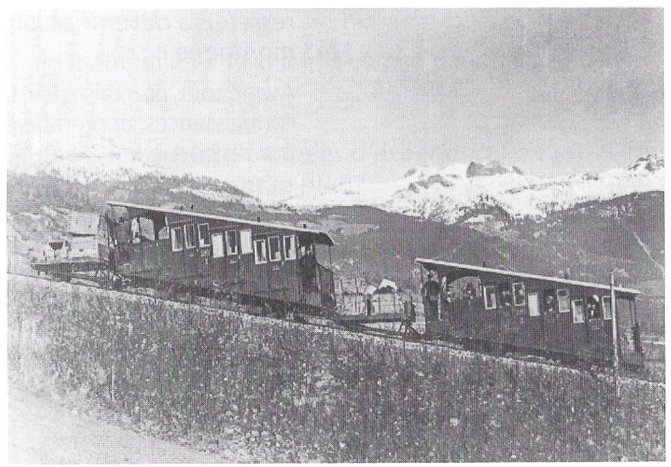


René Bongi
Directeur SMC

Le funiculaire bientôt centenaire

Le funiculaire Sierre-Montana-Crans, inauguré le 1er octobre 1911, a connu durant presque un siècle d'existence un développement constant. Parmi plusieurs dates capitales de sa croissance, celle de 1997 est à marquer d'une pierre blanche pour la société.

Quelques années après la construction du premier hôtel sur le Haut-Plateau – soit en 1911 – le funiculaire le plus long de Suisse a vu le jour entre Sierre et Montana. Le **SMV** (Sierre-Montana-Vermala) permettait de rejoindre le Haut-Plateau depuis Sierre en une heure. Il en fallait quatre auparavant pour relier les deux destinations à dos de mulets.



Les débuts d'une belle histoire. Ici le premier funiculaire qui desservait Sierre et Montana. A noter que les conducteurs se trouvaient à l'extérieur été comme hiver...

Premier horaire figurant dans l'indicateur officiel des chemins de fer de l'été 1911, avec la prudente indication «projet». A relever, dans cet horaire, des «trains directs», fait unique pour un funiculaire à l'époque. Comme quoi l'histoire se répète, 86 ans plus tard...

Ch. de fer funic. électrique. **48. Sierre-Montana-Vermala.** Projet d'horaire seulement

Taxes.	Alt. m.	Dist. km.	Dès l'ouverture à l'exploitation au 30 septembre.	Dès l'ouverture à l'exploitation. 2	4	6	8	10	12	14	16
De Sierre :		0,0	**Sierre** 33 . . . . . dép.	6 58 p	8 20	10 08 p	11 35 p	3 07 p	3 59	6 32 p	7 24
		0,6	**Muraz** (arr. fac.)	7 03		10 13		3 12	4 04	6 37	
		1,1	**Venthône** (arr. fac.) . . .	7 11		10 21 p		3 20	4 12	6 45 p	
		1,8	**Darnona** (arr. fac.) . . .	7 15		10 25		3 24	4 16	6 49	
		2,4	**St-Maurice-de-Laques** arr.	7 20	8 42	10 30	11 57	3 29	4 21	6 54	7 48
			dép.	7 24	8 46	10 34	12 01	3 33	4 25	6 58	7 50
		3,3	**Randogne** . . . . . »	7 35	»	10 45 p	»	3 44	4 36	7 09	»
		4,2	**Montana-Vermala** . . . arr.	7 46 p	9 08	10 56 p	12 23 p	3 55 p	4 47	7 20 p	8 12

