

DYNAMIK

N°13

Mai 2024 | Mai 2024



- 3** Édito | *Editorial*
- 4** Quelques brèves | *Kurznews*
- 5** Le SDM en images | *Die DFM in Bildern*
- 6** **7** **8** Coin des RH | *Personal-Ecke*
- 9** **10** **11** SUTIII | *DGEIII*
- 12** **13** **14** Le tunnel des Evouettes | *Der Tunnel von Evouettes*
- 15** **16** Ouvrages d'art | *Kunstbauwerke*
- 17** **18** **19** **20** **21** **22** **23** Focus | *Fokus*
- 24** **25** Les chantiers | *Die Baustellen*
- 26** **27** **28** **29** À la découverte de la logistique | *Einblick in die Logistik*
- 30** **31** **32** Mobilité | *Mobilität*
- 33** Recyclage | *Recycling*
- 34** **35** Nos jubilaires | *Unsere Jubilare*



Le réveil de la montagne doit être un réveil des décideurs

Dans les Alpes majestueuses, là où les sommets défient le ciel, réside une beauté aussi grandiose que redoutable. Aujourd'hui, cette splendeur se pare d'un voile d'inquiétude. L'effondrement soudain d'un tunnel sur la route menant à La Tzoumaz a ébranlé la confiance des usagers. Les murmures s'élèvent, interrogateurs, sur l'état des routes qui serpentent à travers ces montagnes altières. Les dégâts sur une galerie de protection contre les chutes de pierres en Anniviers ont ajouté une nouvelle dimension à cette préoccupation grandissante : la question de l'accès à la montagne, partout, en tout temps, quoi qu'il en coûte.

Les échos des rochers dévalant les pentes abruptes résonnent maintenant comme une menace tangible. Les automobilistes lèvent désormais la tête, scrutant les parois rocheuses avec une nouvelle appréhension. Dans la vallée de Saas, des heures durant, l'accès a été interrompu par des avalanches, isolant la station bondée. Les heures se sont étirées dans une attente anxiante alors que nos équipes s'activaient pour déblayer la neige et sécuriser la route. Chaque instant semblait peser comme une éternité, laissant les habitants et les voyageurs prisonniers de leur propre impuissance face à la montagne.

Dans ce décor alpin à la fois sublime et hostile, l'état des routes devient le reflet de notre fragilité face aux caprices de la nature. Chaque fissure dans le bitume, chaque craquement des falaises est un rappel brutal de notre précarité dans cet environnement impressionnant.

Les flux de voyageurs sont toujours plus denses. Des routes vieillissantes, faute de ressources humaines et financières suffisantes depuis des décennies, deviennent des maillons fragiles d'un système de transport sous pression. Les aléas naturels, amplifiés par le réchauffement climatique, ajoutent une dimension sinistre à ce cocktail mortifère. Ceux-ci deviennent plus fréquents, plus dévastateurs. C'est une danse complexe entre la présence humaine et la nature, comme un rappel poignant de notre petitesse.

Nous ne pourrons pas continuer à entretenir un réseau aussi grand avec les ressources qui nous sont mises à disposition. Ce message, je le martèle depuis bientôt dix ans sans que cela ne soit véritablement pris en compte. De nouvelles tâches nous sont toujours assignées, sans moyen supplémentaire ou, pire, avec des diminutions. Nos gens sont aujourd'hui à bout de souffle. C'est aujourd'hui la montagne qui se manifeste. À la fin ce sera elle, inéluctablement, qui décidera, têtue, implacable.

Combien de temps avant que cette montagne ne se rebelle à nouveau, exacerbant notre impuissance face à sa colère et face à nos propres limites ? •

Vincent Pellissier, Chef du Service de la mobilité

Das Erwachen der Berge muss ein Weckruf für die Entscheidungsträger sein

In den majestätischen Alpen, wo die Gipfel dem Himmel trotzen, liegt eine Schönheit, die ebenso grandios wie furchteinflößend sein kann. Aktuell wird diese Pracht von einem Schleier der Besorgnis überdeckt. Der plötzliche Einsturz eines Tunnels auf der Strasse nach La Tzoumaz hat das Vertrauen der Verkehrsteilnehmenden erschüttert. Hinter vorgehaltener Hand wird über den Zustand der Strassen spekuliert, die sich durch die hoch aufragenden Berge schlängeln. Die Schäden an einem Steinschlagschutzstollen in Anniviers haben dieser wachsenden Sorge eine neue Dimension gegeben: die Frage nach dem Zugang zum Berg, überall, zu jeder Zeit, kostet es, was es wolle.

Das Echo der Felsen, welches an den steilen Hängen ertönt, klingt jetzt wie eine greifbare Bedrohung. Autofahrer heben ihre Köpfe und betrachten die Felswände mit neuer Angst. Im Saastal war die Zufahrt stundenlang durch Lawinen unterbrochen, wodurch der überfüllte Ort isoliert wurde. Die Stunden dehnten sich in banger Erwartung aus, während unsere Teams damit beschäftigt waren, den Schnee zu räumen und die Strasse zu sichern. Jeder Augenblick schien wie eine Ewigkeit zu wiegen und hielt die Bewohner und Reisenden in ihrer eigenen Hilflosigkeit gegenüber dem Berg gefangen.

In dieser erhabenen und zugleich feindseligen Alpenkulisse wird der Zustand der Strassen zum Spiegelbild unserer Zerbrechlichkeit gegenüber den Launen der Natur. Jeder Riss im Asphalt, jedes Knacken der Felswände ist eine brutale Erinnerung an unsere Schwäche in dieser beeindruckenden Umgebung.

Die Ströme von Reisenden werden immer dichter. Alternde Strassen werden aufgrund des Jahrzehntelangen Mangels an ausreichenden personellen und finanziellen Ressourcen zu schwachen Gliedern eines unter Druck stehenden Verkehrssystems. Naturkatastrophen, verstärkt durch den Klimawandel, verleihen diesem tödlichen Cocktail eine düstere Dimension. Diese werden immer häufiger und verheerender. Es ist ein komplexer Tanz zwischen der Präsenz des Menschen und der Natur, wie eine eindringliche Erinnerung an unsere Kleinheit.

Wir werden nicht in der Lage sein, mit den uns zur Verfügung stehenden Ressourcen weiterhin ein so großes Netzwerk zu unterhalten. Diese Botschaft, die ich seit fast zehn Jahren unermüdlich wiederhole, kommt nicht wirklich an. Immer wieder werden uns neue Aufgaben zugewiesen, ohne zusätzliche Mittel oder - schlimmer noch - gar mit Kürzungen. Unsere Leute sind am Ende ihrer Kräfte. Heute ist es der Berg, der sich meldet. Am Ende wird es unweigerlich der Berg sein, der entscheidet, stur und unerbittlich.

Wie lange wird es dauern, bis dieser Berg erneut rebelliert und unsere Hilflosigkeit angesichts seines Zorns und unserer eigenen Grenzen noch verstärkt? •

Vincent Pellissier, Dienstchef für Mobilität

Le miel du cantonnier

Depuis 2021, le projet «Inselposten – en jaune et noir» poursuit sa route. Le but de cette action est de mettre en avant l'importance de la biodiversité et de sa valorisation, y compris dans les bas-côtés et les talus des routes cantonales. De deux, nous sommes passés à cinq ruchers en 2023. La production de miel a augmenté, pour le plus grand plaisir des collaboratrices et collaborateurs du SDM qui ont pu apprécier le fruit du travail des abeilles et de nos collègues cantonniers-apiculteurs! Le projet étant «maison» de A à Z, le collage des étiquettes a nécessité un peu de main-d'œuvre... et ce fut très efficace puisqu'en 30 minutes, les 460 pots étaient étiquetés en allemand et en français!

Texte de Anne Duroux



Un viaduc, des travaux, des abricots

En fin d'année passée, vous receviez un pot de confiture et un litre de jus d'abricots avec une jolie étiquette colorée estampillée «Service de la mobilité». Peut-être avez-vous froncé les sourcils, sans comprendre le lien entre la confiture et la mobilité, puis vos yeux se sont posés sur le flyer et eurêka!

Revenons en arrière: nous sommes en mai 2022. Le viaduc de Riddes subit un assainissement important. Malheureusement, lors des travaux, de la poussière est soulevée et se dépose sur les abricotiers qui se situent à proximité du viaduc. Les arbres sont alors chargés de fruits... Aïe!

Verdict: les abricots ne répondent plus aux standards de commercialisation, mais restent comestibles. Que faire? Pour l'agriculteur, la récole est perdue. Il doit être indemnisé. L'OFROU et le Canton, copropriétaires de l'ouvrage, ainsi que les assurances paieront ce dédommagement. Mais que faire de ces 4 tonnes d'abricots? Les jeter n'est pas une option envisageable, ce serait un gaspillage énorme. S'ils sont nettoyés, ils peuvent être revalorisés.

Un nettoyage et une année de congélation plus tard, la procédure liée à l'indemnisation est réglée et nous pouvons disposer des abricots. Ils ne peuvent pas être vendus, ayant déjà été payés via le dédommagement à l'agriculteur. Il est dès lors décidé de les transformer en confiture et jus afin de pouvoir les distribuer de manière solidaire et durable, notamment à diverses associations à travers le canton.

Texte de Anne Duroux

Die Strassenwärter und ihr Honig

Seit 2021 läuft das Pilotprojekt «Inselposten – in Gelb und Schwarz», bei dem in der Nähe der kantonalen Strassen Bienenstöcke aufgestellt werden, um einerseits die Biodiversität zu fördern und andererseits das Bewusstsein dafür zu schärfen, dass Artenvielfalt auch bei der Pflege von Strassenrändern und Böschungen geschützt werden muss. Die ursprünglich zwei Bienenstöcke sind in der Zwischenzeit auf fünf angewachsen. Damit lässt sich bereits eine beachtliche Menge Honig produzieren, womit die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFM in den Genuss gekommen sind, die erste Ernte der Bienen und der Strassenarbeiter-Imker zu kosten. Das Projekt war von A bis Z «hausgemacht» und das Aufkleben der Etiketten erforderte ein wenig Zeit ... die Arbeit war aber sehr effizient ... innerhalb von 30 Minuten waren die 460 Gläser auf Deutsch und Französisch etikettiert!

Text von Anne Duroux

Ein Viadukt, Tiefbauarbeiten und Aprikosen

Zum Jahresende haben Sie ein Glas Aprikosenkonfitüre und eine Flasche Aprikosensaft erhalten, die mit einer hübsch gestalteten Etikette «Dienststelle für Mobilität» beschriftet war. Vielleicht haben Sie sich gewundert, welchen Bezug die Dienststelle denn überhaupt zu den süßen Früchten habe, und deshalb den Flyer zur Hand genommen, der dem Geschenk beilag.

Gehen wir zurück im Mai 2022. Am Viadukt von Riddes müssen umfangreiche Sanierungsarbeiten vorgenommen werden. Leider kommt es bei diesen Bauarbeiten zu Staubentwicklung und die grauen Partikel setzen sich auf den Aprikosenbäumen in der Nähe des Viadukts ab, die kurz vor der Ernte stehen.

Klar ist: Die Aprikosen entsprechen nicht mehr den Ansprüchen der Grossverteiler und können nicht mehr verkauft werden, obwohl sie noch essbar wären. Was nun? Für den Obstbauer ist die Ernte verloren und sein Ausfall muss entschädigt werden. Für die Entschädigung kommen das ASTRA und der Kanton als Eigentümer des Bauwerks sowie die Versicherungen auf. Was aber geschieht mit den 4 Tonnen Aprikosen? Wegwerfen kommt nicht in Frage, da dies eine unglaubliche Verschwendungen wäre. Falls man die Früchte waschen würde, könnte man sie weiterverwenden.

Gesagt getan. Die Aprikosen werden gewachsen, entsteint und tiefgefroren. Es vergeht ein Jahr, bis die Frage nach der Entschädigung geklärt ist und wir die Aprikosen ausgetauscht bekommen. Ein Weiterverkauf ist nicht möglich, da sie über die Entschädigung an den Obstbauer bereits bezahlt wurden. Es wird deshalb entschieden, aus den Früchten Konfitüre und Saft zu machen und die Produkte anschliessend auf solidarische und nachhaltige Weise an verschiedene Verbände im ganzen Kanton zu verteilen.

Text von Anne Duroux

Le SDM en images

Die DFM in Bildern



Inauguration du tunnel des Pyramides d'Euseigne ©StudioBonnardot-Sion | Einweihung des Tunnels bei den Pyramiden von Euseigne ©Studio Bonnardot-Sitten)
Vincent Pellissier, Grégory Logean, Franz Ruppen, Mathias Delaloye et Raphaël Mayoraz



Travail d'équipe lors du collage des étiquettes sur les pots de miel | Teamarbeit beim Aufkleben der Etiketten auf die Konfitürläser



Inauguration de la passerelle A9 ©Lindaphoto | Einweihung der A9-Brücke ©Lindaphoto
François Fellay, Franz Ruppen, Philippe Varone, Vincent Pellissier et Georges Joliat

Nouvelle pratique dans le règlement des cas d'absence pour cause de maladie ou d'accident

Dans un arrêt du 22 septembre 2023, le tribunal cantonal a modifié la manière dont les jours de maladie sont décomptés. Désormais, le pourcentage d'incapacité de travail ne sera plus déterminant.

Jusqu'au 31 décembre 2023, un décompte des jours d'absence était tenu en fonction de la maladie ou de la cause et le calcul des jours d'absence se faisait en fonction du degré d'incapacité de travail (50 % d'incapacité de travail = 0,5 jour).

À partir du 1er janvier 2024, les jours d'absence pour cause de maladie ou d'accident seront comptabilisés comme des jours d'absence à 100 %, indépendamment du degré d'incapacité de travail.

Attention! Cela signifie que les 405 jours pour les maladies et les accidents non professionnels et les 720 jours pour les accidents et les maladies professionnelles seront atteints plus rapidement! Il pourrait être judicieux de conclure une assurance complémentaire avec un assureur maladie privé afin d'anticiper d'éventuelles lacunes d'assurance. Nous nous tenons volontiers à votre disposition pour en parler.

Neue Praxis bei der Abwicklung der krankheits- und unfallbedingten Abwesenheitsfällen

Das Kantonsgericht hat in einem Urteil vom 22. September 2023 die Art und Weise geändert, wie Krankheitstage abgerechnet werden. Künftig ist der Prozentsatz der Arbeitsunfähigkeit nicht mehr ausschlaggebend.

Bis zum 31. Dezember 2023 wurde eine Zählung der Fehltage nach Erkrankung oder Ursache geführt und die Berechnung der Fehltage erfolgte nach dem Grad der Arbeitsunfähigkeit (50% Arbeitsunfähigkeit = 0,5 Tage).

Ab dem 1. Januar 2024 werden Abwesenheitstage aufgrund von Krankheiten und Unfällen unabhängig vom Grad der Arbeitsunfähigkeit als 100%ige Abwesenheitstage gezählt.

Bitte beachten! Das bedeutet, dass die 405 Tage bei nicht berufsbedingten Krankheiten und Unfällen sowie die 720 Tage bei berufsbedingten Unfällen und Berufskrankheiten schneller erreicht werden! Es könnte sinnvoll sein, eine Zusatzversicherung mit einem privaten Krankenversicherer abzuschließen, um allfälligen Versicherungslücken zuvorkommen. Wir stehen Ihnen gerne zur Verfügung, um mit Ihnen darüber zu sprechen.



Campagne Littering et Coups de Chaleur – Interview

Dans le but d'améliorer les conditions de travail des cantonniers, le Service de la mobilité a prévu deux actions: une campagne de sensibilisation aux déchets jetés le long des routes et un projet de prévention sur les risques du travail en extérieur. Pour la première, l'initiative découle directement des observations sur le terrain: en effet, les responsables de voirie et les cantonniers ont remarqué une augmentation notable du phénomène et ont signalé ce problème au Service.

Le deuxième projet – porté par le Service de protection des travailleurs et des relations du travail – concerne les conditions de travail en extérieur. En raison de la fréquence et de la durée croissantes des vagues de chaleur, les travailleurs sont confrontés à des risques accrus pour leur santé. Parmi ces risques, le coup de chaleur est particulièrement préoccupant. C'est pourquoi un projet de prévention va être lancé, impliquant le suivi de la température corporelle des travailleurs lorsqu'ils effectuent des tâches physiquement exigeantes.

Campagne Littering et Coups de Chaleur – Interview

Um die Arbeitsbedingungen der Strassenarbeiter zu verbessern, hat die Dienststelle für Mobilität zwei Aktionen ausgearbeitet. Die erste ist eine Sensibilisierungskampagne gegen Littering am Strassenrand; eine Initiative, die als Reaktion auf die Beobachtungen vor Ort lanciert wurde. Das Abfallproblem hat laut den Werkhofverantwortlichen und Strassenarbeitern deutlich zugenommen, weshalb dies der Dienststelle gemeldet wurde.

Das zweite Projekt, hinter dem die Dienststelle für Arbeitnehmerschutz und Arbeitsverhältnisse steht, betrifft die Arbeitsbedingungen bei Tätigkeiten im Freien. Aufgrund der zunehmenden Häufigkeit und Dauer von Hitzewellen sind Arbeitnehmende, die im Freien arbeiten, einem erhöhten Gesundheitsrisiko ausgesetzt. Besonders besorgniserregend ist dabei die Gefahr eines Hitzschlags. Aus diesem Grund wird nun ein Präventionsprojekt gestartet, das die Überwachung der Körpertemperatur von Arbeitnehmern beinhaltet, wenn körperlich anstrengende Aufgaben anstehen.



