

Le magazine des services de la mobilité et de l'unité territoriale III | Das Magazin der Dienststellen für Mobilität und Gebietseinheit III

DYNAMIK

2015-2025

10 ans | 10 Jahre

DU SERVICE DES ROUTES...
AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

VON DER DIENSTSTELLE FÜR
STRASSEN... ZUR DIENSTSTELLE
FÜR MOBILITÄT

Sommaire

Inhalt

3 Édito | *Editorial*

4 **5** **6** **7** **8** **9** Relier | *Verbinden*

10 **11** **12** **13** Apporter de la qualité au cœur des localités |
Qualität in die Herzen der Gemeinden bringen

14 **15** Suivre l'évolution des règles de l'art |
Die Entwicklung der Regeln der Kunst verfolgen

16 **17** **18** **19** Développer la mobilité douce |
Den Langsamverkehr fördern

20 **21** **22** **23** Améliorer l'offre des transports publics |
Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs verbessern

24 **25** **26** **27** Décarboner | *Dekarbonisieren*

28 **29** **30** **31** Faire face à la nature | *Sich der Natur stellen*

32 **33** **34** **35** Transformer nos métiers |
Unsere Berufe umgestalten

36 **37** **38** Sensibiliser | *Sensibilisieren*

39 Poursuivre | *Fortsetzen*



Chères et chers collègues

En dix ans, le service a fortement évolué. Nous avons modifié nos stratégies, nos bases légales, notre organisation et nos manières de travailler. Pour ce faire, il a fallu adapter nos ressources, qu'elles soient humaines, techniques ou financières, aux nouvelles réalités de notre monde. Celui-ci change rapidement et dès lors il impacte notre fonctionnement.

L'ensemble de la population est concerné par la mobilité. Les attentes évoluent et mettent en lumière des défis importants, particulièrement dans un territoire alpin comme le Valais. Traduisant ces évolutions, les normes s'adaptent et nous obligent à mettre en conformité en permanence nos réseaux de mobilité, routiers, ferroviaires ou encore par câble. Les contraintes environnementales, sécuritaires, technologiques ou de confort, toujours plus nombreuses, rendent le développement et l'entretien de ces réseaux de plus en plus complexe.

Notre service s'est mis en ordre de marche pour répondre à ces défis. Cela repose avant tout sur une équipe performante à tous les postes, intégrant au quotidien ces nouvelles contraintes. Des efforts de formation continue couplés à un état d'esprit positif motivent chacune et chacun d'entre nous dans son engagement au service de la mobilité des Valaisannes et des Valaisans mais aussi des hôtes de notre canton.

Une décennie, c'est l'occasion de faire un point de situation, une pause dans ce monde en perpétuel mouvement. Nous nous arrêterons donc un instant dans ce numéro de votre magazine sur dix points qui font la mobilité d'aujourd'hui et qui esquisseront la mobilité de demain. •

Vincent Pellissier, Ingénieur cantonal

Liebe Kolleginnen und Kollegen

In den letzten zehn Jahren hat sich unsere Dienststelle stark weiterentwickelt. Wir haben unsere Strategien, unsere gesetzlichen Grundlagen, unsere Organisation und auch unsere Arbeitsweisen verändert. Dafür war es notwendig, unsere Ressourcen – ob menschlich, technisch oder finanziell – an die neuen Realitäten unserer Welt anzupassen. Diese verändert sich schnell und beeinflusst somit direkt unsere Arbeitsweise.

Mobilität betrifft die gesamte Bevölkerung. Ihre Erwartungen entwickeln sich ebenfalls weiter und bringen bedeutende Herausforderungen mit sich, insbesondere in einem alpinen Gebiet wie dem Wallis. Um diesen Entwicklungen Rechnung zu tragen, müssen sich die Normen anpassen und zwingen uns dazu, unsere Mobilitätsnetze – sei es Strassen-, Bahn- oder Seilbahnnetze – ständig auf den neuesten Stand zu bringen. Umwelt-, Sicherheits-, Technologie- oder Komfortanforderungen, die immer zahlreicher werden, machen die Entwicklung und Wartung dieser Netze zunehmend komplexer.