Taxes.	Alt. m.	Dist. km.	Société du chemin de fer funiculaire Sierre-Vermala à Lausanne	Dès l'ouverture à l'exploitation 1	3	5	7	9	11	13	
De Montana-V.		0,0	**Montana-Vermala** . . dép.	6 30 p	9 40 p	1 47	2 39 p	3 33	6 04 p	6 38 p	...
		0,9	**Randogne** . . . . . »	6 41	9 51	»	2 50	3 44	6 15 k	7 09	...
		1,8	**St-Maurice-de-Laques** arr	6 52	10 02	2 09	3 01	3 55	6 26	7 20	...
			dép	6 58	10 08	2 13	3 07	3 59	6 32	7 24	...
		2,4	**Darnona** (arr. fac.) . .	7 03	10 13		3 12	4 04	6 37		...
		2,8	**Venthône** (arr. fac.) . .	7 07	10 17 p		3 16	4 08	6 41 k		...
		3,6	**Muraz** (arr. fac.) . . .	7 15	10 25		3 24	4 16	6 49		...
		4,2	**Sierre** 33 . . . . . arr.	7 20 p	10 30 p	2 35	3 29 p	4 21	6 54 p	7 46 p	...

L'idée, intéressante, ne fut pas facile à réaliser. La concession put finalement être demandée à Berne le 22 octobre 1899 par MM. Jean Travelletti, ingénieur à Sion, M. Zufferey, directeur de la centrale électrique de Chippis, W. D. Müller-Bauer et les ateliers de constructions d'Oerlikon. Le 13 juin 1900, les Chambres fédérales accordent l'autorisation de construire, mais faute de moyens, le capital nécessaire n'est rassemblé que le 29 septembre 1908. La «Société par actions du funiculaire Sierre-Montana-Vermala (SMV)» est ainsi constituée.

Premiers coups de pioche

Les premiers coups de pioche interviennent au début 1910 et l'autorisation d'exploitation du SMV est accordée le 28



Très jolie photographie prise à l'origine du véhicule et de son wagonnet. Pour la circonstance, tout le personnel du SMV est présent et pose juste au-dessous de la station intermédiaire de St-Maurice-de-Laques.

septembre 1911. Inaugurée en grande pompe le 1er octobre 1911, l'installation coûtera au final 1,7 million de francs, avec l'achat des terrains. A l'époque, le trajet comportait deux sections d'une longueur totale de 4'207 mètres. Livré par l'usine Von Roll de Berne, le matériel roulant se composait de quatre voitures pouvant transporter chacune 40 voyageurs assis et 20 debout, auxquels s'ajoutaient quatre wagonnets pour le service des bagages, des marchandises et du charbon de chauffage.

En 1929, les nouveaux moteurs permettent d'augmenter la vitesse et de réduire la durée du trajet à trente minutes. Les carrosseries des voitures seront remplacées en 1943 et le 13 juin 1949 les actionnaires acceptent la nouvelle raison sociale « SMC », pour « Compagnie de chemin de fer et d'autobus Sierre-Montana-Crans ».

En 1964, c'est au tour des bâtiments de connaître leur mutation avec la construction de la gare de Sierre et en 1976 le terminal de Montana.

Arrive alors l'année 1986 où, à l'occasion du 75e anniversaire de la compagnie, les quatre voitures virent du gris métallisé au rouge, la nouvelle couleur officielle de la société.

Statistiques

Pendant la première année d'exploitation, le funiculaire transportera 33'000 voyageurs. Mais son grand boom interviendra après la guerre avec une fréquentation de 263'530 personnes, un record qui ne sera jamais battu.

Années	Voyageurs nombre	Marchand. tonnes	Recettes fr.	Dépenses fr.	Excédents + ou -	Effectif du personnel
1912	33 688	6 648	154 292.-	88 345.-	+ 65 947.-	21
1915	19 853	2 106	83 423.-	44 451.-	38 972.-	12
1920	39 973	4 081	258 733.-	161 708.-	97 025.-	17
1925	46 945	5 611	315 008.-	179 314.-	135 694.-	19
1930	81 515	8 513	491 531.-	248 865.-	242 666.-	25
1935	79 541	4 688	307 160.-	198 189.-	108 971.-	22
1940	100 006	3 358	290 359.-	171 812.-	118 547.-	26
1941	155 865	5 617	435 987.-	219 993.-	215 994.-	26
1943	215 742	6 779	559 920.-	346 062.-	213 858.-	27
1945	263 530	6 996	732 751.-	466 867.-	265 884.-	30
1950	211 340	4 213	528 776.-	382 377.-	146 399.-	28
1955	216 284	4 385	617 383.-	449 291.-	168 092.-	30
1960	195 340	3 241	665 584.-	568 863.-	96 721.-	24
1965	218 456	3 494	1 081 534.-	944 380.-	137 154.-	24
1970	205 890	2 841	1 298 663.-	1 016 889.-	281 774.-	28
1971	202 580	2 505	1 306 782.-	1 101 785.-	204 997.-	28
1972	194 000	2 188	1 410 930.-	1 211 111.-	199 819.-	27