ON TIENT LE COUPABLE – Stop aux déchets le long des routes

5 questions à Serge Bourgeois

Serge Bourgeois,

Vous êtes président de l'Association Valaisanne des Cantonniers (AVC) et à ce titre nous avons quelques questions à vous poser sur deux sujets: la campagne concernant les déchets en bord de routes (littering) et la campagne de sensibilisation aux coups de chaleur.

1 Le Service de la mobilité va diffuser une campagne sur la problématique des déchets en bord de route, est-ce correct ?

Oui le service va diffuser une campagne sur la problématique des déchets en bord de routes et autoroutes, ceci afin de sensibiliser les usagers de nos voies de communication au respect de l'environnement, tant au niveau de la pollution des eaux et du sol que de la problématique esthétique et du danger que cela peut représenter pour les animaux lors de l'ingestion de certains déchets.

2 Quelle a été votre implication dans ce projet ?

C'est lors d'une des assemblées de l'association des cantonniers et ouvriers chauffeurs que nous avons discuté avec nos chefs de service de la problématique du littering et également sur la sécurité des ouvriers travaillant aux abords des routes. J'ai ensuite participé à un shooting photo afin de réaliser les affiches nécessaires à la communication du message.

3 Est-ce un problème important pour le service, respectivement pour les cantonniers ?

Oui, car malheureusement, nous devons passer une grande partie de notre temps à cette tâche. Et je suis convaincu que des abords de route exempts de déchets sont une carte de visite très appréciée pour tous les habitants et les touristes de passage.



4 Pourriez-vous nous donner quelques informations sur le projet «Prévention des Coups de Chaleur» ?

Ce projet devrait permettre de détecter les risques de coups de chaleur sur le lieu du travail. Les employés sur les routes effectuent souvent des tâches relativement pénibles comme le débroussaillage, le goudronnage, le bucheronnage, la signalisation et le marquage sur les routes, etc. Ces données devraient pouvoir servir de base de travail et être ensuite appliquées à d'autres professions.

5 Pourquoi est-ce important pour les cantonniers d'y participer ?

En tant qu'employé de la fonction publique, il est gratifiant de pouvoir se mettre à disposition de notre employeur pour l'amélioration du bien commun. De plus, la problématique de la santé et de la sécurité au travail fait l'objet d'une constante réflexion menée par les responsables sécurité et notre association, afin d'améliorer nos conditions de travail. Cette étude s'inscrit donc dans le processus mis en place par notre employeur et nous l'en remercions.

5 Fragen an Serge Bourgeois

Serge Bourgeois,

Als Präsident des Walliser Kantonier Verbands möchten wir Ihnen ein paar Fragen zur Anti-Littering-Kampagne und zur Sensibilisierungskampagne gegen Hitzschlag stellen.

Stimmt es, dass die Dienststelle für Mobilität eine Kampagne lancieren wird, die das Abfallproblem am Strassenrand aufgreift?

Ja, die Dienststelle ist an einer Kampagne gegen Littering am Strassenrand und auf der Autobahn dran, um die Strassenverkehrsutzer über verschiedene Kommunikationskanäle für den Umweltschutz zu sensibilisieren. Achtlos weggeworfene Abfälle sind nicht nur störend, sie verschmutzen auch Gewässer und Böden und stellen eine Gefahr für Tiere dar, die den Abfall mit der Nahrung aufnehmen.

Inwieweit sind Sie beim Projekt beteiligt?

An einer der vergangenen Versammlungen unseres Kantonierverbands haben wir mit den Dienstchefs das Problem von Littering und auch die Sicherheit der Strassenarbeiter angesprochen. Ich war dann auch beim Fotoshooting für die Plakate dabei, mit denen die Message nun verbreitet werden soll.

Ist Littering ein so grosses Problem für die Dienststelle, respektive für die Strassenarbeiter?

Wir wenden leider nicht wenig unserer Zeit dafür auf, die ganzen Abfallberge einzusammeln. Ich bin überzeugt, dass saubere Strassenränder nicht nur von den Walliserinnen und Wallisern, sondern auch von den vielen Touristen geschätzt werden und eine wichtige Visitenkarte für unsere schöne Region sind.

Und was können Sie uns zum «Hitzeschutz» – Projekt sagen?

Soweit ich verstanden habe, soll das Projekt als Grundlage für eine Studie dienen, um die Gefahr von Hitzschlag am Arbeitsplatz zu erkennen. Ein Grossteil der Arbeiten, die unsere Teams erledigen, ist relativ anstrengend, so wie das Entfernen von Gestrüpp, das Teeren, Holzarbeiten, die Beschilderung und Markierung auf Autobahnen usw. Die dabei erhobenen Daten sollen als Arbeitsgrundlage für Verbesserungen dienen und auf andere Berufe übertragen werden können.

Warum ist für die Strassenarbeiter die Beteiligung am Projekt so wichtig?

Als Angestellter im öffentlichen Dienst ist es befriedigend, wenn man sich zusammen mit seinem Arbeitgeber für die Verbesserung des Gemeinwohls engagieren kann. Hinzu kommt, dass das Thema Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz stets präsent ist. Die Sicherheitsverantwortlichen der Dienststelle und unser Verband stellen regelmässig Überlegungen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen an. Die Studie ist also Teil des vom Arbeitgeber angestossenen Prozesses und aus unserer Sicht hoch relevant.

Création de films sur les activités du SUTIII: mettre en lumière l'essentiel

Les services de l'État qui assurent des fonctions essentielles, telles que le déneigement, l'entretien des tunnels, la signalisation et le fauchage, jouent un rôle crucial dans la vie quotidienne des citoyens. Pourtant, ces activités restent souvent méconnues du grand public. La création de vidéos permet de mettre en lumière de manière différente le travail acharné de ces acteurs de l'ombre.

Grâce à une collaboration entre LR Communication et Schnyder Werbung, nous avons mené à bien cette aventure. Une fois les acteurs au sein du SUTIII identifiés, nous avons débuté les prises de vue, s'étendant sur une période de 12 mois. Ce délai nous a permis de trouver la fenêtre météo idéale pour chaque activité.

La magie du cinéma pour valoriser le travail

La réalisation de films offre une opportunité unique de mettre en avant les activités essentielles de notre service. Les courts-métrages documentaires permettent d'immerger les spectateurs dans le quotidien des équipes du SUTIII. En montrant des images réelles de déneigement, d'entretien des tunnels et de fauchage, nous sensibilisons le public à notre rôle.

La musique et le montage cinématographique ont le pouvoir de transformer des scènes ordinaires en moments mémorables. Une bande sonore bien choisie et un montage dynamique peuvent susciter des émotions et rendre le travail du SUTIII encore plus captivant.

En somme, la magie du cinéma permet de donner une voix à nos collaborateurs, ces héros discrets qui veillent sur la sécurité et le confort sur le réseau des routes nationales. Elle transforme des gestes du quotidien en récits inspirants, rappelant à tous l'importance de nos contributions.

Remerciements aux « collaborateurs-acteurs »

Nous remercions chaleureusement les collaborateurs qui ont accepté le rôle d'acteur et ont participé à la réalisation de ces films. Leur contribution a permis de rendre ces activités plus tangibles et de valoriser l'engagement de nos équipes.

Les films sont publiés sur notre site internet www.vs.ch/web/sut3 et sur la chaîne youtube de l'État du Valais.

En conclusion, par la réalisation de films sur nos activités, nous souhaitons sensibiliser le public et rendre hommage aux personnes qui œuvrent dans l'ombre pour la sécurité et le confort des utilisateurs et utilisatrices de nos routes.

Kurzfilme über die Tätigkeiten der DGEIII: den Fokus aufs Wesentliche richten

Es gibt beim Staat diverse Stellen, die wichtige Funktionen wie Schneeräumung, Tunnelwartung, Beschilderung und Mähen übernehmen und so eine essenzielle Rolle im Alltag der Bürgerinnen und Bürger spielen. Dennoch bleibt ein Grossteil dieses Service public, respektive die Akteurinnen und Akteure dahinter, der breiten Öffentlichkeit unbekannt. Aus dem Wunsch heraus, diese Arbeit und die Fachleute dahinter von ihrem Schattendasein zu befreien, entstand die Idee, Kurzfilme über die Tätigkeit der DGEIII zu erstellen.

In Zusammenarbeit mit den Agenturen LR Communication und Schnyder Werbung haben wir uns dieser Herausforderung gestellt. Nachdem die verschiedenen Akteure innerhalb der DGEIII identifiziert wurden, begannen die Aufnahmen, die sich über einen Zeitraum von 12 Monaten erstreckten. Diese lange Zeitspanne bot uns die Gelegenheit, für jede Aktivität das ideale Wetterfenster abzupassen.

Durch die Magie des Kinos wichtige Arbeiten aufwerten

Die Erstellung von Filmsequenzen bot die einmalige Gelegenheit, die Kernaktivitäten unserer Dienststelle in den Vordergrund zu stellen und so unsere Arbeit aufzuwerten: Kurzdokus nehmen das Publikum mit in den Alltag der verschiedenen Teams der DGEIII.

Dank echten Bildern von Schneeräumungs-, Wartungs- und Mäharbeiten wird das Bewusstsein für die essenzielle Rolle unserer Dienststelle geschärft.

Durch Musik und packende Kameraeinstellungen werden gewöhnliche Szenen in unvergessliche Momente verwandelt. Ein gut gewählter Sound und ein dynamischer Schnitt wecken Emotionen und machen die Arbeit der DGEIII noch spannender.

Die Magie des Kinos verleiht den stillen Helden der Strasse, die auf dem Nationalstrassennetz für Sicherheit und Komfort sorgen, ein Gesicht. Alltagshandlungen werden in inspirierende Geschichten verwandelt, die uns daran erinnern, wie wichtig die Arbeit der DGEIII ist.

Dank an alle Mitwirkenden

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich dazu bereit erklärt haben, sich als Schauspieler oder Statisten vor der Kamera zu zeigen, ein herzliches Dankeschön! Mit ihrer Beteiligung haben sie zur Entstehung der Filme beigetragen und es ermöglicht, dass nicht nur unsere Arbeit für die Öffentlichkeit ein Stück weit greifbarer ist, sondern dass auch das Engagement unserer Teams aufgewertet wird

Die Filme sind auf unserer Website www.vs.ch/web/sut3 oder auf dem Youtube-Kanal des Staates Wallis zu finden.

Durch die Filme zu unseren Aktivitäten sollen auch die Öffentlichkeit sensibilisiert und die Menschen für einmal ins Rampenlicht gestellt werden, die im Hintergrund für die Sicherheit und den Komfort der Strassenverkehrsteilnehmer wirken.



Une évolution de la structure du SUTIII

Après 2 ans de fonctionnement, le SUTIII adapte son organisation. Avec la reprise des tronçons NEB, l'ouverture de tronçons supplémentaires dans le Haut-Valais et les évolutions technologiques, les effectifs du SUTIII ont augmenté au cours des dernières années pour faire face à ces défis. Parmi ces changements, quatre sont plus importants:

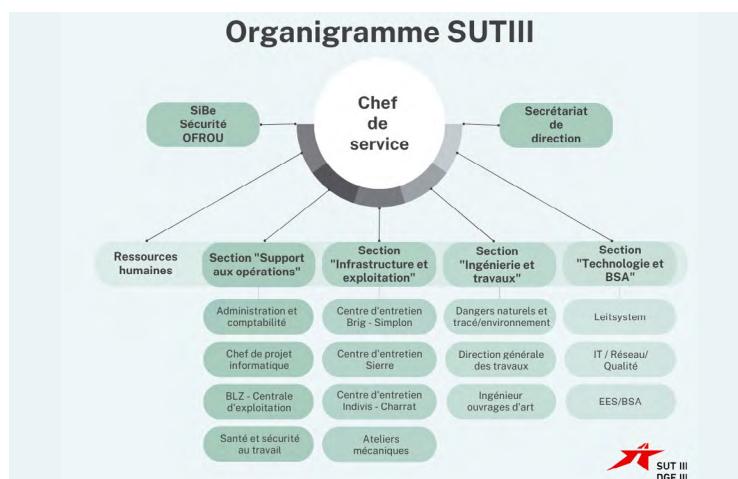
- La reprise progressive de tronçons dans le Haut-Valais d'ici 2026 avec de nouveaux tunnels.
- Les nouveaux enjeux et évolutions dans le cadre des technologies opérationnelles et du BSA. Par exemple les dernières normes exigeant de doubler les serveurs pour assurer une redondance et donc une meilleure sécurité (actuellement plus de 300 serveurs).
- Les travaux liés à la reprise du tronçon de la N21, à la gestion des dangers naturels et au suivi des nombreux ouvrages d'art vieillissants.
- La nécessité de fournir un soutien aux différents métiers de l'UT, surtout en matière de sécurité au travail.

Pour répondre à ces diverses missions, il était nécessaire de revoir l'organisation. Le Conseil d'État a ainsi approuvé une réorganisation partielle lors de sa séance du 14 mars 2023. La structure est passée de deux à quatre sections pour une meilleure répartition des responsabilités.

Ces sections sont les suivantes:

- Section «Infrastructure et exploitation»: gestion des centres d'entretien, des ateliers mécaniques et des problématiques d'exploitation.
- Section «Technologie et BSA»: regroupe les trois domaines du BSA, à savoir le groupe «BSA opérationnel», le groupe «IT/OT et réseau» et le groupe «système de surveillance». Cette section a la charge de la gestion des équipements d'exploitation.
- Section «Ingénierie et travaux»: englobe le groupe des directeurs de travaux, le géologue DANAT et l'ingénieur des ouvrages d'art. Elle est responsable de la conduite des travaux (kbU) et du suivi des différents ouvrages en collaboration avec la filiale.
- Section «Support aux opérations»: comprend les ressources administratives, le système d'information, la centrale d'exploitation ainsi que la santé et sécurité au travail. Elle assure un soutien aux entités opérationnelles, afin de garantir une gestion efficiente et conforme aux exigences.

L'Unité Territoriale III compte désormais 108 personnes (105,1 équivalents plein temps) à fin 2023.



Eine Entwicklung der Struktur des DGEIII

Nach den ersten zwei Jahren Betrieb nimmt die DGEIII Anpassungen bei ihrer Organisation vor.

Grund dafür ist, dass mit der Übernahme der NEB-Strecken, der Eröffnung zusätzlicher Abschnitte im Oberwallis und der technologischen Entwicklung der Personalbestand in den letzten Jahren gestiegen ist, der für die Bewältigung dieser Herausforderungen benötigt wird. Zu den wichtigsten Veränderungen gehören:

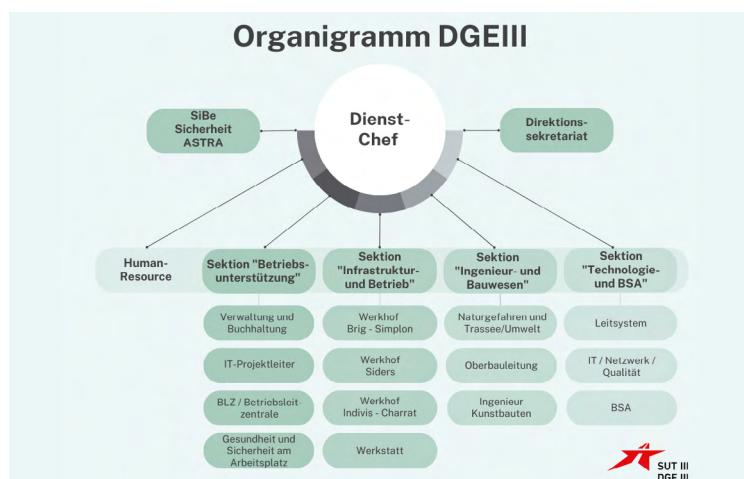
- die schrittweise Übernahme neuer Abschnitte im Oberwallis mit neuen Tunneln bis 2026;
- die verschiedenen Herausforderungen und Entwicklungen bei den operativen Technologien und den BSA; dies betrifft beispielsweise die neuen Standards, die eine Verdoppelung der Server voraussetzen, um eine Redundanz und eine höhere Sicherheit zu gewährleisten (derzeit mehr als 300 Server).
- die verschiedenen Arbeiten in Zusammenhang mit der Übernahme des Abschnitts der N21, dem Naturgefahrenmanagement und dem Monitoring der zahlreichen Kunstbauten, die allmählich in die Jahre kommen;
- die Notwendigkeit, den verschiedenen Berufen in der GE Unterstützung zu bieten, insbesondere im Bereich Arbeitssicherheit.

Um diesen verschiedenen Aufgaben gerecht zu werden, waren Feinabstimmungen innerhalb der Dienststelle nötig. Der Staatsrat hat die hier präsentierte Teil-Reorganisation anlässlich seiner Sitzung vom 14. März 2023 genehmigt. Im Hinblick auf eine bessere Aufteilung der Verantwortlichkeiten wurde die Organisation von 2 auf 3 Sektionen aufgestockt.