Unsere Dienststelle hat sich darauf eingestellt, um den Herausforderungen dieser Komplexität gerecht zu werden. Die Grundlage dafür bildet ein in allen Bereichen leistungsfähiges Team, das diese neuen Anforderungen täglich integriert. Fortlaufende Weiterbildung, kombiniert mit einer positiven Einstellung, motiviert jede und jeden von uns in ihrem bzw. seinem Engagement für die Mobilität der Walliserinnen und Walliser sowie der Gäste unseres Kantons.

Ein Jahrzehnt bietet die Gelegenheit, eine Bestandsaufnahme zu machen – eine Pause in dieser sich ständig bewegenden Welt. In dieser Ausgabe Ihres Magazins werfen wir daher einen Blick auf zehn Punkte, welche die Mobilität von heute prägen und die Mobilität von morgen skizzieren werden. •

Vincent Pellissier, Kantonsingenieur

Les réseaux de mobilité sont le système d'irrigation du fonctionnement des activités humaines sur le territoire. Ces réseaux doivent être optimisés pour répondre aux évolutions sociologiques. Nous le verrons plus loin, d'autres évolutions doivent être prises en compte, comme les innovations technologiques ou l'augmentation des événements climatiques extrêmes. Les réponses apportées dans le passé ne sont plus toujours adaptées aux temps actuels et futurs. Le concept cantonal postule qu'une réponse multimodale est la plus à même de répondre à ces enjeux. Sans opposer les modes de transport, il nous apparaît essentiel de les complémentariser. Optimiser les ressources à disposition passe aussi par une réflexion approfondie sur le réseau cantonal routier. Des critères objectifs ont démontré que certains tronçons n'appartiennent pas à ce qui est entendu comme une tâche cantonale. Dès lors, un programme d'adaptation de la taille du réseau a été initié, permettant de faire classer certaines routes cantonales dans le réseau des routes nationales, financées par la Confédération, de déclasser d'autres tronçon n'ayant pas de fonction de trafic importante vers

Mobilitätsnetze sind das Bewässerungssystem für das Funktionieren menschlicher Aktivitäten in der Landschaft. Diese Netze müssen optimiert werden, um den soziologischen Entwicklungen gerecht zu werden. Wie wir später sehen werden, sind auch andere Entwicklungen zu berücksichtigen, wie technologische Innovationen oder die Zunahme extremer Wetterereignisse. Antworten, die in der Vergangenheit gegeben wurden, sind nicht immer an die heutigen und zukünftigen Zeiten angepasst. Das kantonale Mobilitätskonzept postuliert, dass diese Herausforderungen am besten mit einem multimodalen Ansatz bewältigt werden können. Ohne die Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen, erscheint es uns wesentlich, dass sich diese ergänzen. Die Optimierung der verfügbaren Ressourcen erfordert auch eine gründliche Überlegung zum kantonalen Strassennetz. Objektive Kriterien haben gezeigt, dass bestimmte Abschnitte nicht zu dem gehören, was als kantonale Aufgabe verstanden wird. Daher wurde ein Programm zur Anpassung der Netzgrösse eingeleitet. Dieses ermöglicht es, bestimmte Kantonsstrassen in das



Tunnel des Evouettes | Der Tunnel von Les Evouettes



Contournement de Stalden | Umgehung von Stalden

les communes, comme par l'exemple l'accès estival à des mayens sans habitant à l'année, ou encore de désaffecter certaines routes plus utilisées. En dix ans, le réseau cantonal aura ainsi été redimensionné, passant de 1850 km à 1680 km. Cela a permis d'affecter les ressources humaines et financières aux tronçons sur lesquels circule la majorité du trafic de notre région. Par ailleurs, les perspectives de développement de l'ensemble du territoire ont été améliorées grâce à des mesures favorisant le report modal (développement des transports publics et des modes doux). Les habitants des vallées latérales doivent pouvoir se déplacer et vivre dans les montagnes tout comme les habitants de la plaine doivent avoir accès à la montagne. Il ne faut pas opposer la plaine et la montagne. C'est l'attachement à la montagne qui fonde l'identité de l'ensemble de ce canton. Investir dans la mobilité douce aux endroits où elle a du sens, c'est donner plus de moyens à l'automobile là où elle est la plus pertinente, notamment à cause des réalités topographiques et climatiques, mais aussi de par la faible densité démographique de certaines régions du canton.