Fiche technique du funiculaire Sierre - Montana-Vermala

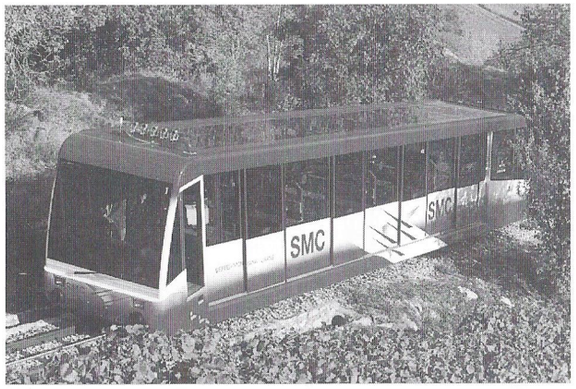
Altitude des stations	a) inférieure, Sierre	539,50 m
	b) intermédiaire, Saint-Maurice-de-Laques	1073,90 m
	c) supérieure, Montana	1470,80 m
Longueur exploitée à	1re section	2375 m
l'écartement de 100 cm	2e section	1832 m
	longueur totale	4207 m
Rampes de la voie	1re section	de 132 à 484 ‰
	2e section	de 145 à 396 ‰
Rayons minimum des courbes sur les deux sections		
Epaisseur du câble	1re section	32,5 mm
	2e section	30,5 mm
Effort de traction du câble	1re section	49,0 t
	2e section	42,6 t
Poids au mètre du câble	1re section	3,14 kg
	2e section	2,86 kg
Diamètre des roues	en alignement 300 mm	poids 18 kg
porteuses du câble	en courbe 420 mm	poids 51 kg
Distance des roues porteuses	en alignement	de 9,50 m à 12,50 m
	en courbe	de 6,50 m à 9 m
Puissance du moteur	à la station intermédiaire	156 CV
	à la station supérieure	156 CV
Vitesse des convois	sur la 1re section	3,40 m/s
	sur la 2e section	3,60 m/s
Véhicules voyageurs 1à 4	longueur bout à bout	7,75 m
	largeur de la caisse	2,36 m
	tare	7,50 t
	inclinaison de la caisse	29 %
	nombre de places assises	10 1re cl.
		30 2e cl.
	nombre de places debout	25 debout
Wagons marchandises 1 à 4	longueur bout à bout	3,45 m
	tare du wagon	1,30 t
	charge autorisée	3,30 t
Disposition des aiguillages aux évitements selon le système à voie unique		

Rénovation du funiculaire

Le funiculaire ne répondait plus aux nouvelles exigences de l'Office Fédéral des Transports en matière de sécurité, il devait donc impérativement faire l'objet d'une adaptation importante de ses installations électriques et mécaniques. Cette obligation a poussé les organes de la société à entreprendre une analyse plus approfondie, au terme de laquelle le projet d'une rénovation intégrale du funiculaire, plutôt qu'une amélioration ponctuelle et formelle, s'est imposé.

L'ancien funiculaire était exploité en deux tronçons, sur une longueur de 4'207 m. La 1re section de 2'375 m conduisait les voyageurs de Sierre à St-Maurice-de-Laques. Après un transbordement, la 2e section de 1'832 m les emmenait de St-Maurice-de-Laques à Montana-Vermala.