Die Sektionen sind:

- Sektion «Infrastruktur und Betrieb»: Verwaltung der Unterhaltszentren, Werkstätten und Betriebsbereitschaft
- Sektion «Technologie und BSA»: Zusammenzug der drei BSA-Bereiche, nämlich die Gruppe «BSA», die Gruppe «IT, Netzwerk, Qualität» und die Gruppe «Leitsystem»; diese Sektion ist für die Verwaltung der Betriebseinrichtungen und die Integration neuer Herausforderungen zuständig.
- Sektion «Ingenieurwesen und Arbeiten»: dazu gehören die Gruppe Oberbauleitung, die Naturgefahren und Trasse/Umwelt sowie der Ingenieur-Kunstbauten; die Sektion ist in Zusammenarbeit mit der ASTRA-Filiale für die Bauleitung (kbU) und die Überwachung der verschiedenen Bauwerke verantwortlich.
- Sektion «Betriebsunterstützung»: Verwaltung und Buchhaltung, IT-Projektleitung, BLZ/Betriebsleitzentrale sowie Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz; die Sektion unterstützt die operativen Teams, um ein effizientes und den Vorgaben entsprechendes Management zu gewährleisten.

Damit beschäftigte die Gebietseinheit III Ende 2023 108 Personen (105,1 Vollzeitäquivalente).



Le tunnel des Evouettes

Der Tunnel von Evouettes

5 questions à Gianluca Gatti, ingénieur du tunnel des Evouettes

1 Le chantier des Evouettes a débuté en 2018. Est-ce que vous vous réjouissez de voir... le bout du tunnel ?

Un arrêté du Conseil Fédéral prévoyait déjà la liaison franco-suisse sud-lémanique de St-Gingolph à Villeneuve en mars 1961! Des années d'études ont finalement abouti au choix de la variante d'un tunnel pour le contournement des Evouettes. Le dossier de mise à l'enquête a été soumis en 2002 avec une validation par le Conseil d'Etat en 2008. En 2012, la nouvelle route H144 a été ouverte et le chantier de la déviation du village des Evouette a été mis en route. Des mesures telles que celles de la compensation environnementale, de la sécurisation ou encore de l'étanchéification du Tové se sont greffées au projet initial qui a pu débuter fin 2017, avec les aménagements aux portails Nord et Sud.

Il est évident que tous les partenaires du projet ainsi que les habitants des Evouettes se réjouissent de voir le tunnel enfin ouvert au public.

C'est une fierté personnelle et professionnelle d'avoir participé à un tel ouvrage avec les complexités rencontrées.

5 Fragen an Gianluca Gatti, Ingenieur des Tunnels von Evouettes

Die Arbeiten für den Tunnel von Evouettes haben 2018 begonnen. Freuen Sie sich darauf, endlich das sprichwörtliche Ende dieses Tunnels zu sehen?

Bereits im März 1961 war in einem Bundesratsbeschluss von der schweizerisch-französischen Verbindung im Süden des Genfersees zwischen St-Gingolph und Villeneuve die Rede. Nach jahrelangen Studien und zahlreichen Varianten fiel die Wahl schliesslich auf einen Umfahrungstunnel. Das Dossier wurde 2002 öffentlich aufgelegt und die Genehmigung durch den Staatsrat erfolgte 2008. 2012 wurde dann die neue H144 eröffnet und der Spatenstich für die Umfahrung von Les Evouettes konnte erfolgen. Das ursprüngliche Projekt wurde um verschiedene Massnahmen ergänzt; es waren ein ökologischer Ausgleich, Sicherungsmassnahmen oder auch die Abdichtung des Le Tové nötig, bis Ende 2017 schliesslich mit den Arbeiten am Nord - und Südportal begonnen werden konnte.

Nun freuen sich alle Projektpartner und die Bewohnerinnen und Bewohner von Les Evouettes, dass der Tunnel endlich für die Öffentlichkeit zugänglich ist.

Ich bin stolz darauf, dass ich an einem so komplexen Bauwerk mitwirken durfte.

2 Quelle a été la phase la plus compliquée à surpasser ?

La phase la plus compliquée a sans doute été la prise de décision d'arrêt de travaux car la situation sortait du cadre initialement défini dans la mise à l'enquête. Nous avons observé la situation qui s'est dégradée rapidement (sur six étapes soit environ trois mois). Des mesures ont été prises mais sans réussite sur le long terme.

La décision en elle-même n'a pas été facile, tout comme les discussions qui ont suivi avec les mandataires ou les entreprises pour conserver l'implication de tous dans une recherche de solution optimale. Il aura fallu un an avant d'aboutir à la solution retenue qui est la voûte parapluie double¹.

À la fin du passage du village, un retour à la méthode initiale (jetting) a été effectué et les tassements ont été ramenés de 6-7cm à 16-17cm! S'il devait subsister un doute dans l'esprit de certains sur la pertinence, la bonne analyse ou la validation de la prise de décision quant à ce changement, il peut être levé.

Welche Phase war aus Ihrer Sicht die schwierigste?

Am schwierigsten war die Entscheidung, die Arbeiten einzustellen, nachdem die Lage nicht dem entsprach, wovon man in der öffentlichen Auflage ursprünglich ausgegangen war. Wie Sie wissen, kam es zu Geländesenkungen und es bestand das Risiko struktureller Schäden an den umliegenden Wohnhäusern.

Wir konnten regelrecht beobachten, wie sich die Situation rapide verschlechterte (über 6 Etappen, also innerhalb von ~3 Monaten). Die Massnahmen, die ergriffen wurden, brachten keinen Erfolg oder zumindest keinen langfristigen.

Der Entscheid war alles andere als einfach, ebenso wie die anschliessenden Diskussionen mit den Beauftragten oder den Firmen. Es war schwierig, alle Beteiligten in die Suche nach einer optimalen Lösung einzubeziehen. Es dauerte ein Jahr, bis die Lösung mit der Doppelrohrschirm-Methode¹ auf dem Tisch lag.

Gegen Ende konnte wieder auf die ursprüngliche Methode, das Jetting, zurückgegriffen werden und die Setzungen wurden um 6-7cm auf 16-17cm gesenkt! Damit konnten jegliche Zweifel ausgeräumt werden, ob der Entscheid richtig war und die Analysen korrekt erfolgt seien.



3 Et la meilleure étape ?

La fin du percement du tunnel le 13 novembre 2023 a permis de passer un cap important pour tous les collaborateurs du projet après plus de six ans de travaux. Jusqu'à son terme, cette étape a été une source de tensions chez les équipes du projet. Le passage du village a été compliqué, mais à cela, se sont ajoutées des résurgences couplées à des déformations complémentaires à l'approche du front sud observées sur les trois dernières étapes, ce qui a nécessité une surveillance jusqu'aux derniers instants.

Und welche Etappe würden Sie als die erfolgreichste bezeichnen?

Der Durchstich am 13. November 2023 war für alle Beteiligten nach sechsjähriger Bauzeit wohl der schönste Meilenstein.

Die Bohrarbeiten waren für die Bohrteams bis zum Ende mit einer riesigen Anspannung verbunden. Als ob der Durchstich unter dem Dorf hindurch nicht schon genug anspruchsvoll gewesen wäre, kam es während der letzten drei Etappen auch an der Südfront zu Austritten, gepaart mit Geländedeformationen, die bis zum letzten Augenblick beobachtet werden mussten.

4 À quoi ressemble une journée type pour un ingénieur sur un chantier d'une telle envergure ?

Il n'y a pas de journée type et donc aucun risque de s'ennuyer! Les tâches sont multiples et plus ou moins satisfaisantes en fonction de la situation.

De l'incertitude de la mise à l'enquête et des oppositions qui peuvent en découler à l'élaboration et l'envoi des appels d'offres, en passant par la gestion des habitants, ou encore la phase d'exécution génie-civil, mon job s'articule surtout autour des différentes étapes avant, pendant et après le projet. Cela va de la participation aux séances techniques, aux discussions quant aux options techniques à prendre tout en respectant le planning, en passant par les notions financières et les problématiques avec les riverains.

Un projet de cette ampleur prend plusieurs années à se développer et s'étendra encore quelques années après la fin des travaux. Il y aura sans doute des mesures correctives à apporter, comme pour tous les chantiers.

Wie sieht für einen Ingenieur auf einer so grossen Baustelle ein typischer Tag aus?

Es gibt keine typischen Tage. Die Aufgaben sind sehr abwechslungsreich und je nach Situation mehr oder weniger zufriedenstellend. Langweilig wird es also nie.

Von der Ungewissheit der öffentlichen Auflage und den Einsprachen, die darauf eingehen können, über die Vorbereitung und die Veröffentlichung der Ausschreibungen, bis zum Kontakt mit den Anwohnern oder dann die auch die Ausführungsphase im Tiefbau - mein Job dreht sich vor allem um die verschiedenen Etappen vor/während/nach dem Projekt. Daneben gibt es während der eigentlichen Bauzeit mehrere Etappen, in die diverse andere Dienststellen impliziert sind. Beispielsweise sind meine Kollegen von der Dienststelle für Umwelt stets auf der Suche nach den umweltfreundlichsten Lösungen fürs Material.

Nur schon die Vorbereitung eines Projekts dieser Grösse-nordnung dauert in der Regel mehrere Jahre und das Projekt wird sich auch nach Abschluss der Bauarbeiten noch einige weitere Jahre hinziehen. Es werden wahrscheinlich einige Korrekturmaßnahmen vorgenommen werden müssen, wie dies bei fast allen Baustellen der Fall ist.

Quelle est la suite pour le chantier? Et pour vous?

Les travaux de gros œuvre (génie-civil et béton armé) devraient se terminer en août 2024 pour libérer le site pour l'électromécanique qui compte quelques 30 entreprises différentes sans compter les mandataires en lien avec celles-ci.

Cela impliquera une forte activité qui sera anticipée autant que possible. Les conflits sont inévitable mais nous cherchons à les réduire au maximum.

La proactivité plutôt que la réactivité est la clef pour garder le contrôle des coûts, des délais et de la qualité souhaitée.

Pour moi, il y aura toujours quelque chose à faire, et je suis convaincu qu'un projet intéressant m'attend!

¹ méthode de consolidation qui consiste à réaliser des forages avec des tubes pétroliers, injectés de béton pour leur donner une certaine rigidité. En phase de creuse, ceux-ci reprennent les charges et les reportent sur les cintres disposés tous les mètres. | Methode zur Stabilisierung, bei der Bohrungen gemacht und diese Rohrelemente anschliessend auszementiert werden, um während des Tunnelvortriebs die Sicherheit zu erhöhen; die Rohrelemente tragen die Last und verteilen sie auf die im Abstand von einem Meter montierten Gitterträger

Wie geht es mit der Baustelle weiter? Und für Sie persönlich?

Die Rohbauarbeiten (Tiefbau und armierter Beton) dürften im August 2024 abgeschlossen sein, dann wird das Feld den rund 30 Firmen überlassen, die sich um die ganze Elektrotechnik kümmern, die verschiedenen Subunternehmen nicht eingerechnet.

Wenn viele Unternehmen gleichzeitig am Werk sind, müssen die Arbeiten so gut wie möglich antizipiert werden, damit es nicht zu Konflikten kommt. Diese sind zwar teilweise unvermeidlich, wir versuchen aber trotzdem, sie auf ein Minimum zu reduzieren.

Dinge proaktiv und nicht reaktiv anzugehen, ist das A und O, um Kosten, Fristen und die gewünschte Qualität unter Kontrolle zu haben.

Was mich anbelangt, mache ich mir keine Sorgen. Es gibt immer etwas zu tun und ich bin überzeugt, das nächste spannende Projekt kommt schon bald.



Ouvrages d'art

Kunstbauwerke

Travaux de sécurisation des falaises sur la route de Bildjikehr, commune d'Inden

D'abord, on traverse un pont impressionnant puis on longe d'imposants murs de falaise et on serpente à travers des virages en épingle, raides et étroits pour grimper la montagne.

Ces impressions sont celles vécues sur la route cantonale HG30. La route, partant du village de Susten, constitue l'accès principal pour Leuk, Inden et Leukerbad.

La section Bildjikehr, située sur l'axe routier au sud de la commune d'Inden, constitue un point remarquable en relation avec le tracé routier. Les deux virages en épingle, avec une pente longitudinale de 8 %, surmontent une différence d'altitude d'environ cinquante mètres.

Le tracé routier existant était jusqu'à présent sécurisé avec diverses structures de soutènement et de protection. Les conditions géologiques complexes ont été la cause de divers dommages à la chaussée et aux ouvrages d'art par le passé. Depuis 2015, la zone est surveillée géodésiquement sur mandat de notre service et les mouvements sont documentés.

Au printemps 2018, la route a été affectée par un glissement de terrain sur une longueur d'environ trente mètres. La paroi de soutènement ancrée du côté de la vallée a subi des déplacements significatifs. Les points surveillés se sont déplacés jusqu'à dix centimètres. De plus, la chaussée s'est affaissée, révélant des fissures avec des déplacements allant jusqu'à dix centimètres. Les déformations sont le résultat de la réactivation d'un glissement de terrain à la suite des fortes précipitations de janvier 2018.

Une rénovation à long terme du tronçon concerné s'est imposée. À cette fin, les conditions géologiques ont été explorées au moyen de forages spéciaux équipés d'inclinomètres. Le substrat géologique dans cette zone est constitué

Baustellen Felssicherung Bildjikehr Gemeinde Inden

Man überquert eine eindrückliche Brücke, fährt entlang imposanter Felswände und schlängelt sich mittels steiler und enger Haarnadelkurven den Berg empor. Diese Eindrücke erfährt man auf der Kantonstrasse HG30. Die Strasse bildet, ausgehend von der Ortschaft Susten, den Hauptzugang für Leuk, Inden sowie Leukerbad.

Das Teilstück Bildjikehr, das auf der Strassenachse südlich der Gemeinde Inden liegt, bildet darin einen markanten Punkt im Zusammenhang mit der Strassenführung. Die zwei naheliegenden Haarnadelkurven mit einem Längsgefälle von 8.00% überwinden eine Höhendifferenz von etwa 50 Metern.

Der bestehende Strassenverlauf wurde bis anhin mit diversen Stütz- und Schutzkonstruktionen gesichert. Die komplexen geologischen Verhältnisse waren in der Vergangenheit Ursache für diverse Schäden am Strassenkörper und an den Kunstdämmen. Seit 2015 wird im Auftrag unserer Dienststelle das Gebiet geodätisch überwacht und die Bewegungen dokumentiert.

Im Frühling 2018 wurde die Strasse auf einer Länge von ca. 30 Metern durch eine Rutschung in Mitleidenschaft gezogen. Dabei erfuhr die talseitig rückverankerte Stützmauer bedeutende Verschiebungen. Die überwachten Punkte bewegten sich um bis zu 10 Zentimeter. Zudem senkte sich die Strasse, wobei im Belag Risse mit Versätzen von 10 Zentimeter zum Vorschein traten. Die Deformation sind Zeugen einer Reaktivierung einer Rutschung infolge der Starkniederschläge vom Januar 2018.

Es drängte sich eine langfristige Sanierung des betroffenen Abschnittes auf. Hierzu wurden die geologischen Verhältnisse mittels Sonderbohrungen, welche zusätzlich mit Inklinometerrohren ausgerüstet waren, vorgängig





de roches meubles recouvrant un schiste noir très incliné, appelé schiste d'Aalénien. Plusieurs systèmes de plans de faille traversent la roche en place. Pour le déroulement du glissement de terrain, la schistosité principale et les fissures existantes sont déterminantes.

De plus, dans le tronçon concerné, la stabilité de la paroi rocheuse du côté de la montagne n'était pas garantie, ce qui a conduit par le passé à plusieurs chutes de rochers, nécessitant des travaux d'évacuation complexes et des fermetures de routes. Les masses rocheuses en chute menacent non seulement la route en contrebas, mais également la plate-forme de retournement située plus haut à cause de l'érosion régressive.

Une structure en béton dissoute, composée de nervures verticales sur toute la hauteur de la pente rocheuse, devrait garantir sa stabilité globale. Les nervures en béton sont ancrées à nouveau dans le rocher sain avec des ancrages à câbles précontraints. Cette mesure a été combinée avec des filets de protection contre l'érosion en treillis métallique et des ancrages non tendus. La planification des poutres et la disposition des ancrages ont été réalisées à l'aide d'un modèle 3D précis. Les travaux de construction, complexes et exigeants, ont duré plus d'un an et ont été achevés à l'été 2023.

En dessous de la route, plusieurs plans de glissement de la chaussée ont été identifiés à l'aide des inclinomètres réalisés lors des études géotechniques. Le glissement le plus bas se trouve dans la partie centrale du glissement de terrain, à une profondeur de plus de dix mètres, et n'est donc pas accessible aux structures de soutien conventionnelles. Pour trouver une solution optimale aux conditions géologiques délicates rencontrées, une étude de variantes approfondie a été réalisée. La solution optimale s'est avérée être une solution de pont. Dans ce cadre, la zone centrale du glissement de terrain est franchie par un pont monopoutre de trente-cinq mètres de long. Le projet de pont est en cours de réalisation.

Les structures construites doivent résister aux conditions géologiques et offrir à tous les usagers de la route, une expérience de conduite impressionnante et agréable.

Texte de Severin Bieri

erkundet. Der geologische Untergrund besteht in diesem Bereich aus Lockergesteinen, welche einen stark verschafferten schwarzen Tonschiefer, den sogenannten Aalénien-Schiefer, überlagern. Mehrere Trennflächensysteme durchziehen den anstehenden Felsen. Für den Verlauf der Rutschung sind die Hauptschieferung sowie die vorhandenen Klüftungen ausschlaggebend.