Le réseau cantonal routier valaisan repose sur une infrastructure dense de ponts et tunnels, essentielle pour relier les vallées alpines, sécuriser les trajets et garantir la fluidité du trafic dans cette région montagneuse. Les ponts et les tunnels ne se résument pas uniquement à des symboles d'ingéniosité humaine, des structures conçues pour surmonter des obstacles naturels ou relier physiquement deux points sur une carte. Ces infrastructures incarnent les enjeux sociaux, environnementaux, économiques, paysagers et culturels passés, présents et futurs.

Ces ouvrages réalisés pour la plupart au cours du XX^e siècle, ont supporté durant des décennies une forte augmentation du trafic avec des véhicules de plus en plus

Netz der Nationalstrassen aufzunehmen, welche von der Eidgenossenschaft finanziert werden, während andere Abschnitte ohne wichtige Verkehrsaufgabe an die Gemeinden übergeben werden – wie beispielsweise der sommerliche Zugang zu Maiensässen ohne ganzjährige Bewohnung – oder bestimmte weniger genutzte Strassen ausser Betrieb gesetzt werden. Innerhalb von 10 Jahren wurde das kantonale Netz von 1850 km auf 1680 km verkleinert. Die dadurch freigesetzten Ressourcen – sowohl personeller als auch finanzieller Art – konnten auf die Abschnitte konzentriert werden, auf denen der Grossteil des Verkehrs unserer Region fliesst. Gleichzeitig wurden durch Massnahmen zugunsten des Modalwechsels (Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs) Ressourcen umgelenkt, um die Entwicklungsperspektiven aller Regionen des Kantons zu verbessern. Die BewohnerInnen der Seitentäler müssen sich in den Bergen bewegen und leben können, ebenso wie den BewohnerInnen der Talebene der Zugang zu den Bergen offenstehen soll. Die Talebene und die Berge dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Verbundenheit mit den Bergen bildet die Identität des gesamten Kantons. Investitionen in den Langsamverkehr dort, wo er Sinn macht, bedeuten auch mehr Mittel für das Auto da, wo es am zweckdienlichsten ist – insbesondere aufgrund der topografischen und klimatischen Gegebenheiten sowie der geringen Einwohnerdichte in einigen Regionen des Kantons.

Das kantonale Strassennetz des Wallis basiert auf einer dichten Infrastruktur aus Brücken und Tunneln, die wesentlich ist, um alpine Täler zu verbinden, Strecken zu sichern und den Verkehrsfluss in unserer Bergregion zu gewährleisten. Brücken und Tunnel sind nicht nur Symbole menschlicher Ingenieurskunst – Strukturen, die geschaffen wurden, um natürliche Hindernisse zu überwinden oder

lourds. Les conditions hivernales souvent difficiles et le maintien du réseau routier demande un déneigement efficace qui inclut un épandage de sel de déverglaçage peu propice à la durabilité du béton. Aujourd'hui, le Valais compte près de 2300 ouvrages d'art. L'entretien et la sécurisation de ces structures sont une des priorités du SDM et nécessitent des ressources financières et humaines importantes. À ce jour, un tiers du réseau routier cantonal est dans un état mauvais ou critique. Le manque de ressource, humaine et financière, provoque une dégradation qui, compte tenu de l'âge de notre réseau, va aller en s'accroissant. Certains ouvrages d'art notamment nécessitent des travaux urgents pour éviter de mettre en péril la sécurité des usagers. Si le service s'attelle à alarmer l'autorité depuis des années sur cette situation, il apparaît que les réponses à cet enjeu majeur n'ont pas encore été apportées.

Le tunnel de contournement des Évouettes, sera inauguré le 13 septembre prochain. Ce défi de longue haleine pour les ingénieurs du service de la mobilité touche finalement à son terme après sept ans de travaux, parfois complexes mais dont les défis ont façonné des expériences désormais solides au sein du service. Malgré des aspirations toujours d'actualité, comme soulager un village du trafic de transit et améliorer la qualité de vie de ses habitants, ce projet mis à l'enquête en 2002 ne verrait certainement plus le jour aujourd'hui. Un tel ouvrage génèrerait du trafic induit pesant sur les autres points critiques du réseau routier. C'est pour cette raison, entre autres, que les grands projets de contournement comme celui de St-Gingolph, Savièse, Steg-Hohtenn ou encore de Sierre ont été abandonnés. Sans compter que les problèmes de saturation du réseau routier en Valais sont majoritairement de l'ordre des hyperpoints, à l'exception des principaux week-ends de skis et périodes de vacances scolaires, et que les infrastructures ne doivent pas être dimensionnées pour les pics d'affluence. Les questions de mobilité doivent être résolues de manière différente, par