De la gare de départ à Sierre située à 540 m, en passant par St-Maurice-de-Laques à 1'074 m, les voyageurs atteignaient la gare supérieure de Montana-Vermala à 1'471 m, en 35 minutes. En 1996, env. 180'000 voyageurs avaient utilisé les services du funiculaire.



Le nouveau Funi

La Compagnie s'est donc dotée d'une nouvelle installation ultra-performante qui relie la ville de Sierre au Haut-Plateau de Crans-Montana dans des conditions optimales de confort, tout en atteignant une vitesse de 8 m/s pour une durée de trajet de 12 minutes en trafic direct.

Les deux sections existantes ont été ramenées à une seule, en éliminant la station intermédiaire ainsi que le bâtiment de St-Maurice-de-Laques. Un nouvel évitement sur pont métallique a été construit au milieu du parcours, le long de la falaise de la Vanire. La voie a été assainie sur toute la longueur du tracé.

Les six arrêts intermédiaires (Muraz, Venthône, Darnona, St-Maurice-de-Laques, Bluche, Marigny) ont été conservés et les haltes ont toutes été réaménagées avec un accès pour les personnes handicapées. Celle de Bluche connaît une nouvelle

SMC
Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre - Montana - Crans (SMC) S.A.

implantation plus favorable. Le signal pour l'arrêt de l'installation est du même principe que celui d'un ascenseur, c'est-à-dire qu'il s'effectue par simple pression sur un bouton de commande.

Le nouveau funiculaire est le plus long d'Europe. Avec un débit maximal d'environ 600 pers./h, il permet de parcourir en 12 minutes en trafic direct, les 4'191 mètres reliant Sierre à Montana, pour une dénivellation de 931 mètres.

Les wagons de type panoramique peuvent transporter jusqu'à 120 passagers tout en offrant une vue imprenable sur la vallée du Rhône grâce à des vitrages disposés latéralement ainsi que sur la toiture des voitures. L'intérieur des voitures est habillé de manière moderne tout en utilisant des matériaux robustes et fiables.

La cabine du chauffeur se trouve uniquement du côté amont du véhicule. Le tracé est surveillé lors du trajet en direction de l'aval par un système vidéo.

L'investissement consenti pour la réalisation du nouveau funiculaire s'élève à 13 millions de francs, les deux tiers concernent l'électro-mécanique et le solde les travaux de génie civil et d'aménagements.

Données techniques du nouveau funiculaire

Funiculaire à va-et-vient avec 2 voitures et câble lest.

Longueur exploitée	4'191 m
Dénivellation	927 m
Pente moyenne	22,74 %
Ecartement des voies	1,05 m
Altitude station aval / station de renvoi et tension	539 m
Altitude station amont / station motrice	1'466 m
Câble tracteur / diamètre	39 mm
Câble lest / diamètre	16 mm
Capacité par voiture	120 + 1 Pers
Poids d'une voiture / charge utile	16'400 / 9'600 kg
Vitesse max.	8 m/sec
Capacité horaire	650 pers/h
Moteur électrique à courant continu avec convertisseur à thyristors. Puissance du moteur	920 / 1380 kW
Constructeurs: partie mécanique	Garaventa SA, Goldau
partie électrique	Frey SA, Stans
voitures	Gangloff SA, Berne
Inauguration du funiculaire	1er octobre 1911
Mise en exploitation du nouveau funiculaire	**16 décembre 1997**

Dates importantes

1895 Premières discussions
1899 Demande de concession déposée à Berne
1900 Accord des Chambres fédérales
1908 Constitution de la société Sierre-Montana-Vermala **(SMV)**
1910 Début des travaux
1911 Début de l'exploitation
1943 Nouveau matériel roulant
1949 Nouvelle raison sociale Sierre-Montana-Crans **(SMC)**
1964 Construction de la nouvelle gare de Sierre
1976 Construction de la nouvelle gare à Montana
1997 Rénovation du funiculaire