Ausserdem war im betroffenen Abschnitt die Stabilität der bergseitigen Felsböschung nicht gegeben, was in der Vergangenheit zu mehreren Abbrüchen führte, welche aufwendige Räumungsarbeiten und Strassensperrungen zur Folge hatten. Die herunterstürzenden Felsmassen gefährden aber nicht nur die unten durchführende Strasse, sondern durch rückschreitende Erosion ebenfalls die oberhalb liegende Wendeplatte.

Eine aufgelöste Betonkonstruktion, bestehend aus vertikalen Rippen über die gesamte Höhe der Felsböschung, soll deren Gesamtstabilität gewährleisten. Die Betonrippen sind mit vorgespannten Litzenankern im gesunden Felsen rückverankert. Diese Massnahme wurde kombiniert mit Erosionsschutznetzen aus Stahlgeflecht und ungespannten Ankern. Die Planung der Riegel und die Anordnung der Anker wurden mittels eines genauen 3D-Modell realisiert. Die aufwendigen und anspruchsvollen Bauarbeiten dauerten 70 Wochen und wurden im Sommer 2023 fertiggestellt.

Unterhalb der Strasse wurden aufgrund der anlässlich der Baugrunduntersuchungen realisierten Inklinometer mehrere Gleithorizonte des Strassentrassensees festgestellt. Der unterste Gleithorizont liegt im zentralen Teil der Rutschung in einer Tiefe von mehr als 10 Metern und ist somit für konventionelle Stützbauwerke nicht erreichbar. Um für die angetroffenen heiklen geologischen Verhältnissen eine optimale Lösung zu finden, wurde eine aufwendige Variantenstudie durchgeführt. Als Bestvariante hat sich eine Brückenlösung herausgestellt. Dabei wird der zentrale Bereich der Rutschung mit einer 35 Meter langen Einfeld-Brücke überspannt. Das Brückenprojekt befindet sich aktuell in der Ausführung.

Die erstellten Bauwerke sollen den geologischen Gegebenheiten trotzen und allen Verkehrsteilnehmer/-innen weiterhin eine eindrückliche Fahrt ermöglichen.

Text von Severin Bieri

L'année dernière, notre canton a subi des intempéries qui ont eu un impact sans précédent dans les quatre coins du territoire. Des événements voués à se reproduire en raison du dérèglement climatique notamment. Nous avons donc décidé de faire un focus sur les acteurs clefs de la gestion de ces conditions météorologiques extrêmes, du Service des dangers naturels (SDANA) aux cantonniers, en passant par l'Organe cantonal de conduite (OCC).

La parole au Service des dangers naturels

Guillaume Favre-Bulle, Philippe Gsponer et Alexandre Vogel, ingénieurs spécialisés en dangers naturels, nous font part de leur expertise et nous détaillent leur mission dans la section dangers géologiques.

«Lors des intempéries de novembre et décembre 2023, nous étions déjà en alerte, car les prévisions météorologiques étaient pessimistes depuis quelques jours. C'est à partir de la tombée de la nuit du 14 novembre, respectivement du 11 décembre, que les premières alertes des voyers sont parvenues: coulées de boues, débordements de torrents et chutes de pierres. Les jours suivants ont été consacrés à assurer un suivi des secteurs critiques et à évaluer les dégâts et les mesures urgentes à mettre en œuvre en collaboration avec le Service de la mobilité et les bureaux spécialisés du canton. Dans certains cas, des solutions simples étaient suffisantes, mais certaines routes ont dû être fermées pendant plusieurs jours»

Vergangenes Jahr bekam das Wallis die Folgen des Klimawandels mit voller Härte zu spüren. Im ganzen Land wüteten Unwetter von nie da gewesem Ausmass. Dabei ist klar, dass sich solche Naturereignisse in Zukunft häufen werden. Dies nehmen wir zum Anlass, das Scheinwerferlicht auf jene Akteure zu richten, die sich Tag für Tag mit extremen Wetterverhältnissen beschäftigten – von der Dienststelle für Naturgefahren über die Strassenarbeiter bis hin zum kantonalen Führungsorgan.

Lassen wir also die Experten zu Wort kommen: die Dienststelle für Naturgefahren

Die drei Ingenieure für Naturgefahren Guillaume Favre-Bulle, Philippe Gsponer und Alexandre Vogel (von links nach rechts) geben uns Einblick in ihr Wissen und erklären uns, welchen Auftrag sie innerhalb der Sektion Geologische Gefahren haben.

«Bei den Unwettern im November und Dezember 2023 waren wir bereits im Vorfeld in Alarmbereitschaft, da die Wetterprognosen bereits seit Tagen sehr schlecht aussahen. Gegen den Abend des 14. Novembers bzw. 11. Dezembers trafen dann die ersten Warnungen der Strassenmeister ein, die von Schlammlawinen, überlaufenden Bächen und Steinschlägen berichteten. In den darauffolgenden Tagen ging es darum, die kritischen Sektoren zu überwachen und in Zusammenarbeit mit der Dienststelle für Mobilität und den Fachbüros des Kantons die Schäden und die dringend erforderlichen Massnahmen zu evaluieren. In einigen Fällen waren einfache Lösungen ausreichend, andernorts mussten aber einige Straßen für mehrere Tage gesperrt werden.»



Guillaume Favre-Bulle, Philippe Gsponer et Alexandre Vogel (de gauche à droite)

1

Comment recevez-vous les alertes et quelles procédures devez-vous suivre ?

Nous sommes directement contactés par le voyer s'il a besoin d'un soutien technique. La procédure est adaptée à chaque événement, mais généralement, il s'agit d'évaluer la situation pour garantir la sécurité des intervenants, puis de prendre les mesures nécessaires pour rouvrir la route dans des conditions acceptables.

Dans certains secteurs déjà identifiés comme critiques, des stations de surveillance avec télétransmission permettent d'assurer un suivi en continu et de déclencher des alarmes et des fermetures de route préventives avant que l'événement ne survienne.

Wie gehen die Warnungen und Alarne bei Ihnen ein und welche Abläufe kommen dann in Gang?

Wenn die Strassenmeister technische Unterstützung benötigen, kontaktieren sie uns direkt. Die Abläufe sind auf die einzelnen Ereignisse zugeschnitten. Im Allgemeinen geht es aber in einem ersten Schritt immer darum, die Situation zu beurteilen, um die Sicherheit der Beteiligten gewährleisten zu können. Danach werden die notwendigen Massnahmen ergriffen, um die Strasse unter annehmbaren Bedingungen wieder freizugeben.

In Sektoren, die bereits als kritisch eingestuft sind, ermöglichen Überwachungsstationen dank Fernübertragung eine kontinuierliche Überwachung. Dank automatischen Alarmen können Straßen präventiv gesperrt werden, bevor ein Ereignis eintritt.

2 Quel est votre rôle lorsque qu'une intempérie provoque des dégâts ?

Lors de situations particulières, la Cellule scientifique cantonale pour les dangers naturels (CSDN), rattachée au Service des dangers naturels (SDANA), assure un suivi des prévisions et des données disponibles et les met à disposition des autorités compétentes, comme les communes ou le Service de la mobilité, par exemple. Elle leur apporte également un appui scientifique pour l'aide à la décision.

De façon plus générale, nous sommes disponibles pour intervenir en urgence lors d'événements provoquant ou pouvant provoquer des dégâts. Nous apportons un soutien technique au SDM et faisons une première évaluation des situations avant que des bureaux spécialisés ne soient mandatés. Ensuite, si des travaux de sécurisation sont nécessaires, nous pouvons dans certains cas en subventionner une partie.

3 Comment gérez-vous le stress face au danger ?

Le SDM et le SDANA ont une vaste expérience commune dans la gestion de ces événements. Dans les situations difficiles, les décisions ne sont pas prises individuellement. L'évaluation du danger et les propositions de mesures de protection sont discutées en groupe, avec les différents intervenants, afin d'atteindre un niveau de sécurité adéquat. Dans un tel contexte, il faut rappeler que le risque zéro n'est pas atteignable dans le milieu alpin qu'arpente une grande partie du réseau routier valaisan.

4 Quels sont pour vous les principales difficultés de ce travail ?

Dans les situations d'urgence, les bases scientifiques pour prendre des décisions sont parfois lacunaires voire inexistantes, ce qui rend la prise de décision délicate. Il est ainsi souvent plus difficile de déterminer quand on peut rouvrir une route et quand on doit en fermer une.

5 Existe-t-il des formations dans le domaine ?

Les spécialistes sont en général issus des formations universitaires en sciences de la Terre (ingénieurs et géologues). Il y a aussi des formations spécialisées dans les dangers naturels. Le Canton assure également un cycle de formation continue pour les observateurs dangers naturels qui sont les personnes rattachées aux états-majors communaux et dont la mission est d'assurer un suivi de l'évolution de la situation de danger sur le territoire et d'en rendre compte à leur état-major.

6 Vous arrive-t-il d'intervenir sur des lieux où se trouvent des personnes blessées ?

C'est très rare heureusement. Et dans les cas où des personnes sont touchées, nous arrivons en général sur site après les premiers secours. Dans certains cas, une évaluation préalable du danger peut s'avérer nécessaire avant que les secours ne puissent accéder au secteur.

7 Quelles recommandations pouvez-vous finalement faire pour mieux gérer les risques géologiques lors de chantiers sur les routes de montagne ?

Même si aucune carte de danger n'a été faite sur le tronçon concerné, ce qui est en général le cas, il faut systématiquement évaluer le danger lié aux chutes de pierres afin de garantir la protection des travailleurs. Lorsque des feux sont installés pour gérer la circulation alternée, il faut impérativement éviter d'arrêter les véhicules dans des tronçons particulièrement exposés.

Was ist Ihre Rolle, wenn bei einem Unwetter Schäden entstehen?

In besonderen Situationen übernimmt die der Dienststelle für Naturgefahren (DNAGE) angegliederte spezialisierte kantonale wissenschaftliche Naturgefahrenzelle das Monitoring der Prognosen und der verfügbaren Daten und stellt sie den zuständigen Behörden, wie zum Beispiel den Gemeinden oder der Dienststelle für Mobilität (DFM) zur Verfügung. Die Zelle bietet ihre wissenschaftliche Unterstützung bei der Entscheidungsfindung.

Im Allgemeinen stehen wir für Kriseninterventionen bei Ereignissen mit (potenziellen) Schäden zur Verfügung. Wir bieten der DFM technische Unterstützung und nehmen eine erste Einschätzung der Situation vor, bevor allenfalls Fachbüros beauftragt werden. Stellt sich heraus, dass Sicherungsarbeiten nötig sind, können wir unter gewissen Umständen einen Teil davon subventionieren.

Wie gehen Sie angesichts der Gefahren, die Auswirkungen auf Menschen haben können, mit Stress um ?

Die DFM und die DNAGE haben bei der Bewältigung solcher Ereignisse eine grosse gemeinsame Erfahrung. In schwierigen Situationen werden Entscheidungen nie von einer einzelnen Person getroffen. Die Gefahreneinschätzung und die Vorschläge für Schutzmassnahmen werden im Kollektiv diskutiert, um ein angemessenes Sicherheitsniveau zu erreichen. Dabei ist es aber wichtig zu wissen, dass es in einer alpinen Umgebung - und in einer solchen befindet sich ein Grossteil der Walliser Strassen - kein Nullrisiko gibt.

Worin sehen Sie die Hauptschwierigkeiten Ihrer Arbeit?

Schwierig ist, dass die wissenschaftlichen Grundlagen, die man in Krisensituationen für eine Entscheidungsfindung gerne hätte, manchmal lückenhaft oder gar inexistent sind. Der Entscheid, eine Strasse zu sperren, ist oft einfacher zu fällen, als wenn es darum geht, ob die Strasse wieder aufgehen kann.

Gibt es Ausbildungen in diesem Bereich?

Unsere Fachleute haben oftmals ein Studium in Geowissenschaften (Ingenieure und Geologen) absolviert. Es gibt aber auch spezifische Angebote im Bereich Naturgefahren. Beim Kanton selbst gibt es eine Weiterbildungsreihe für regionale Naturgefahren-Beobachter. Das sind Personen, die den kommunalen Führungsstäben angegliedert sind und die Aufgabe übernehmen, die Entwicklung der Gefahrensituation auf dem Gebiet im Auge zu behalten und dem Führungsstab darüber zu berichten.

Kommt es vor, dass Sie Einsätze haben, an denen Sie auf Verletzte treffen?

Das kommt glücklicherweise nur sehr selten vor. Bei Ereignissen, bei denen Personen zu Schaden kommen, sind wir in der Regel erst nach den Rettungsdiensten auf Platz. In einigen Fällen kann es aber sein, dass wir eine Gefahreneinschätzung vornehmen müssen, bevor der Zugang für die Rettungskräfte zum Gebiet freigegeben werden kann.

Welche Empfehlungen können Sie zum Schluss geben, um die geologischen Risiken bei Baustellen auf Bergstrassen besser zu managen?

Auch ohne Gefahrenkarte für den betreffenden Abschnitt, was in der Regel der Fall ist, ist es wichtig, die Gefahr durch Steinschlag systematisch zu bewerten, um den Schutz der Arbeiter zu gewährleisten. Werden Ampeln eingesetzt, um die Fahrzeuge im alternierenden Einbahnverkehr durch die Abschnitte zu lotsen, dürfen die Fahrzeuge auf keinen Fall auf besonders exponierten Abschnitten angehalten werden.



Glissement de terrain – RC 96 Orsières – La Fouly

Lors de ce type d'événement, l'Organe cantonal de conduite (OCC) joue également un rôle central. Nous avons donc posé quelques questions à Marie Claude Noth-Ecœur, cheffe du Service de la sécurité civile et militaire du canton et de l'OCC.

Quel est le rôle de l'OCC et comment est-il organisé ?

L'Organe cantonal de conduite est l'organisation permanente de gestion de crise du Conseil d'État. Composé d'une trentaine de membres nommés parmi les cadres et les spécialistes des différents domaines de l'administration cantonale, l'OCC est activé dès qu'une situation particulière, extraordinaire ou une situation d'urgence intervient dans le canton. Un piquet assure l'atteignabilité permanente de cet organe. Sa mise sur pied et son articulation est proposée au Conseil d'État selon la nature des événements.

Comment recevez-vous les alertes et quelles procédures devez-vous suivre ?

De manière générale, les alertes météos sont émises par la Centrale d'engagement de la Police cantonale. Lors d'événements prévisibles, la cellule scientifique du Service des dangers naturels (CSDN) peut également prendre contact directement avec le service de piquet de l'OCC pour l'informer du développement probable d'une situation à risque. Lorsqu'une alerte ou une information parvient à l'OCC, une appréciation de la situation est faite et les premières mesures sont prises, telles que l'information aux membres OCC et aux services concernés avec convocation pour un premier rapport d'orientation, appréhension du problème, définitions des premières mesures d'urgence et planification de la suite de l'action.

Quel est votre rôle dans le cadre des intempéries et avec quels services collaborez-vous le plus ?

En tant que Cheffe OCC, mon rôle est de faire des propositions au Conseil d'État, de garantir la coordination des services et organisations impliqués dans la gestion de la crise, de prendre les décisions nécessaires à la maîtrise des événements et d'assurer la vue d'ensemble sur les actions en cours. Dans le cadre des intempéries, les services avec lesquels nous sommes le plus amenés à collaborer sont le Service des dangers naturels (SDANA), le Service de la mobilité (SDM) et, comme dans tous les cas, la Police cantonale et l'Information de l'État du Valais (IVS).

Dans une situation comme celle de décembre dernier, lors de laquelle nous nous retrouvons en « situation particulière », l'OCC est en alerte. Concrètement, que se passe-t-il ?

En préambule, au vu de la situation et après analyse, l'OCC a proposé au Conseil d'État de décréter la situation particulière.

Concrètement, tous les services et organisations concernées sont réunis autour de la table. Le SDANA présente la situation météorologique, géologique, nivologique et hydrologique actuelle, ainsi que son développement probable. Chaque partenaire présente la situation dans son domaine de compétences (état des actions en cours, moyens

Eine zentrale Rolle bei solchen Ereignissen spielt auch das Kantonale Führungsorgan (KFO). In diesem Zusammenhang wollten wir auch Marie Claude Noth-Ecœur, Chef der Dienststelle für zivile Sicherheit und Militär und des KFO, einige Fragen stellen.

Welche Rolle hat das KFO und wie ist es aufgebaut ?

Das Kantonale Führungsorgan ist die ständige Organisation des Staatsrates zur Krisenbewältigung. Das KFO setzt sich aus rund 30 Führungskräften und Spezialisten in verschiedenen Bereichen zusammen und wird aktiviert, sobald im Kanton ein aussergewöhnliches Ereignis, eine besondere Situation oder ein Notfall eintritt. Ein Pikettdienst sorgt dafür, dass das Gremium jederzeit erreichbar ist. Je nach Art des Ereignisses wird dann dem Staatsrat eine passende Einrichtung und Aufteilung vorgeschlagen.

Wie gehen die Warnungen und Alarme bei Ihnen ein und welche Abläufe kommen dann in Gang ?