physisch zwei Punkte auf einer Karte zu verbinden. Diese Infrastrukturen verkörpern soziale, ökologische, wirtschaftliche, landschaftliche und kulturelle Herausforderungen der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.

Diese Bauwerke wurden grösstenteils im 20. Jahrhundert errichtet und haben über Jahrzehnte hinweg eine starke Zunahme des Verkehrs mit immer schwereren Fahrzeugen getragen. Die Winterbedingungen sind ebenfalls oft schwierig und die Instandhaltung des Strassennetzes erfordert eine effektive Schneeräumung einschliesslich des Einsatzes von Streusalz zur Enteisung – wenig förderlich für die Haltbarkeit von Beton. Heute gehört die Wartung und Sicherung dieser rund 2300 Kunstbauten zu den Prioritäten der DFM und erfordert erhebliche finanzielle sowie personelle Ressourcen. Ein Drittel des kantonalen Strassennetzes befindet sich heute in einem schlechten oder kritischen Zustand. Der Mangel an personellen und finanziellen Ressourcen führt zu einer Verschlechterung, die sich angesichts des Alters unseres Netzes weiter beschleunigen wird. Besonders bei gewissen Kunstbauten sind dringend Sanierungsarbeiten erforderlich, um die Sicherheit der NutzerInnen nicht zu gefährden. Obwohl die zuständige Dienststelle die Behörden seit Jahren auf diese Situation aufmerksam macht, wurden bislang keine ausreichenden Antworten auf diese zentrale Problematik gefunden.

Der Umfahrungstunnel von Les Evouettes, Vermächtnis einer Vision, die den motorisierten Individualverkehr priorisiert, wird am 13. September eingeweiht. Dieses langwierige Projekt, das die Ingenieure der Dienststelle für Mobilität über sieben Jahre hinweg herausgefordert hat, erreicht endlich seinen Abschluss. Die Arbeiten waren oft komplex, haben jedoch wertvolle Erfahrungen innerhalb der Dienststelle geschaffen. Trotz weiterhin aktueller Ziele, wie der Entlastung des Dorfes vom Durchgangsverkehr und der Verbesserung der Lebensqualität seiner BewohnerInnen, würde ein solches Projekt, das 2002 zur öffentlichen Auflage



Pont de Chinegga © Nicolas Sedlatchek Photographie | Chinegga-Brücke © Nicolas Sedlatchek Fotografie



Tunnel des Pyramides d'Euseigne © Nicolas Sedlatckeh Photographie | Tunnel der Pyramiden von Euseigne © Nicolas Sedlatckeh Fotografie

exemple en travaillant sur la flexibilité des horaires ou la multimodalité - nous y reviendrons plus loin!

Le contournement de Stalden, inauguré, lui, en octobre 2023, avait également pour but de délester le village du trafic quotidien, soit de ses 9000 à 12000 véhicules jours. Ce contournement a aussi permis d'offrir aux localités fortement touristiques des vallées de la Viège une liaison sûre en hiver, augmentant ainsi la capacité d'accueil et leur attractivité aux yeux des visiteurs extérieurs, en tenant compte des facteurs économiques et touristiques de la région. S'intégrer dans le paysage est devenu un point important du cahier des charges d'un ouvrage d'art et cela a été possible ici en traduisant les caractéristiques locales en une vision créative et originale. Cette réalisation est accompagnée par un projet de requalification de la traversée du village, libérée de ce trafic de transit, qui permet aux habitantes et aux habitants de repenser leur relation à la route. La route se transforme en rue, pensée désormais comme un espace public.

On ne peut évoquer ce projet routier sans s'attarder quelques instants sur la pièce maîtresse de ce nouveau tronçon, à savoir le Pont de Chinegga. Une approche innovante dans l'application du principe de conception intégrale qui donne un ouvrage d'art d'une élégante finesse.