Evolution du trafic funiculaire

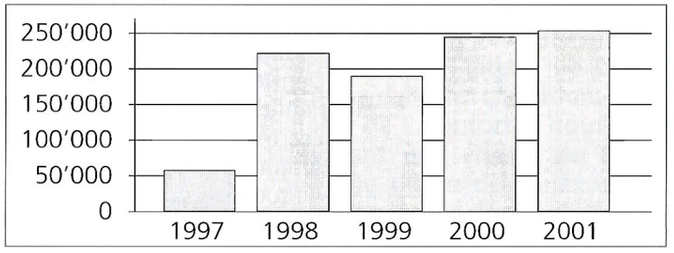
Année	Voyageurs
1997*	60'495
1998	226'701
1999	194'621
2000	246'733
2001	253'855

* rénovation du funiculaire

SMC

Logo actuel de la Compagnie SMC

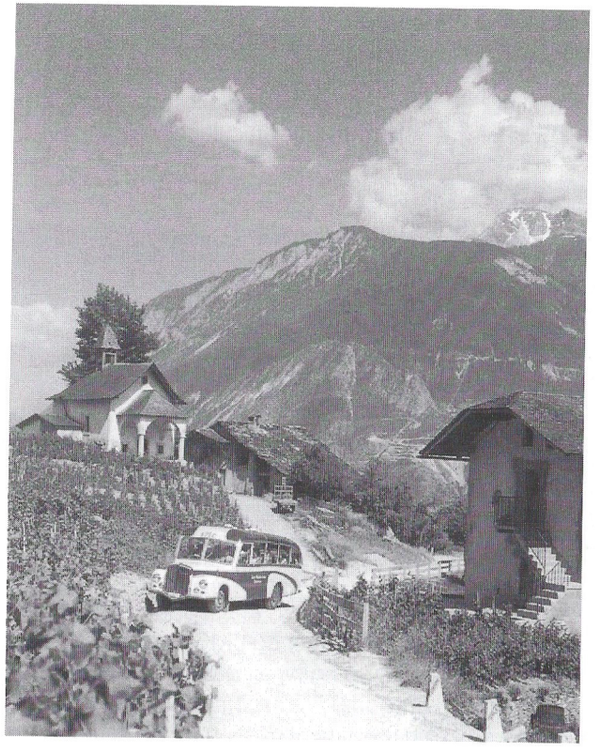
Trafic voyageurs



Le service Autobus

Comme pour bien d'autres compagnies de chemins de fer, la direction du Sierre-Montana-Crans a compris très tôt l'importance que prenaient les transports et déplacements routiers. Concernant la plupart de ces futures lignes d'autobus, on peut dire sans crainte de se tromper que celles-ci sont en grande partie dues à l'extension prise par les nouvelles constructions sur le Haut-Plateau ainsi que dans les localités situées entre Sierre et Montana.

SMC
Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre - Montana - Crans (SMC) S.A.



Traversée du village de Corin, dans les années 1950.

En effet, le nombre toujours plus élevé de villas particulières, d'immeubles locatifs et de commerces, fait que les deux stations de Crans et Montana sont pour ainsi dire soudées. Pour relier ces deux agglomérations étendues entre elles, la direction du SMV sollicita de la direction générale des PTT à Berne une concession pour une ligne d'autobus reliant la Combaz à la gare de Montana-Vermala. Cette concession fut accordée en date du 17 novembre 1932 avec des taxes variant de 20 centimes à 1 franc selon la distance. Cette ligne n'était pas d'un grand rapport, par contre elle apportait bien des voyageurs au funiculaire et, disons-le, c'était bien là le but recherché.

Quelques années plus tard la direction signera, le 14 mars 1946, l'acte stipulant l'achat du Garage Moderne à Montana.

En 1946, le 6 mai pour être précis sera une date importante dans l'histoire des transports routiers de la société. En effet, ce jour-là aura lieu l'ouverture à l'exploitation de la première ligne d'autobus reliant Sierre à Montana tout en desservant, Corin, Chermignon d'En-Bas, puis d'En-Haut, Montana-Village, le sanatorium valaisan et Crans, parcours d'une longueur totale de 23,7 kilomètres. La concession fédérale pour cette nouvelle ligne du SMV, datée du 21 février 1946 porte le numéro 327; elle autorisait trois courses aller et retour en semaine et cinq le dimanche, rien de comparable avec les 18 courses de l'horaire 2002.