Im Allgemeinen werden Wetterwarnungen von der Ein satzzentrale der Kantonspolizei herausgegeben. Bei Ereignissen, die vorhersehbar sind, kann die wissenschaftliche Naturgefahrezelle der DNAGE auch direkt mit dem Pikettdienst des KFO Kontakt aufnehmen, um ihn über die mögliche Entwicklung einer Risikosituation zu informieren. Wenn beim KFO eine Warnung oder eine Meldung eingeht, wird eine Einschätzung der Lage vorgenommen und es werden erste Massnahmen ergriffen. Konkret kann das die Information der KFO-Mitglieder und der betroffenen Dienststellen sein oder dass das Gremium zu einem ersten Orientierungsbericht einberufen wird, wo das Problem erfasst, erste Notfallmassnahmen definiert und das weitere Vorgehen geplant werden.

Welche Rolle haben Sie bei Unwettern und mit welchen Dienststellen arbeiten Sie am engsten zusammen ?

Als Chef des KFO ist es meine Aufgabe, dem Staatsrat Vorschläge zu unterbreiten, die Koordination der an der Krisenbewältigung beteiligten Dienststellen und Organisationen zu gewährleisten, die zur Bewältigung der Ereignisse nötigen Entscheidungen zu treffen und einen Überblick über die laufenden Aktionen zu behalten. Bei Unwettern arbeiten wird am häufigsten mit der Dienststelle für Naturgefahren (DNAGE), der Dienststelle für Mobilität (DFM) und für gewöhnlich mit der Kantonspolizei und dem Informationsdienst des Staates Wallis (IVS) zusammen.

Im vergangenen Dezember hatten wir eine «besondere Lage» und das KFO war rund um die Uhr in Alarmbereitschaft. Was geschieht dann konkret ?

Vorab: Es war das KFO, das dem Staatsrat angesichts der Lage und nach einer ersten Analyse vorgeschlagen hat, diese besondere Lage zu verordnen.

Konkret treffen sich die Vertreter aller beteiligten Dienststellen und Organisationen an einem Tisch. Die DNAGE präsentiert die vorherrschende meteorologische, geologische, nivologische und hydrologische Situation und gibt eine Prognose zur möglichen Entwicklung ab. Dann



engagés, problèmes rencontrés, besoins de coordination, etc). Une appréciation est faite en commun pour identifier et évaluer le traitement des problèmes actuels et ceux à venir. Là où une nécessité d'agir est identifiée, des mesures sont définies et attribuées afin d'informer la population, préparer les forces d'intervention ou soutenir les actions en cours. Par la suite, les prochains rapports sont conduits à intervalles réguliers afin d'assurer le suivi des mesures, apprécier l'évolution de la situation et définir les éventuelles actions supplémentaires. À la suite des rapports de l'OCC, un communiqué est régulièrement émis et chaque partenaire retourne à la conduite de ses missions dans sa sphère de compétences.

Quelles sont les compétences à avoir pour exercer vos fonctions ?

Pour exercer ce type de fonction dirigeante à la tête d'un organe de gestion de crise, il faut savoir conduire une équipe dans des conditions particulières. Il s'agit aussi d'être doté d'une grande flexibilité, d'une capacité à pouvoir saisir et analyser rapidement des situations complexes. Il faut savoir être à l'écoute car c'est un travail d'équipe, qui inclut des spécialistes. Il faut être rigoureuse et endurante afin de garder sa capacité à décider tout au long de l'action. Enfin, il est important de rester proactif quant à la recherche d'informations et de se montrer humble face aux situations d'urgence, ne jamais sous-estimer un événement ou surestimer nos capacités à y faire face.

Comment gérez-vous le stress face au danger qui peut avoir un impact sur d'autres personnes ?

Pour gérer ce type de situation, il faut rester pragmatique, calme et avoir une vue large. Il faut s'appuyer sur des procédures standardisées et systématiques, sur des méthodes de travail éprouvées et selon un rythme de conduite établi avec les partenaires. Nous restons des humains doués d'émotions et ces émotions peuvent être une aide précieuse pour apprécier une situation dans toutes ses dimensions. Toutefois, il s'agit de rester maître de ses émotions, serein et concentré. Il faut aussi savoir prendre le temps nécessaire pour bien comprendre la situation en cours et en saisir toutes les implications avant d'agir, même si le temps presse. En gestion de crise, il est recommandé de prendre le temps de la réflexion afin de pouvoir poser des décisions adaptées, ceci jusqu'à la maîtrise de l'événement.

Quels sont pour vous les principaux challenges de ce travail ?

Les principaux challenges consistent à garder la qualité de la conduite sur la durée, à motiver l'équipe jusqu'à la maîtrise de l'événement, ainsi qu'à se tenir prêt en permanence à devoir transiter rapidement d'un environnement de travail administratif et régulier à des engagements intenses et multidisciplinaires.

Un autre aspect du travail, qui représente aussi un défi, est celui de travailler quotidiennement à anticiper les crises et à rester sereine face à l'avenir.



skizzieren die einzelnen Partner die Situation in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen (Stand der laufenden Massnahmen, eingesetzte Mittel, aufgetretene Probleme, Koordinierungsbedarf usw.). Es folgt eine gemeinsame Einschätzung, bei der das Vorgehen der bereits aufgetretenen und zukünftigen Probleme erörtert und evaluiert wird. Wo Handlungsbedarf besteht, werden Massnahmen festgelegt und Zuständigkeiten verteilt, um die Bevölkerung zu informieren, die Einsatzkräfte vorzubereiten oder laufende Aktionen zu unterstützen. Anschliessend wird festgelegt, in welchen Abständen die nächsten Standortbestimmungen abzugeben sind, um die Massnahmen engmaschig überwachen, die Entwicklung der Lage beurteilen und mögliche weitere Massnahmen festlegen zu können. Im Anschluss an die Berichte des KFO werden regelmässig Medienmitteilungen herausgegeben und die einzelnen Partner widmen sich den Aufgaben in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Welche Kompetenzen benötigt man, um Ihre Aufgabe(n) auszuüben ?

Um diese Art von Führungsfunktion an der Spitze eines Krisenmanagementorgans ausüben zu können, muss man Führungserfahrung unter besonderen Umständen mitbringen. Ebenfalls wichtig sind ein hohes Mass an Flexibilität und die Fähigkeit, komplexe Situationen rasch erfassen und analysieren zu können. Daneben muss man gut zuhören können: Unsere Arbeit ist immer Teamarbeit, auch wenn Spezialisten am Werk sind. Und dann braucht es natürlich ein gewisses Mass an Strenge und Ausdauer, um bis zum Schluss seine Entscheidungsfähigkeit zu bewahren. Ausserdem ist es wichtig, die Informationsbeschaffung proaktiv anzugehen und in Notfällen Bescheidenheit zu zeigen, Ereignisse auf keinen Fall zu unterschätzen oder im Gegenzug unsere Fähigkeit zur Bewältigung eines Ereignisses zu überschätzen.

Wie gehen Sie angesichts der Gefahren, die Auswirkungen auf Menschen haben können, mit Stress um ?

Es ist wichtig, pragmatisch und ruhig zu bleiben und das Gesamtbild im Auge zu behalten. Dabei hilft es, sich auf standardisierte und systematische Verfahren zu stützen, auf bewährte Arbeitsmethoden zurückzugreifen und sich an den Führungsrhythmus zu halten, der mit den Partnern festgelegt wurde. Wir dürfen nicht vergessen, dass wir trotz allem Menschen mit Emotionen sind, diese Emotionen aber auch eine wertvolle Hilfe sein können, um eine Situation in all ihren Dimensionen zu erfassen. Natürlich dürfen die Emotionen im Ernstfall nicht die Oberhand gewinnen. Man muss gelassen und konzentriert bleiben. Es ist wichtig, dass man sich auch unter Zeitdruck nicht drängen lässt und sich einen Moment Zeit nimmt, um eine Situation richtig zu verstehen und alle Auswirkungen zu erfassen, bevor man handelt. Bei der Bewältigung von Krisen ist es empfehlenswert, den Überlegungen genügend Zeit einzuräumen, um angemessene Entscheidungen treffen zu können - und dies bis zum Schluss.

Worin sehen Sie die grössten Herausforderungen bei Ihrer Arbeit ?

Die grössten Herausforderungen bestehen darin, Führungsqualität über einen längeren Zeitraum aufrechtzuerhalten, das Team bis zur Bewältigung des Ereignisses zu motivieren und jederzeit darauf vorbereitet zu sein, vom geregelten Büroalltag in die intensive und multidisziplinäre Einsatzleitung zu switchen.

Ein anderer ebenso herausfordernder Aspekt ist, Tag für Tag Krisen zu antizipieren und der Zukunft trotzdem gelassen entgegenzusehen.

Du côté du SDM, les voyers et les cantonniers étaient également sur le front. Nous avons donc posé quelques questions aux principaux acteurs: Frédéric Moulin, voyer du secteur 32, Martin Sarbach, voyer du secteur 12 et Sylver Sermier, voyer du secteur 23.

Frédéric Moulin, voyer secteur 32

- 1 Normalement, nous sommes alertés par la Centrale d'engagement (CEN) ou des usagers de la route. Lors de ce type d'évènement, le cantonnier de piquet se rend sur place et nous décidons de la fermeture de la route.
- 2 Le rôle du voyer est de prendre la décision de fermer ou non la route. Dès que celle-ci est fermée, on organise une séance avec les différents intervenants (Commune, service technique, géologues, etc.) afin de prendre les dispositions immédiates. Dès que celles-ci sont en place, des investigations sont faites afin d'établir les mesures pour le rétablissement de la route.
- 3 La gestion du stress est différente en fonction du type d'évènement. Mon premier objectif est de mettre en sécurité les usagers et d'éviter un accident. On constate que lors de chaque situation, les curieux sont présents et prennent parfois des risques inconsidérés.
- 4 Lors de l'effondrement de la route de Champex, le rétablissement de la route était en lui-même un défi. Nous devions trouver une solution rapide et durable.
- 5 Il n'y a pas de formation. L'expérience et surtout l'appui des spécialistes sont indispensables.
- 6 J'ai eu un cas avec une personne qui est décédée suite à la chute d'un bloc sur sa voiture. Dès lors, mon intervention change complètement.
- 7 On ne doit pas se précipiter. Une réflexion est nécessaire et il ne faut pas sous-estimer le danger.

Sylver Sermier, voyer secteur 23

«Le 25 janvier 2018, un éboulement a eu lieu sur le tronçon de la T9 au lieu-dit Batassé. Depuis cette date, cet endroit est monitoré de façon permanente. Aucun mouvement significatif n'a été enregistré jusqu'à début décembre 2023.»

- 1 Le site est sous surveillance automatique. Dès que des seuils prédéfinis sont dépassés, des alarmes sont envoyées automatiquement.
- 2 Le rôle principal du voyer consiste à gérer la fermeture et l'ouverture de l'axe cantonal, le déblaiement des matériaux et le nettoyage de la digue de retenue.
- 3 Nous avons la chance de pouvoir compter sur des géologues avec des compétences techniques et humaines en dessus de la moyenne, ce qui permet de pouvoir prendre les bonnes décisions au bon moment.
- 4 Pour nous, de manière générale, la difficulté est de sentir et d'analyser les signes annonciateurs que la nature nous envoie et d'essayer d'anticiper au maximum les potentiels dangers.
À Uvrier, il était difficile de prévoir le temps que mettrait le rocher à s'effondrer et la mise en place de la déviation de la circulation (environ 13 000 véhicules par jour).



Abschnitt: Plattji | Section Plattji

5 À mon avis, l'expérience et la relation de confiance entre les différents intervenants sont bien plus efficaces et plus pragmatiques que n'importe quelle formation. Nous avons également beaucoup d'échanges et de retours d'expériences entre les voyers.

6 Mis à part la tragique lave torrentielle de Chamoson, aucun blessé n'a été déploré lors d'événements naturels depuis que je travaille au sein du SDM.

7 Nous vivons dans un canton où le risque sur les routes de montagnes est omniprésent. Je pense qu'un peu d'humilité par rapport aux événements naturels peut être que bénéfique pour tout le monde.

Martin Sarbach, Strassenmeister Sektor 12

«Infolge von Starkniederschlägen vom 12.12.2023 wurde die Strasse: NG 33 Visp – Bürchen – Unterbäch auf 2 Abschnitten beschädigt. Die intensiven Regenfälle führten zu einer starken Durchnäszung des Hanges und zu Rissbildungen in der Strasse.»

1 Die Warnungen erfolgen über die Plattform SORA/Tagesbulletin oder durch Meteo Schweiz.

2 Im Sektor 12 sind wir ein Team von 17 Strassenwärter. Die Strassenwärter sind für den Unterhalt von den 154 km Strassen verantwortlich. Während der Nacht gibt es einen Pikettdienst von 7 Strassenwärter welche die Strassen ab 18.00-08.00 überwachen. Bei Unwetterwarnungen gibt es eine vermehrte Kontrolle der Strassen.

3 In erster Linie ist es sicher sehr wichtig Ruhe zu bewahren und die Situation zu beurteilen. Es ist sehr wichtig die Arbeitskollegen mit Zielführenden Ideen zu unterstützen.

4 Die Schwierigkeiten sind eine richtige Prognose zu erhalten. Auch die Publikation an die Medien welche vielfach bereits vor den Ereignissen zu Fragen führen.

5 Für den Winterdienst gibt es Lawinenkurse in Davos. In diesen Kursen werden aufgrund des Klimawandels auch die Naturereignisse behandelt was schlussendlich für die Zusammenarbeit sehr hilfreich ist.

6 Bis zum jetzigen Zeitpunkt wurden noch nie Personen verletzt.

7 Da ich vor allem für Bergstrassen verantwortlich bin, ist es sehr wichtig bei Starkniederschlägen Kontrollfahrten durchzuführen. Durch rasches Handeln (z.B. bei verstopften Leitungen) konnten wir in der letzten Zeit viele Schäden vermeiden.



Les travaux du nouveau giratoire de Pont-de-la-Morge bientôt terminés !

Débuté en février 2022, le chantier au carrefour de Pont-de-la-Morge est arrivé à son terme. Ce dernier, initialement équipé de feux de signalisation et construit dans les années 80, nécessitait une modernisation. C'est désormais chose faite : il a été remplacé par un giratoire moderne et compact, conçu pour fluidifier la circulation et offrir un espace à tous les types de mobilité.

Grâce aux aménagements réalisés, la sécurité des passages piétons a été renforcée. La création de voies cyclables séparées du trafic routier, ainsi que des voies dédiées aux piétons, favorise le développement de la mobilité douce.

Les deux arrêts de bus à proximité du carrefour ont été mis en conformité LHand, c'est-à-dire accessibles aux personnes à mobilité réduite, avec des quais surélevés sur dix-huit mètres. Les autres arrêts de bus de l'axe en direction de Sion seront également adaptés dans le cadre du projet de requalification entre Pont-de-la-Morge et le carrefour de Sion Ouest.



Réaménagement de la route cantonale entre Pont-de-la-Morge et Sion-Ouest

Dans le cadre du projet Agglo Valais central, le Service de la mobilité et la Ville de Sion prévoient de réaménager l'axe routier de la T9 entre le carrefour Sion-Ouest et Pont-de-la-Morge. Ce projet ambitieux répond aux impératifs de sécurité, tout en favorisant une mobilité inclusive, accessible tant aux piétons qu'aux cyclistes et aux automobilistes.

Axe central du réseau routier de la plaine du Rhône, ce tronçon de la T9 est emprunté quotidiennement par environ 16 000 véhicules, provoquant des nuisances sonores pour les riverains, et ne répondant plus aux exigences actuelles en matière de sécurité, d'accès et de commodité pour les usagers.

Ce projet de réaménagement long de 2,7 km prévoit de développer un axe fort qui permettra de rééquilibrer les différents modes de transports, tout en garantissant les fonctionnalités routières, l'accessibilité des riverains et la sécurité des usagères et usagers. Ces modifications s'inscrivent dans un projet global de modernisation et de mise en conformité de ce tronçon qui a commencé par la transformation du carrefour de Pont-de-la-Morge en giratoire.

Les modifications visent à offrir un espace de mobilité adapté à chaque type d'usagers en réaménageant les

Die Arbeiten am neuen Kreisel von Pont-de-la-Morge können schon bald abgeschlossen werden.

Bei der Anfang Februar 2022 begonnenen Baustelle bei der Kreuzung von Pont-de-la-Morge geht es in die Abschlussphase. Die in den 1980er-Jahren konzipierte Kreuzung mit Lichtsignalen musste modernisiert werden. Die bestehende Verkehrsführung wurde nun durch einen modernen, kompakten Kreisel ersetzt, der den Verkehr verflüssigen und alle Transportmittel durch diesen Verkehrsknotenpunkt der T9 zwischen Conthey und Pont-de-la-Morge befördern soll.

Dank den vorgenommenen Anpassungen konnte die Sicherheit der Fussgängerstreifen verbessert werden. Durch vom Strassenverkehr getrennte Fahrradwege und separate Trottoirs (Bypass) wird der Langsamverkehr gefördert. Solche hochwertigen Infrastrukturen sind in allen zukünftigen Projekten des Langsamverkehrs vorgesehen.

Daneben wurden die beiden Bushaltestellen in der Nähe der Kreuzung an die Vorgaben des BehiG angepasst und barrierefrei gemacht, mit hohen Haltekanten über 18 m. Im Rahmen der Neugestaltung zwischen Pont-de-la-Morge und der Kreuzung Sitten West werden in einem nächsten Schritt auch die übrigen Bushaltestellen in Richtung Sitten angepasst.