L'année 1947 verra l'obtention d'une nouvelle concession portant le numéro 353, accordée par Berne le 22 avril. Il s'agissait d'une nouvelle ligne reliant pour commencer Sierre à Randogne, desservant les villages de Muraz, Miège et Mollens. Cette ligne sera mise en service le 1er mai 1948. Une année après, Berne établira en 1949, un acte additionnel à la concession numéro 353 prolongeant celle-ci de Randogne à Montana-Station.

Constatons-le, et c'est particulièrement intéressant et unique, ces deux lignes d'autobus de chaque côté du funiculaire ne lui font aucunement concurrence, mais sont au contraire complémentaires et rendent d'inestimables services aux villages, pour la plupart éloignés du funiculaire.



Bus Renault 2001.

Quelques années se sont écoulées et, avec l'augmentation du nombre d'autobus, le service routier du SMC se trouve de plus en plus à l'étroit. De ce fait, un nouveau garage s'impose pour loger tous ces grands autobus. En outre, le Garage Moderne ne répond plus aux exigences réclamées par l'entretien d'un important parc de véhicules à moteur.

Après avoir recherché différents terrains, le choix s'est porté sur celui des Barzettes, situé à l'est de la station sur la route de l'Aminona. Décision est alors prise par le Conseil d'administration du SMC de construire un nouveau garage répondant aux normes du moment. Ce nouveau Garage des Barzettes a été inauguré en 1967. Il dispose d'un équipement rationnel et moderne pour l'entretien des véhicules lourds, ainsi qu'une grande place de parcage.

La gratuité des transports

C'est le 25 décembre 1985 que le premier contrat de transports publics assurant la gratuité des transports sur le Haut-Plateau entrait en vigueur. Il était passé entre la Compagnie SMC, les six communes du Haut-Plateau, les quatre sociétés de remontées mécaniques représentées par le pool des remontées mécaniques et les deux offices du tourisme de

SMC
Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre - Montana - Crans (SMC) S.A.

Crans et de Montana. En 1988, un avenant prolongeait la durée du contrat pour une période de dix ans.

Par la signature de ce contrat, Crans-Montana faisait office de précurseur en la matière puisque c'était la première station de Suisse à promouvoir ainsi l'utilisation des transports publics.

Le contrat de gratuité a été reconduit le 15 décembre 2000 entre quasiment les mêmes partenaires, à savoir les six communes du Haut-Plateau, la société des remontées mécaniques CMA SA, Crans-Montana Tourisme et le Centre scolaire de Crans-Montana.

Ce contrat comprend aujourd'hui les prestations suivantes:

- les navettes d'hiver, la desserte de Plans-Mayens et de Moubra-Vermala durant la saison hivernale, soit de Noël à Pâques;
- les courses-horaires SMC durant toute l'année entre les limites de gratuité situées à la Combaz à l'est et la route du Golf à l'ouest;
- Moubra-Vermala et Plumachit-Plans-Mayens - route du Golf durant l'été, soit du début juillet à la mi-septembre;
- les courses scolaires pour la desserte durant la scolarité.

Les prestations kilométriques sont de l'ordre de 160'000 kilomètres pour le Haut-Plateau et de 33'000 kilomètres pour les courses scolaires. La participation des communes s'élève à 40 % du montant total des prestations Haut-Plateau, soit après répartition communale et kilométrique, une participation de l'ordre de 60'000 francs par année pour la commune de Montana. Il faut souligner ici que la commune de Montana a toujours été un ardent défenseur du système de gratuité des transports.