Neugestaltung der Kantonsstrasse zwischen Pont-de-la-Morge und Sitten-West

Im Rahmen der Strategie Agglo Valais central plant die Dienststelle für Mobilität in Zusammenarbeit mit der Stadt Sitten eine Neugestaltung der Kantonsstrasse T9 zwischen der Kreuzung Sitten West und Pont-de-la-Morge. Das ambitionierte Projekt entspricht den hohen Sicherheitsansprüchen und fördert gleichzeitig eine integrative Mobilität, indem es für Fussgänger, Velofahrer und Automobilisten gleichermaßen zugänglich ist.

Als Hauptverkehrsachse des Strassennetzes in der Rhoneebene wird dieser Abschnitt täglich von rund 16'000 Fahrzeugen befahren. Abgesehen von der Lärmbelästigung, die dies für die Anwohner zur Folge hat, entspricht die T9 überdies nicht mehr den heutigen Anforderungen an Sicherheit, Zugang und Komfort für die Verkehrsteilnehmer.

Durch die auf 2,7 km geplante Umgestaltung soll eine leistungsstarke Achse geschaffen werden, die ein neues Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln herstellt und gleichzeitig die Strassenfunktionalität, die Zugänglichkeit für Anwohner und die Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer gewährleistet. Diese Aufwertung ist Teil eines umfassenden Projekts zur Modernisierung und Anpassung des Abschnitts an die neuen Vorschriften, das mit der Neugestaltung der Kreuzung von Pont-de-la-Morge bereits begonnen hat.

Durch die Neugestaltung der Fahrbahnbreite mit einem separaten, vom Verkehr abgetrennten Bereich für den Langsamverkehr soll ein Mobilitätsraum geschaffen werden, der für jede Art von Verkehrsteilnehmern geeignet ist. Gehsteige sollen beispielsweise so rasch wie möglich durch einen Grünstreifen von der Strasse getrennt werden. Fahrradwege sollen durchgehend geführt und sicher gemacht werden. Die Änderungen entsprechen dem Bestreben, den Langsamverkehr auf dem Kantonsgebiet zu fördern. Dabei wird die Breite der Fahrbahn zwar verringert, das Kreuzen zweier LKWs wird allerdings immer noch möglich sein.

Das Projekt wurde mit Blick auf die Anwohner konzipiert, da es so wenig wie möglich in die Landschaft eingreift.



largeurs des voies, avec un espace dédié et séparé du trafic pour les cyclistes et les piétons. Les trottoirs seront, par exemple, protégés de la route par un espace de verdure dès que possible. Quant aux itinéraires cyclables, ils seront continus et sécurisés. Ces modifications qui s'inscrivent dans la volonté de développer la mobilité douce sur le territoire cantonal, réduiront certes la largeur de la chaussée, mais permettront toujours le croisement entre deux poids lourds.

Le projet a été pensé pour les riverains, de manière à être le moins intrusif possible et à éviter les expropriations. De plus, la pose d'un enrobé phono-absorbant améliorera la qualité de vie des résidents en réduisant les nuisances sonores. Et lorsque ce dernier n'est pas suffisant, des fenêtres anti-bruit seront également posées le long du tracé.

Cette partie de la T9 est aussi très fréquentée par les transports en commun, qui ont une cadence au quart d'heure aux heures de pointe. Leur vitesse sera améliorée grâce aux arrêts de bus aménagés sur la chaussée et à la réalisation d'une voie propre qui leur est dédiée en entrée de ville. Les arrêts de bus seront mis en conformité LHand afin de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite. Pour répondre à ce besoin, ces derniers seront également rapprochés des habitations.

Finalement, le confort et l'esthétique seront au rendez-vous grâce à l'aménagement de mobilier urbain, au renforcement de la végétalisation par l'installation de bandes arborées et à l'intégration d'abribus sur des placettes pavées.

Mis à l'enquête publique en février, le projet est devisé à 13,2 millions de francs, dont 11,8 millions à charge du Canton. Cette requalification sera proposée comme mesure du projet d'agglomération de cinquième génération de l'Agglo Valais central. S'il est accepté par la Confédération, une partie des coûts pourrait donc être assurée par Berne. Sous réserve des procédures administratives et juridiques, les travaux devraient commencer en 2028.

fen soll und möglichst keine Enteignungen nötig sein sollen. Durch den Verbau von lärminderndem Asphalt sollen die Lärmemissionen auf ein Minimum reduziert und die Lebensqualität der Anwohner verbessert werden. Wo dies nicht ausreicht, werden entlang der Strecke Schallschutzfenster eingebaut.

Dieser Abschnitt der T9 wird auch von den öffentlichen Verkehrsmitteln stark frequentiert, die zu den Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt verkehren. Durch entsprechende Haltestellen auf der Fahrbahn und einer separaten Busspur eingangs Stadt wird ihre Beförderungsgeschwindigkeit verbessert. Die Bushaltestellen werden an die Vorgaben des BehiG angepasst und barrierefrei gestaltet. Weiter werden sie näher an die Wohnhäuser verlegt.

Ein weiterer Fokus sind Komfort und Ästhetik, wofür die Installation von urbanem Mobiliar, eine stärkere Begrünung durch Bäume und die Integration von Wartehäuschen auf gepflasterten Plätzen vorgesehen sind.

Das im Februar 2024 öffentlich aufgelegte Projekt ist mit 13,2 Millionen Franken veranschlagt, wovon 11,8 Millionen zulasten des Kantons gehen. Als Massnahme des Agglomerationsprogramms der 5. Generation der Agglo Valais central wird eine Neuklassifizierung vorgeschlagen. Stimmt der Bund dieser zu, könnte Bern einen Teil der Kosten übernehmen. Unter Vorbehalt von möglichen Verwaltungs- und Rechtsverfahren wird für 2028 mit dem Baubeginn gerechnet.

A la découverte de la logistique

Einblick in die Logistik

Dernière étape de notre reportage au Centre de logistique d'entretien des Ronquoz! Dans cette édition, nous avons rendu visite à la cellule «achats et magasins». Leur mission? Superviser les commandes et gérer le stock de milliers d'articles essentiels aux opérations du SDM et du SUTIII notamment.

Sur place, 4 EPT 100% et un apprenti (employé de commerce de détail) gèrent les commandes et le stock de 2900 articles provenant de 400 fournisseurs différents. À la tête de la cellule, Darios Celis, que nous avons interviewé pour cet article, est responsable de la gestion des milliers de tonnes de sel épandu chaque année sur nos routes cantonales tout comme des litres de carburant nécessaires à nos véhicules. Environ 3970 commandes sont faites chaque année.

La cellule achats et magasins met à disposition huit catalogues proposant 260 articles, disponibles dans différentes tailles. Ces articles comprennent des vêtements professionnels pour divers secteurs tels que les cantonniers, les mécaniciens, les électriciens, les bûcherons, les serruriers, les peintres en carrosserie, les concierges, ainsi que pour les employés de la direction et des autres services, et des équipements de protection individuels (EPI) adaptés à chaque secteur.

En outre, comme nous l'avons déjà évoqué, le Centre de logistique d'entretien gère un parc automobile considérable, comprenant 68 voitures, 76 jeeps, 112 pick-up, 21 minibus, 11 camions, 550 engins, ainsi que plus de 1850 petites machines d'entretien. Tous ces véhicules sont entretenus sur place et nécessitent du matériel.

Aujourd'hui, de nouveaux locaux sont en construction et vont pouvoir accueillir ces stocks de matériel prochainement.

Es fehlt die letzte Station unserer Reportage aus dem Unterhalts logistik-Zentrum Ronquoz. Für diese Ausgabe haben wir deshalb bei der Abteilung Einkauf und Lager vorbeigeschaut. Ihr Auftrag ist es, alle Einkäufe zu kontrollieren und das Lager der unzähligen Artikel im Griff zu haben, die für die Arbeiten der DFM und der DGEIII benötigt werden.

Vor Ort kümmern sich 4 VZÄ und ein Lernender (Detailhandelsfachmann) darum, die Bestellungen und den physischen Bestand von 2900 Artikeln der über 400 Lieferanten zu verwalten. Als Leiter der Abteilung ist Darios Celis, den wir für diesen Artikel interviewt haben, für die Verwaltung der Tausenden von Tonnen Streusalz verantwortlich, die jedes Jahr auf unseren Kantonstrassen zum Einsatz kommen, ebenso wie für den gesamten Treibstoff, der für den Fahrzeugpark benötigt wird. Zusammen mit seinem Team verwaltet er den riesigen Lagerbestand und die gut 3970 Bestellungen, die jedes Jahr aufgegeben werden.

Die Abteilung Einkauf und Lager stellt acht Kataloge mit einer beeindruckenden Vielfalt von 260 Artikeln zur Verfügung, die in verschiedenen Größen erhältlich sind. Darunter findet sich nicht nur Berufsbekleidung für verschiedene Branchen wie Strassenarbeiter, Mechaniker, Elektriker, Forstwarte, Schlosser, Carrosserielackierer, Hausmeister oder Mitarbeitende in der Direktion und anderen Dienststellen, sondern auch persönliche Schutzausrüstung (PSA), die auf die jeweilige Branche zugeschnitten ist.

Daneben verwaltet die Sektion Unterhaltslogistik wie bereits erwähnt auch einen beachtlichen Fahrzeugpark, der 68 PKWs, 76 Jeeps, 112 Pickups, 21 Kleinbusse, 11 Lastwagen, 550 Maschinen sowie über 1850 kleine Unterhaltsmaschinen umfasst. Alle diese Fahrzeuge werden vor Ort gewartet, wofür entsprechendes Material benötigt wird.

Aktuell werden neue Lagerhallen und Räumlichkeiten gebaut, in denen diese Materialbestände bald untergebracht werden können.



Joël Pernet, magasinier | Joël Pernet, Magaziner

Entretien avec Darios Celis, chef de cellule et Joël Pernet, magasinier

Décrivez-nous une de vos « journées types ».

Dario Celis: Mes journées sont très variées. Tous les jours, de nouvelles demandes doivent être analysées et traitées mais, en général, ça commence par le contrôle du stock de carburant des sites et du sel pour l'ensemble du canton, avec la création des commandes nécessaires. Je traite ensuite la validation des factures, puis je continue souvent avec une séance ou la recherche de matériel (normes, offres, décisions, élaboration de différents documents pour les marchés publics). La suite de ma journée est aussi occupée par le suivi des différents projets relatifs au prochain déménagement du magasin et la mise en place informatique des projets avec mes magasiniers.

Joël Pernet: Dans une journée, en gros, je contrôle les stocks et les commandes, je réponds aux demandes des ateliers et des cantonniers et le cas échéant leur fournis le matériel et l'outillage dont ils ont besoin pour leurs interventions. Je dois également faire le suivi des équipements EPI. Parfois je réponds à des besoins en lien avec des services externes qui collaborent avec le SDM.

Quelles sont les qualités nécessaires, selon vous, pour effectuer votre travail ?

DC: Dans mon cas, il est nécessaire d'avoir des compétences techniques pour les achats et il faut être méthodique, pragmatique et résistant au stress.

JP: Pour mener à bien mon travail, je considère qu'il est primordial d'être capable d'interagir efficacement avec les autres, car une partie de mes responsabilités implique un contact direct avec les gens. Ensuite, je dois être organisé pour gérer efficacement le flux constant des demandes et des tâches à accomplir. Il faut aussi posséder un sens de l'initiative et une certaine autonomie pour anticiper les besoins.

Quelles sont vos activités favorites ?

DC: Actuellement, je participe à différents travaux d'études pour l'amélioration du magasin (informatique et structurelle). Par le passé, j'ai déjà mené des projets et les voir se concrétiser, c'est indiscutablement mon moteur.

JP: J'apprécie le fait d'être en contact avec différentes personnes, tant au sein de notre service qu'avec des intervenants externes, afin d'échanger des points de vue et d'optimiser notre travail.

Im Gespräch mit Darios Celis, Abteilungsleiter, und Joël Pernet, Magaziner

Beschreiben Sie uns, wie ein typischer Arbeitstag bei Ihnen aussieht.

Dario Celis: Meine Tage sind sehr abwechslungsreich. Jeden Tag treffen neue Anfragen ein, die analysiert und bearbeitet werden müssen. In der Regel beginnen meine Arbeitstage aber damit, den Treibstoffvorrat der einzelnen Standorte und das Salz für den gesamten Kanton zu kontrollieren und die notwendigen Bestellungen vorzubereiten. Dann kümmere ich mich darum, die Rechnungen zu validieren, und oftmals geht es dann in Sitzungen oder ich beschäftige mich mit Recherchen zu Material (Standards, Angebote, Entscheide, Vorbereitung verschiedener Unterlagen für öffentliche Ausschreibungen). Besonders aktuell sind momentan die verschiedenen Projekte in Zusammenhang mit dem bevorstehenden Umzug des Lagers und die IT-Projekte, die zusammen mit den Magazinern umgesetzt werden.

Joël Pernet: An einem typischen Arbeitstag kontrolliere ich die Lagerbestände und Bestellungen, bearbeite die Anfragen der Werkstätten und Strassenarbeiter und liefere ihnen bei Bedarf das Material und die Werkzeuge, die sie für ihre Einsätze benötigen. Ich bin auch für die PSA (persönliche Schutzausrüstung) verantwortlich. Manchmal kümmere ich mich zudem um Anfragen von externen Abteilungen, die mit der DFM zusammenarbeiten.

Welche Qualitäten sind für Ihre Arbeit Ihrer Meinung nach unerlässlich?

DC: In meinem Fall ist es wichtig, technische Fähigkeiten mitzubringen, die für die Beschaffung benötigt werden, und man muss methodisch, pragmatisch und stressresistent sein.

JP: Bei meiner Arbeit ist es wichtig, effizient mit anderen interagieren zu können; ein Teil meiner Aufgaben beinhaltet den direkten Kontakt mit Menschen. Außerdem muss ich sehr organisiert und strukturiert sein, um den ständigen Strom von Anfragen und Aufgaben effizient bewältigen zu können. Aber auch Eigeninitiative und eine gewisse Autonomie sind nötig, um die Bedürfnisse antizipieren zu können.

Was gehört zu Ihren Lieblingsarbeiten?

DC: Aktuell bin ich in verschiedene (IT- und strukturelle) Projekte involviert, mit denen die Abläufe im Magazin verbessert werden sollen. In der Vergangenheit habe ich bereits verschiedene Projekte geleitet und die Möglichkeit, an solchen Projekten mitzuwirken und bis zum Abschluss betreuen zu können, ist für mich grosse Motivation.



Darios Celis, chef de cellule | Darios Celis, Abteilungsleiter

Et à l'inverse, celles que vous trouvez les plus redondantes ?

DC: Mon poste me constraint à être très souvent derrière un bureau. Malheureusement, je ne peux pas faire différemment, l'évolution passe par l'informatique, c'est un fait.

JP: Personnellement, je n'en trouve pas, le travail est très varié!

Quel est le plus gros challenge auquel vous êtes confronté ?

DC: Faire que les changements futurs se passent pour le mieux: un magasin plus technique, une politique interne d'achats, une surveillance des marchés pour des articles qui sont de moins en moins faciles à trouver, ainsi que le changement des équipements thermiques vers l'électrique.

JP: Le plus gros défi consiste à assurer un dépannage rapide en pièces pour les engins de salage et de déneigement pendant les mois d'hiver et à faire preuve de réactivité pour éviter les ruptures de stock. De plus, nous devons gérer efficacement les changements liés à l'arrivée des véhicules et des machines électriques.

Est-ce que vous collaborez souvent avec vos collègues d'autres secteurs ?

DC: Oui souvent, nous achetons de la marchandise pour différents services, des EPI, des habits et équipements pour le SIP, des habits pour le SUTIII, des habits pour les services de l'agriculture, les musées et l'office cantonal d'archéologie ainsi que du matériel pour le service de la circulation et le centre de formation Botza. À noter que la collaboration ne s'arrête pas là et qu'ils nous dépannent souvent pour nous rendre service, nous faisons de même dès que possible.

JP: Oui, nous collaborons fréquemment avec nos collègues d'autres services, en particulier avec le SIP et le SUTII notamment pour les besoins en outillage et en équipements de protection individuelle (EPI).

Est-ce que votre travail varie en fonction des saisons ?

DC: Oui, la saisonnalité est très marquée chez nous, l'été nous faisons les achats et l'approvisionnement pour l'hiver et vice versa. La consommation de produits varie en fonction de la saison. Par exemple, l'achat des pièces et des petites machines d'entretien est plus important en été.

JP: Oui. En hiver, notre priorité est le dépannage, mais nous en profitons pour faire le service des machines et des engins de fauchage utilisés en printemps et en été. En été, nos activités se concentrent davantage sur l'entretien et la mise en ordre des lames et des scieuses, ainsi que sur les réparations urgentes des machines de fauchage.

Finalement, avez-vous quelque chose de surprenant à révéler sur votre travail ?

DC: Pour moi, la chose la plus surprenante (et que les gens ne connaissent pas, parfois même à l'interne), c'est la gestion du sel. Nous utilisons quatre types de sel différents et nous avons une capacité de stockage de 12 615 tonnes en Valais, réparties en 21 silos et halles de capacités différentes sur l'ensemble du canton (montagne, plaine, etc). Lors d'une journée exceptionnelle de neige, 1230 tonnes peuvent être utilisées. En revanche, nous devons compter 30 jours pour réapprovisionner la même quantité. Notre approvisionnement doit être quotidien afin de ne pas mettre en péril la sécurité des usagers de la route. Avant de travailler pour l'État, en sortant de chez moi tôt le matin, je n'aurais jamais imaginé toute la logistique que cela impliquait pour que je puisse me rendre à mon travail en toute sécurité !

JP: Ich schätze es sehr, mit verschiedenen Leuten in Kontakt zu kommen, ob intern in unserer Dienststelle oder mit externen Fachleuten. Es ist mir wichtig, ihren Standpunkt zu erfahren, damit ich meine Arbeit optimieren kann.

Und was halten Sie für überflüssig?

DC: Meine Position ist gezwungen, mit viel Büroarbeit verbunden und ich kann leider auch nicht ändern, dass ein Grossteil der Entwicklung über die Informatik geschieht.

JP: Ich finde persönlich nichts, die Arbeit ist sehr abwechslungsreich.

Was ist die grösste Herausforderung, mit der Sie sich konfrontiert sehen?

DC: Dass die verschiedenen Änderungen, die anstehen, möglichst problemlos über die Bühne gehen. Vom technisch hochstehenden Lager über die interne Beschaffungspolitik bis hin zur Preisüberwachung bei Artikeln, die immer schwerer zu finden sind, oder der Umstellung von Geräten mit Verbrennungsmotor auf solche mit Elektroantrieb.

JP: Die grösste Herausforderung besteht darin, in den Wintermonaten möglichst schnell Ersatzteile für Streu- und Schneeräumfahrzeuge zu besorgen und Lieferengpässe zu vermeiden. Außerdem müssen wir die Veränderungen, die mit der Umstellung auf Elektrofahrzeuge und -maschinen einhergehen, effizient bewältigen.

Arbeiten Sie häufig mit Kollegen aus anderen Bereichen zusammen?

DC: Ja oft. Wir kaufen häufig Waren für verschiedene Dienststellen ein, PSA, Bekleidung und Ausrüstung für die DIB, Bekleidung für DGEIII, Bekleidung für die Dienststelle für Landwirtschaft, die Kantonsmuseen und das Kantonale Amt für Archäologie sowie Material für die Dienststelle für Straßenverkehr oder das Ausbildungszentrum Botza. Aber die Zusammenarbeit beschränkt sich nicht nur darauf und wir helfen uns auch wann immer möglich gegenseitig aus.

JP: Ja, wir arbeiten häufig mit Kollegen aus anderen Dienststellen zusammen, insbesondere mit der DIB und der DGEIII. Dabei geht es oft um den Bedarf an Werkzeugen und persönlicher Schutzausrüstung (PSA).

Ist Ihre Arbeit saisonabhängig?

DC: Ja, das ist bei uns sehr ausgeprägt. Im Sommer erledigen wir die Einkäufe und die Versorgung für den Winter und im Winter dann umgekehrt. Je nach Saison ist der Verbrauch der Produkte unterschiedlich, z. B. werden im Sommer mehr Kleinteile und kleine Geräte für die Wartung angeschafft.

JP: Ja, im Winter hat ganz klar die Pannenhilfe Priorität, aber wir nutzen die Zeit auch, um die Maschinen und Mähdrescher zu warten, die im Frühjahr und Sommer eingesetzt werden. Im Sommer konzentrieren sich unsere Aktivitäten dann vermehrt auf die Wartung und Instandsetzung der Schneepflüge und Streufahrzeuge sowie auf dringende Reparaturen von Mähdreschern.

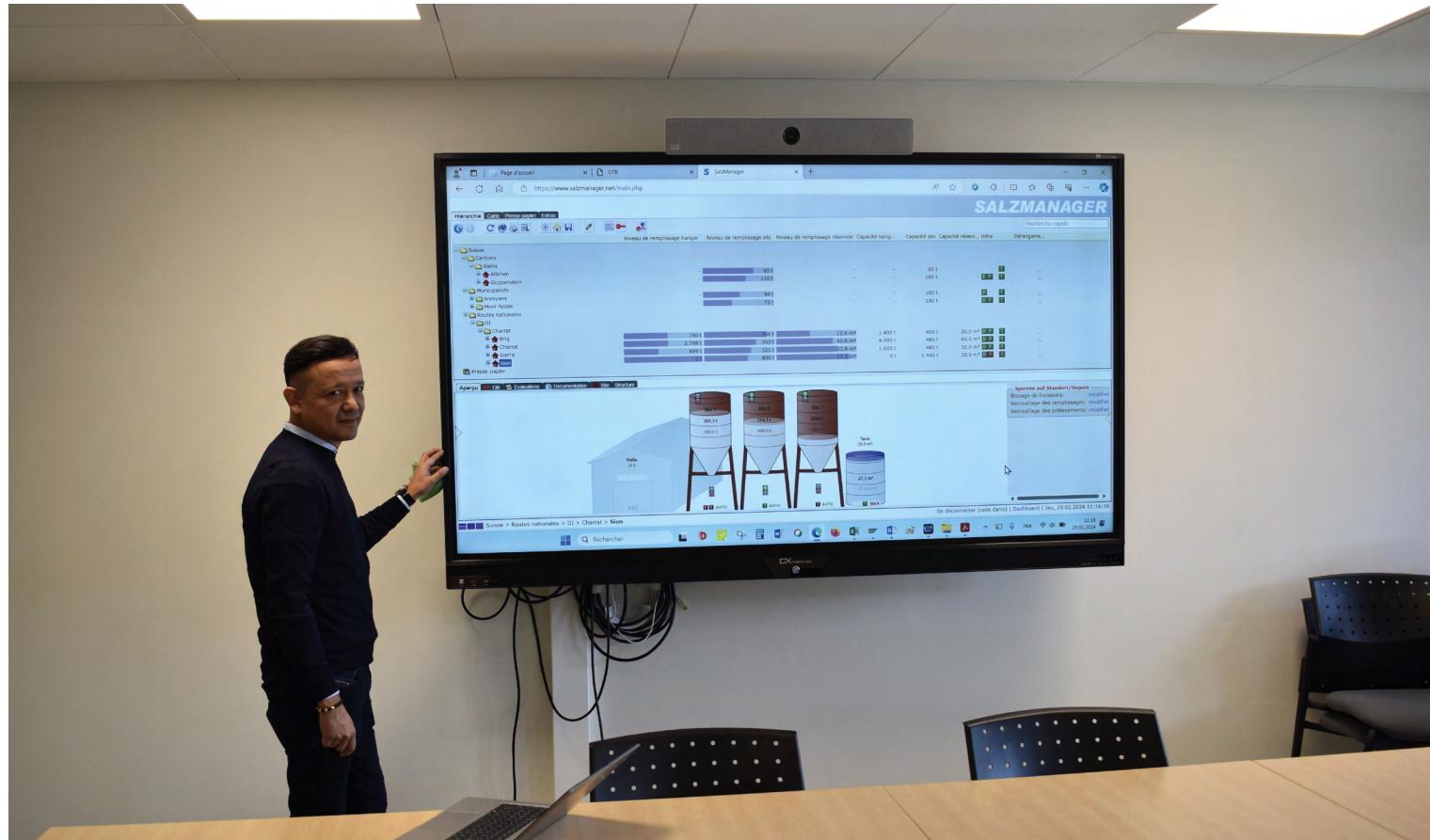
Können Sie uns noch etwas Spezielles über Ihre Arbeit verraten?

DC: Für mich am erstaunlichsten ist, dass die Leute, manchmal sogar intern, nicht wissen, worum es beim Salzmanagement geht oder was das überhaupt ist. Wir verwenden 4 verschiedene Arten von Salz und haben im Wallis eine Lagerkapazität von 12 615 Tonnen, die in 21 Silos und Hallen mit unterschiedlichen Kapazitäten über den ganzen Kanton verteilt sind (Bergtäler, Talebene usw.). Bei ausserordentlichem Schneefall können pro Tag bis zu 1230 Tonnen verbraucht werden. Um die gleiche Menge

JP: Chaque année, notre travail implique le contrôle de tous les équipements de protection individuelle (EPI) comme les casques, les cordes, les harnais, etc. Il existe des normes strictes en fonction du matériel. Par exemple, les casques ne peuvent pas être utilisés au-delà de 10 ans. Pour mener à bien cette tâche, nous devons être habiles et cela nécessite une formation de quelques semaines.

wieder aufzufüllen, dauert es aber 30 Tage, d. h. unsere Versorgung muss täglich erfolgen, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden. Vor meiner Tätigkeit beim Staat ging ich frühmorgens aus dem Haus, ohne je einen Gedanken daran zu verlieren, wie viel Logistik und andere Dinge dazu gehören, damit ich sicher zur Arbeit komme!

JP: Zu unserer Arbeit gehört es, jedes Jahr die persönlichen Schutzausrüstungen (PSA) wie Helme, Seile, Gurte usw. zu überprüfen. Dies erfordert viel Erfahrung und die Schulung der Leute. Diese Aufgabe kann zwischen drei bis vier Wochen in Anspruch nehmen und es gilt je nach Material strenge Vorgaben einzuhalten. Beispielsweise dürfen Helme nicht mehr als 10 Jahre lang verwendet werden.



Darios Celis, chef de cellule | Darios Celis, Abteilungsleiter

Projet d'harmonisation des équipements professionnels

Afin d'assurer la conformité des équipements professionnels garantissant la sécurité de tous les collaborateurs, le SDM et le SUTIII ont lancé un projet d'harmonisation des équipements, qu'il s'agisse des vêtements spécialisés ou des dispositifs de protection conformes aux normes de sécurité en vigueur.

Pour ce faire, un groupe de travail composé de collaborateurs des deux services a été mis en place afin de récolter les retours d'expériences des employés sur le terrain et d'identifier précisément leurs besoins.

Un «catalogue métiers» exhaustif a été élaboré fin janvier, détaillant les types de vêtements et d'équipements nécessaires pour chaque fonction.

À l'heure actuelle, les services évaluent les demandes et proposeront des sélections de collections appropriées. Avant le 30 juin, ces propositions devront être examinées et validées afin de procéder à des appels d'offres en vue de la constitution d'un budget qui s'inscrira dans le cadre des marchés publics. L'intégration des nouveaux équipements est prévue dans le courant de l'année 2025.

Projekt zur Harmonisierung der Berufsausrüstungen

Mit dem Ziel, die Übereinstimmung der verschiedenen Schutzausrüstungen, Spezialbekleidung oder Schutzvorrichtungen ihrer Mitarbeitenden zu gewährleisten, haben die DFM und die DGEIII ein Projekt zur Harmonisierung lanciert und dazu eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitenden beider Dienststellen gebildet. Diese Arbeitsgruppe hat sich darum gekümmert, Rückmeldungen der Mitarbeitenden vor Ort einzuhören, um ihre Bedürfnisse eruieren zu können.

Ende Januar wurde ein umfassender Berufskatalog erstellt, in dem die für jede Funktion benötigte Bekleidung und Ausrüstung detailliert aufgeführt sind.

Aktuell werten die Dienststellen die Anfragen aus und werden eine Auswahl passender Kollektionen anbieten. Bis zum 30. Juni müssen diese Vorschläge geprüft und validiert werden, damit ein Budget zusammengestellt und die nötigen öffentlichen Ausschreibungen vorbereitet werden können. Die Einführung der neuen Ausrüstung und Bekleidung ist für 2025 geplant.

Stratégie cantonale Mobilité douce 2040: en avant toute!

Le 31 janvier 2024, le Conseil d'État a approuvé la Stratégie cantonale Mobilité douce 2040 élaborée par le SDM. Après l'adoption le 15 septembre 2022 par le Grand Conseil de la Loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne (LTPMDQuot), c'est une nouvelle étape importante qui a été franchie dans le développement de la mobilité douce en Valais.

Le document de trente pages décrit les développements nécessaires pour encourager la pratique de la marche et du vélo, au quotidien et dans les loisirs à long terme (horizon 2040).

La Stratégie cantonale Mobilité douce 2040 poursuit six objectifs stratégiques. Parmi eux, figurent l'augmentation de la distance parcourue en mobilité douce par habitant et par jour (de 2km à 6km) et le développement du «réflexe mobilité douce» pour tout déplacement de moins de 5km (aller à la boulangerie à pied ou à vélo par exemple).

Le déploiement de cette nouvelle stratégie sera progressif et reposera sur trois piliers (Réseaux, Infrastructures et Promotion), présentés ci-dessous :

- Réseaux: développer des réseaux d'itinéraires continus et de qualité. Le réseau cyclable quotidien constitue une priorité élevée pour le Canton. La concrétisation du plan présenté dans la stratégie se fera par le biais des plans sectoriels de mobilité douce cycliste quotidienne. Ces études, menées avec les communes, permettent de définir le réseau cantonal ainsi que les réseaux communaux (régionaux et locaux) qui le complètent. Elles se poursuivront à un rythme soutenu jusqu'à fin 2027, délai de planification imposé par la Loi fédérale sur les voies cyclables.

- Infrastructures: mettre en place des aménagements piétonniers et cyclables sûrs, continus, directs, attractifs, confortables et homogènes. La séparation des flux sera recherchée. Sept domaines d'intervention particulièrement importants ont été retenus: sécurisation et aménagement des liaisons cyclables, aménagement des espaces publics, sécurisation des carrefours et intersections, franchissement d'obstacles physiques, stationnement vélo, équipement des arrêts de transports publics et aménagement pour les pratiques de loisirs.

- Promotion: accompagner un changement d'habitude par des actions d'information et de sensibilisation, de formation, d'incitation et de facilitation.

La priorité sera mise sur la mobilité cycliste, qu'elle soit de loisirs ou quotidienne.



Kantonale Strategie Langsamverkehr 2040: Volle Kraft voraus!

Am 31. Januar 2024 hat der Staatsrat hat die kantonale Strategie Langsamverkehr 2040 genehmigt. Nachdem der Grosse Rat am 15. September 2022 das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (GöVALV) verabschiedet hatte, wurde nun mit der Strategie eine weitere wichtige Hürde genommen, um den Langsamverkehr im Wallis auszubauen.

Das 30-seitige Dokument erläutert die langfristige Vision (bis 2040) der Entwicklungen, die notwendig sind, um den Fuss - und Veloverkehr im Alltag und in der Freizeit zu fördern.

Die Vision der Strategie Langsamverkehr 2040 kommt in sechs strategischen Zielen zum Ausdruck. Dazu gehören unter anderem die Erhöhung des Modalsplits des Langsamverkehrs bei den täglich zurückgelegten Distanzen von 5 auf 15% (d. h. eine Erhöhung der durchschnittlichen Distanz von 2 auf 6 Kilometer pro Tag) und die Entwicklung eines «Langsamverkehr-Reflexes» für jeden Weg von weniger als 5 Kilometern (z.B. zu Fuss/mit dem Velo und nicht mit dem Auto zum Bäcker gehen).

Die Umsetzung dieser neuen Strategie wird schrittweise erfolgen und auf drei Pfeilern beruhen:

-Netze: Entwicklung von sicheren, durchgängigen und attraktiven Wegnetzen; das Alltagsvelowegnetz hat für den Kanton hohe Priorität. Konkretisiert wird der in der Strategie präsentierte schematische Plan durch die Erstellung von Sektorplänen für den Alltagsveloverkehr. Über diese Studien, die in Zusammenarbeit mit den Gemeinden durchgeführt werden, sollen das kantonale Netz und die komplementären kommunalen (regionalen/lokalen) Netze definiert

werden. Die Studien werden bis 2027 in einem hohen Tempo weitergeführt - diese Planungsfrist hat der Bund in seinem Veloweggesetz vorgegeben.

-Infrastrukturen: Einrichtung von sicheren, durchgängigen, direkten, attraktiven, komfortablen und homogenen Fuss - und Veloverkehrsanlagen; angestrebt wird dabei die Trennung der Ströme zur Erhöhung der Sicherheit. Sieben Interventionsbereichen wurde eine besonders hohe Priorität zugeteilt: Sicherung und Gestaltung von Veloverbindungen, Gestaltung der öffentlichen Räume, Sicherung von Kreuzungen und Verzweigungen, Überwindung physischer Hindernisse, Veloabstellplätze, Ausstattung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Ausgestaltung für Freizeitaktivitäten.

-Durchführung von Fördermassnahmen: Begleitung der Änderung von Gewohnheiten durch Aktionen in den drei Hauptbereichen Information & Sensibilisierung, Ausbildung und Anreizschaffung & Erleichterung.

Der Schwerpunkt wird auf dem Veloverkehr, ob Freizeit- oder Alltagsverkehr, liegen.

La mise en œuvre de cette stratégie sera progressive, en profitant des opportunités qui se présentent (notamment le renouvellement courant des routes) et en créant une dynamique propre de projets pour les secteurs présentant les plus forts degrés de priorité (flux importants, publics sensibles et/ou défauts de sécurité particuliers). Pour la mise en œuvre du réseau cycliste quotidien cantonal, les besoins financiers sont estimés en première approche entre 10 et 12 millions de francs par année, soit 200 à 250 millions d'investissements sur une période de 20 ans. De nouvelles ressources humaines seront également nécessaires pour la planification, la construction et l'entretien de ce réseau.

Ces moyens, comme ceux nécessaires à la promotion et au subventionnement d'infrastructures communales prévu par la loi, seront mobilisés dans le cadre du budget ordinaire du Service.

Avec cette stratégie ambitieuse, tous les instruments sont désormais à disposition pour accélérer l'action publique en matière de mobilité douce et contribuer ainsi à développer une mobilité durable, moderne et inclusive adaptée aux réalités d'un canton alpin.