Dates importantes

1932 Apparition du premier bus sur le Haut-Plateau par l'obtention de la première concession accordée entre la Combaz et la gare de Montana

1946 Concession pour l'exploitation de la première ligne d'autobus reliant Sierre à Montana, via Chermignon-Crans

1947 Concession pour la ligne Sierre-Randogne desservant les villages de Muraz, Miège et Mollens

1949 Extension de la concession pour Randogne et Montana-station

1985 Entrée en vigueur de la gratuité des transports sur le Haut-Plateau

1994 Acquisition du 50e autobus par la Compagnie

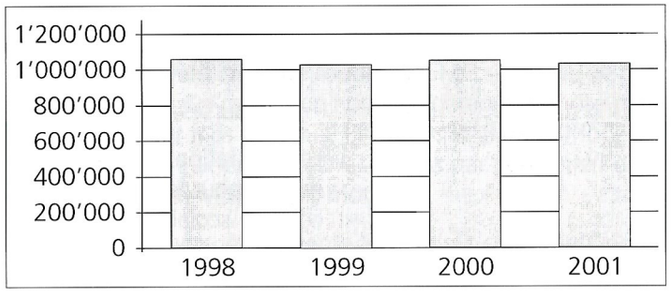
2000 Nouveau contrat de transports publics assurant la gratuité des transports sur le Haut-Plateau.

Évolution du trafic Autobus

Année	Chermignon	Mollens	Plateau	Total
1998	301'612	235'586	539'858*	1'077'056
1999	330'345	256'976	468'847	1'056'168
2000	325'799	259'759	488'578	1'074'136
2001	322'363	250'738	472'004	1'045'105

* ancien contrat

Voyageurs transportés



La Compagnie SMC aujourd'hui



Le SMC occupe aujourd'hui 47 employés répartis dans les services suivants:

Funiculaire

L'exploitation du funiculaire est organisée selon le principe d'un horaire cadencé de 06 h 35 à 21 h 05, soit 30 courses par jour, durant toute l'année. L'alternance retenue est la suivante: au 05', un omnibus avec un

temps de parcours moyen de 17 minutes; au 35', un direct avec un temps de parcours de 12 minutes.

Une navette gratuite est mise à disposition des voyageurs et assure les correspondances entre la gare CFF de Sierre et la gare SMC du funiculaire.

La correspondance horizontale sur le Haut-Plateau de Crans-Montana est assurée par le service des bus-navettes gratuits et ce, à toutes les courses et dans les deux sens, en direction d'Aminona ou de Crans. Ainsi, la plaine est ramenée à moins d'une demi-heure des pistes de ski.

Le funiculaire emploie 17 personnes et transporte 254'000 voyageurs par an. Les transports postaux de la Contrée par camion sont rattachés à ce service.



Autobus

Les lignes concessionnées desservent les villages entre Sierre-Montana-Crans via Chermignon (23,7 km) à raison de 18 courses par jour et via Mollens (15,4 km) avec 13 courses par jour. Les lignes du Haut-Plateau et les navettes-skieurs complètent cette offre.

Un effectif de 18 chauffeurs et un parc de 21 bus assurent le trafic en parcourant environ 710'000 km/an y compris les excursions et les voyages organisés. Le nombre de voyageurs transportés se situe à 1'100'000 par an.



Garages

Le garage des Barzettes travaille pour la clientèle privée tout en assurant la maintenance de nos propres véhicules. La station-service du Grand Garage à Crans complète ce département qui emploie 6 mécaniciens et carrossiers.

Le SMC économique

- le SMC est une société anonyme dont la large majorité des actionnaires est privée
- le chiffre d'affaires de l'ensemble de la société avoisine les 9,3 millions par année
- la masse salariale annuelle distribuée aux 47 employés, tous domiciliés dans la région, s'élève à 4 millions
- la charte Valais Excellence du SMC ayant été validée par l'expert et approuvée par le Conseil d'Administration, la Compagnie a débuté le processus de **certification Valais Excellence** en qualité d'entreprise pilote pour les transports publics
- le site internet **www.cie-smc.ch** vous fournira tous les renseignements utiles de la Compagnie SMC, en particulier les dessertes et horaires en vigueur. Pour nous joindre par e-mail, composez: **direction@cie-smc.ch**.

René Bongi
Directeur SMC