Entre recherches, réflexions, échanges, séances de travail et de pilotage, développement et consolidation des contenus, rédaction, illustration, traduction, il aura fallu plus de deux ans pour mener à bien ce projet. Une dizaine de personnes ont été activement impliquées, au sein même du Service (section TP, section Infra, arrondissements, direction) ou en ressources externes (GEOGRAFE Sàrl, LR communication). Qu'elles soient ici remerciées pour leur implication!

Et maintenant, en avant toute!

Texte de Laure Berg, Sébastien
Métrailer et Florent Poulin

Dabei soll die Strategie schrittweise umgesetzt werden, wobei es gilt, die sich bietenden Chancen (insbesondere bei laufenden Strassensanierungen) zu nutzen und bei Projekten in den Bereichen mit den höchsten Prioritätsstufen (grosse Verkehrsströme, sensible Zielgruppen und/oder besondere Sicherheitsmängel) eine echte Dynamik zu schaffen. Der Finanzbedarf in Zusammenhang mit der Realisierung des kantonalen Alltagsvelowegnetzes wird auf 10-12 Millionen Franken pro Jahr geschätzt, womit sich über einen Zeitraum von 20 Jahren Investitionen in der Grössenordnung von 200-250 Millionen Franken ergeben. Auch für die Planung, den Bau und die Instandhaltung des Netzwerks werden neue personelle Ressourcen benötigt.

Die dafür nötigen Mittel werden, ebenso wie die Gelder, die zur Förderung und Subventionierung der gesetzlich vorgesehenen kommunalen Infrastrukturen nötig sind, über das ordentliche Budget der Dienststelle bereitgestellt.

Mit der ambitionierten Strategie stehen nun alle Instrumente zur Verfügung, um die Aktionen der öffentlichen Hand im Bereich des Langsamverkehrs zu beschleunigen und so zur Entwicklung einer nachhaltigen, modernen und inklusiven Mobilität beizutragen, die an die Realitäten eines Alpenkantons angepasst ist.

Von den Recherchen, Reflexionen, Austausch, Arbeits - und Steuerungssitzungen, Entwicklung und Konsolidierung der Inhalte, Redaktion, Illustration und Übersetzung dauerte es mehr als zwei Jahre, bis dieses Projekt erfolgreich abgeschlossen werden konnte. An der Strategie aktiv mitgewirkt haben rund 10 Personen, die intern in der Dienststelle selbst (Sektion öV, Sektion Infrastrukturen, Kreise, Direktion) oder extern (GEOGRAFE Sàrl, LR Communication) tätig sind. Ihnen an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön.

Und nun gilt: Volle Kraft voraus!

Text von Laure Berg, Sébastien
Métrailer und Florent Poulin





Le PASS 13*, ça continue!

En décembre 2022, le projet pilote PASS 13* a débuté sa première phase de test. Trois montants de crédits étaient disponibles à l'achat. En un mois et demi, 480 PASS 13* ont trouvé preneurs.

Avantage tarifaire, facilité et flexibilité d'utilisation, une enquête de satisfaction a démontré que plus de 82 % des sondés étaient satisfaits du PASS 13* à l'issue de l'expérience. Afin de décider de la pérennité du PASS 13*, le Canton, en collaboration avec la branche, lance une deuxième phase de test. Les buts? Récolter plus d'informations, tester les améliorations du produit mais également évaluer la complémentarité du PASS 13* au «Demi-tarif PLUS», un nouveau crédit de transport public lancé au niveau national en décembre dernier.

L'offre prolongée et adaptée, propose deux types de PASS 13* soit:

- une version à 160 francs qui donne droit à un crédit de transport public d'une valeur de 200 francs sur 12 mois (soit un bonus de 20 %);
- et une version à 375 francs qui donne droit à un crédit de transport public de 500 francs sur 12 mois (soit un bonus de 25 %).

Le produit se combine avec le demi-tarif et reste valable sur tout le territoire valaisan durant 12 mois à partir de son activation avec l'application FAIRTIQ.

Texte de Linda Tesauro

Es geht weiter für den PASS 13*

Der PASS 13*, das öV-Guthaben mit dem man die öffentlichen Verkehrsmittel zu ermässigten Preisen nutzen kann, geht in die zweite Testphase. Das Pilotprojekt, dessen Ziel es ist, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern, wurde mit der ersten Testphase im Dezember 2022 lanciert. In dieser ersten Testphase konnten zwischen dem 11. Dezember 2022 und dem 31. Dezember 2023 drei verschiedene Guthaben erworben werden, wobei rund 480 PASS 13* abgesetzt wurden.

In einer Umfrage zeigten sich über 82% der Käuferinnen und Käufer mit dem PASS 13* zufrieden und nannten den Preisvorteil, die einfache Handhabung und die Flexibilität als Gründe.

Um über die nachhaltige Weiterführung des PASS 13* zu entscheiden, hat der Kanton nun in Zusammenarbeit mit Branchenvertretern eine zweite Testphase lanciert. Ziel ist es, weitere Informationen zu sammeln, Produktverbesserungen zu testen, aber auch die Komplementarität des PASS 13* mit dem neuen Guthaben-Abo der SBB «Halbtax PLUS» zu beurteilen, welches im vergangenen Dezember auf nationaler Ebene eingeführt wurde.

Das verlängerte und angepasste Angebot umfasst nun zwei Varianten des PASS 13*:

- der PASS 13* für 160.-, der zu einem Guthaben für den öffentlichen Verkehr im Wert von CHF 200.- über 12 Monate berechtigt, was einem Rabatt von 20% entspricht;
- der PASS 13* für 375.-, der zu einem Guthaben für den öffentlichen Verkehr im Wert von CHF 500.- über 12 Monate berechtigt, was einem Rabatt von 25% entspricht.

Das Produkt lässt sich mit dem Halbtax kombinieren und ist ab Aktivierung über die FAIRTIQ-App 12 Monate lang im ganzen Wallis gültig.

Text von Linda Tesauro

Actualisation du guide technique pour la valorisation des déchets de chantier minéraux

En 2016, le Canton et les milieux de la construction ont édité un guide à l'attention des maîtres d'ouvrage, ingénieurs, architectes, entrepreneurs et fournisseurs du milieu de la construction servant à valoriser les matériaux de déconstruction minéraux, notamment les enrobés et graves qui concernent particulièrement notre service.

Huit ans plus tard, de nouvelles ordonnances et normes sont entrées en vigueur et de nombreuses modifications normatives ont eu lieu concernant les enrobés, les graves et les bétons, trois domaines clés du guide technique.

Par ailleurs, même si une évolution des mentalités s'est opérée, les efforts en direction d'une véritable économie circulaire doivent se poursuivre afin d'augmenter l'utilisation de matériaux recyclés sur les chantiers valaisans. Une mise en œuvre concrète et rapide de ce guide est donc indispensable.

Le nouveau guide, pratique avant tout, définit des conditions-cadres pour une augmentation de l'utilisation des matériaux de recyclage sur les chantiers valaisans. Il formule les exigences à respecter pour obtenir des enrobés, bétons et graves de recyclage de haute qualité.

La mise à jour du guide s'est faite conjointement entre des partenaires publics et privés, à savoir le Service de la mobilité (SDM), le Service de l'environnement (SEN), le Service de la construction des routes nationales (SCRN), le Service immobilier et patrimoine (SIP), l'Association valaisanne des entrepreneurs (AVE), l'Association valaisanne des graviers et du béton (AVGB), les ingénieurs et architectes Valais (IAVS), la section valaisanne de la Société suisse des ingénieurs et architectes (SIA) et l'Association valaisanne des services techniques communaux (AVST). Une collaboration qui démontre la volonté des milieux concernés de poursuivre les efforts pour se diriger vers une économie circulaire.

Le nouveau «Guide technique pour la valorisation des matériaux de déconstruction minéraux» est disponible sur le site internet du SDM, sous www.vs.ch/fr/web/sdm/documentation, en français et en allemand.

Überarbeitung des technischen Leitfadens für die Verwertung mineralischer Rückbaumaterialien

2016 haben der Kanton und das Baugewerbe eine Praxishilfe zur Verwendung mineralischer Recycling-Baustoffe herausgegeben, die sich gleichermaßen an Bauherrschaf-ten, Ingenieure, Architekten, Unternehmer und Zulieferer im Baugewerbe richtete.

Acht Jahre später sind neue Bundesverordnungen und bundesrechtliche Standards in Kraft getreten, darunter die Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (VVEA), und es gab zahlreiche normative Änderungen in Bezug auf Asphalt, Kies und Beton, die drei Schlüsselbereiche der Praxishilfe. Darüber hinaus wurden in verschiedenen Bereichen Forschungsprojekte realisiert, die ebenfalls eine Aktualisierung des Leitfadens nötig machten.

Auch wenn bereits ein Mentalitätswandel stattgefunden hat, müssen im Hinblick auf eine echte Kreislaufwirtschaft weitere Anstrengungen unternommen werden, um die Verwendung von Recyclingmaterial auf den Walliser Baustellen zu erhöhen. In diesem Zusammenhang ist eine rasche Umsetzung des Leitfadens in der Praxis unerlässlich.

Der neue Leitfaden, bei dem grosser Wert auf die Praxisorientierung gelegt wurde, definiert die Rahmenbedingungen für eine verstärkte Verwendung dieser Materialien. Er formuliert die Anforderungen, die bei der Verwertung von mineralischen Bauabfällen (Ausbauasphalt, Betonabbruch und Kiessand) zu beachten sind, um hochwertige Recyclingmaterialien zu erhalten. Daneben werden die Besonderheiten bei der Verwendung von Recyclingmaterial in den einzelnen Projektphasen und auf der Baustelle sowie die Rollen und Aufgaben der verschiedenen Akteure und Beteiligten beschrieben.

Überarbeitet wurde der Leitfaden in Zusammenarbeit privater und öffentlicher Partner. Dies sind die Dienststelle für Mobilität (DFM), die Dienststelle für Umwelt (DUW), die Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB), die Dienststelle für Immobilien und Bauliches Erbe (DIB), der Walliser Baumeisterverband (WBV), der Verband der Walliser Kies - und Betonindustrie (VWKB), die Ingenieure Architekten Wallis (IAVS), die Walliser Sektion des schweizerischen Ingenieur - und Architekten-Vereins (SIA) und die Walliser Vereinigung der Gemeinde-Bauämter (WVGB). Eine Zusammenarbeit, die die Bereitschaft der betroffenen Kreise zeigt, weitere Anstrengungen in Richtung einer Kreislaufwirtschaft zu unternehmen.

Der auf der VVEA aufgebaute «Technische Leitfaden für die Verwertung mineralischer Rückbaumaterialien» steht online auf der Website der DFM unter www.vs.ch/de/web/sdm/dokumentation auf Deutsch und Französisch zur Verfügung.

Wer weitere Informationen dazu erhalten will, informiert sich in den beiden Richtlinien und Strategien, welche die technische Gruppe der DFM 2022 und 2023 herausgegeben hat. Diese finden sich auf der Plattform «Entretien des chaussées: Förderung von bituminösen Mischgütern mit hohem Anteil an Ausbauasphalt und Richtlinie zum Einsatz von ungebundenen Gemischen als Fundationsschichten im Straßenbau».

Nos jubilaires

Unsere Jubilare

Toutes ces personnes contribuent à la bonne synergie du Service de la mobilité et de l'unité territoriale III. Un grand merci pour leur dévouement et leur fidélité! Nous leur souhaitons une bonne continuation.

40 ans

Brunner Catherine
Secrétaire de direction |
Direktionssekretärin
Monnay Patrick
Ouvrier professionnel |
Fachkraft

35 ans

Delalay Philippe
Ouvrier-chauffeur |
Arbeiter Chauffeur
Sierro Pierre
Cantonnier I |
Strassenwärter I
Métrailler Jean-Paul
Cantonnier I |
Strassenwärter I

25 ans

Morard Christian
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Abgottspont Eddy
Voyer secteur 13 |
Strassenmeister
Sektor 13
Rey Jean-Pierre
Cantonnier II |
Strassenwärter II

30 ans

Maret Benoît
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Eyer Marcel
Cantonnier II |
Strassenwärter II

Alle diese Personen tragen zur guten Zusammenarbeit innerhalb der Dienststelle für Mobilität und Gebietseinheit III bei.. Darum herzlichen Dank für ihr Engagement und ihre Treue - weiter so!

25 ans

- Zwissig Cédric
Chef de groupe syst.
conduite/centr. Exp |
Gruppenleiter Leitsystem
/Betriebszentrum
- Kummer Patrick
Chef de centre |
Werkhofchef
Délèze Gilles
Collaborateur scientifique |
Wissenschaftlicher
Mitarbeiter
Follonier Serge
Cantonnier I |
Strassenwärter I
Reuse André
Cantonnier I |
Strassenwärter I

Favre Edmond

Chef d'exploitation |
Betriebsleiter

20 ans

Imboden Jean-Charles
Ouvrier professionnel |
Fachkraft
Farquet Hubert Jeannine
Responsable
administrative | *Administrative*
Verantwortliche
Surchat Bernard
Ouvrier professionnel |
Fachkraft
Trombert Pascal
Cantonnier II |
Strassenwärter II



15 ans

Rossier-Salamin Fanny
Spécialiste RH |
HR-Fachfrau
Imboden Patrick
Contrôleur-machiniste |
Kontrolleur-Maschinist
Zermatten François
Directeur des travaux |
Bauleiter
Perroud Pierre-André
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Bourgeois Serge
Cantonnier I |
Strassenwärter I
Di Natale Vincent
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Hischier Manfred
Directeur des travaux |
Bauleiter
Pralong Laurent-Michel
Collaborateur technique |
Technischer Mitarbeiter
Roth Gaston
Directeur des travaux |
Bauleiter
Bregy Philipp
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Leone Jean-Pierre
Directeur général des
travaux | *Allgemeiner*
Bauleiter
Gabioud Stéphane
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Mariéthoz Jean-Daniel
Ouvrier professionnel |
Fachkraft
Savioz Olivier
Cantonnier I |
Strassenwärter I
Salamin Michel
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Arbalettaz Patrice
Ouvrier professionnel |
Fachkraft
Roy Christian
Cantonnier II |
Strassenwärter II

10 ans

- Bagnoud Patrick
Ouvrier-chauffeur |
Arbeiter Chauffeur
- Sanchez Jacobo
Ouvrier-chauffeur |
Arbeiter Chauffeur
Fort Christian
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Monnet Ludovic
Collaborateur technique |
Technischer Mitarbeiter
Schnyder Marius
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Ritler Rafael
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Seifert Oliver
Contrôleur-machiniste |
Kontrolleur-Maschinist
Pfammatter Sandro
Contrôleur-machiniste |
Kontrolleur-Maschinist
Mathez Gabriel
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Savioz Frédéric
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Albrecht Roger
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Schmid Edwin
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Schmidt Mathias
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Lengen Bruno
Cantonnier II |
Strassenwärter II

5 ans

- Hildbrand Sascha
Chef de centre |
Werkhofche
- Bovier Cédric
Responsable mécanique |
Werkstattleiter
- Pannatier Frédéric
Chef de groupe-coll. tech.
Spécialisé | *Gruppenleiter-techn. Sachbearbeiter*
- Panchaud Nils
Chef de service | *Dienstchef*
- Stalder Fabian
Chef de groupe-coll. tech.
Spécialisé | *Gruppenleiter-techn. Sachbearbeiter*
- Michelod Blaise
Ouvrier-chauffeur |
Arbeiter Chauffeur
- Reduce Christian
Directeur des travaux |
Bauleiter
Dubuis Pais Céline
Collaboratrice économique |
Wirtschaftliche Mitarbeiterin
- Willenegger Julien
Ouvrier-chauffeur |
Arbeiter-Chauffeur
Sierro Nicolas
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Fardel Cédric
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Bourban Patrick
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Fernandez Miguel-Angel
Contrôleur téléphérique |
Kontrolleur Bergbahnen
Chabloz Nadia
Employée d'exploitation |
Unterhaltspraktikerin
Michelod Ludovic
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Favre Cédric
Collaboratrice économique |
Wirtschaftlicher Mitarbeiter
Imstepf Beat
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Sarrasin Bernard
Directeur des travaux |
Bauleiter
- Service de l'unité territoriale III
Gebietseinheit III

Métrailler Sébastien

Ingénieur MD | *Ingenieur Langsamverkehr*
Terrettaz Sébastien
Ingénieur | *Ingenieur Morard Pierre Yves*
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Mayoraz Thomas
Directeur des travaux |
Bauleiter
Gatti Gianluca
Ingénieur | *Ingenieur Carthoblaz Etienne*
Cantonnier II |
Strassenwärter II
Quezada Samuel
Directeur des travaux |
Bauleiter
Hildbrand Gilbert
Contrôleur-machiniste
et adjoint du directeur
d'exploitation | *Kontr.-Maschinist und Stellvertreter des Betriebsleiters*

• Service de l'unité territoriale III
Gebietseinheit III



IMPRESSIONUM

Conception
LR communication

Rédaction
Anne Duroux
Florent Poulin
Laure Berg
Linda Tesarо
Severin Bieri
Vincent Pellissier

Sébastien Métrailer
SDANA
SUTIII

Traduction
Monika Gschwend
Philipp Mooser

Typographies
PolySans, Suisse Neue

Impression
Valmedia AG

Photographies
LindaPhoto
SDANA
SDM
Studio Bonnardot
SUTIII

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS



Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement
Service de la mobilité

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
Dienststelle für Mobilität