L'approche multidimensionnelle se révèle lorsqu'on se trouve sur des sites d'importance nationale. Les pyramides d'Euseigne, également appelées «cheminées des fées» ou «demoiselles coiffées» sont classées à l'inventaire des objets naturels d'importance nationale depuis 1983. Leur existence était mise à mal à cause des intempéries et du trafic automobile. Le nouveau tunnel d'Euseigne, ouvert à la mi-octobre 2023, ne pouvait donc pas uniquement viser à améliorer la circulation et la sécurité routière en permettant le croisement de grands véhicules et en protégeant ses usagers contre les chutes de pierres. Dès lors, le nouveau tunnel situé 40 mètres au sud de l'ancienne route réduit non seu-

eingereicht wurde, heute wohl nicht mehr verwirklicht werden. Ein solches Bauwerk erzeugt induzierten Verkehr, der die anderen kritischen Punkte des Strassennetzes belastet. Aus diesem Grund wurden andere grosse Umfahrungsprojekte wie jene von St-Gingolph, Savièse, Steg-Hohtenn oder Siders aufgegeben. Hinzu kommt, dass sich die Probleme der Netzüberlastung im Wallis grösstenteils auf Spitzenzeiten beschränken – mit Ausnahme der Hauptwochenenden für SkifahrerInnen und während den Schulferien – und dass Infrastrukturen nicht für Spitzenzeiten dimensioniert werden sollten. Mobilitätsfragen müssen anders gelöst werden, beispielsweise durch flexiblere Arbeitszeiten oder Multimodalität – darauf werden wir noch später zurückkommen!

Die Umfahrung von Stalden, die im Oktober 2023 eingeweiht wurde, hatte ebenfalls das Ziel, das Dorf von der täglichen Durchfahrt von 9000 bis 12000 Fahrzeugen zu entlasten. Diese Umfahrung ermöglicht den stark touristischen Gemeinden in den Vispa-Tälern auch eine sichere Winterverbindung und steigert so ihre Aufnahmefähigkeit und Attraktivität für externe BesucherInnen – unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und touristischen Faktoren der Region. Die Integration in die Landschaft ist zu einem wichtigen Ausscheidungskriterium eines Bauwerks geworden und konnte hier durch den Einbezug lokaler Merkmale in einer kreativen und originellen Vision verwirklicht werden. Begleitet wird diese Umsetzung von einem Projekt zur Neugestaltung der Ortsdurchfahrt. Durch die Befreiung vom Transitverkehr können die BewohnerInnen eine neue Beziehung zu ihrer Strasse aufbauen. Die Fahrbahn wird zur Strasse umgestaltet und als öffentlicher Raum konzipiert.

Man kann dieses Strassenprojekt nicht erwähnen, ohne kurz auf das Herzstück dieses neuen Abschnitts einzugehen: die Brücke von Chinegga. Eine innovative Herangehensweise

lement les vibrations continues engendrées par le trafic, mais permet également la création d'un espace de détente et d'information entre les aires d'entrée et de sortie du tunnel existant. En plus d'offrir une zone d'intérêt public pour les locaux, cet espace met en valeur la région pour ses touristes. Il est important de noter que la durabilité a constitué une préoccupation forte dans tout le projet et les circuits courts ont été privilégiés. Enfin, il nous plaît de souligner le travail d'intégration sur les portails qui est le fruit d'une étroite collaboration entre notre service, une architecte du paysage et le Service immobilier et patrimoine.

Ce changement de paradigme reflète notre époque où chaque projet doit être pensé dans sa globalité, avec une vision durable et inclusive, en prenant notamment en compte:

- La préservation de l'environnement et du patrimoine
- L'amélioration de la sécurité routière
- L'intégration harmonieuse dans le paysage
- La réduction des nuisances pour les communautés locales
- L'adaptation aux défis topographiques
- La stimulation du développement économique régional

Les ponts et les tunnels sont donc bien plus que des structures physiques, ce sont des symboles puissants de connexion humaine et du progrès collectif. Ils nous rappellent que relier deux lieux signifie aussi relier des hommes et des femmes, leurs idées, leurs rêves et leurs aspirations communes vers une qualité de vie et un avenir meilleur.

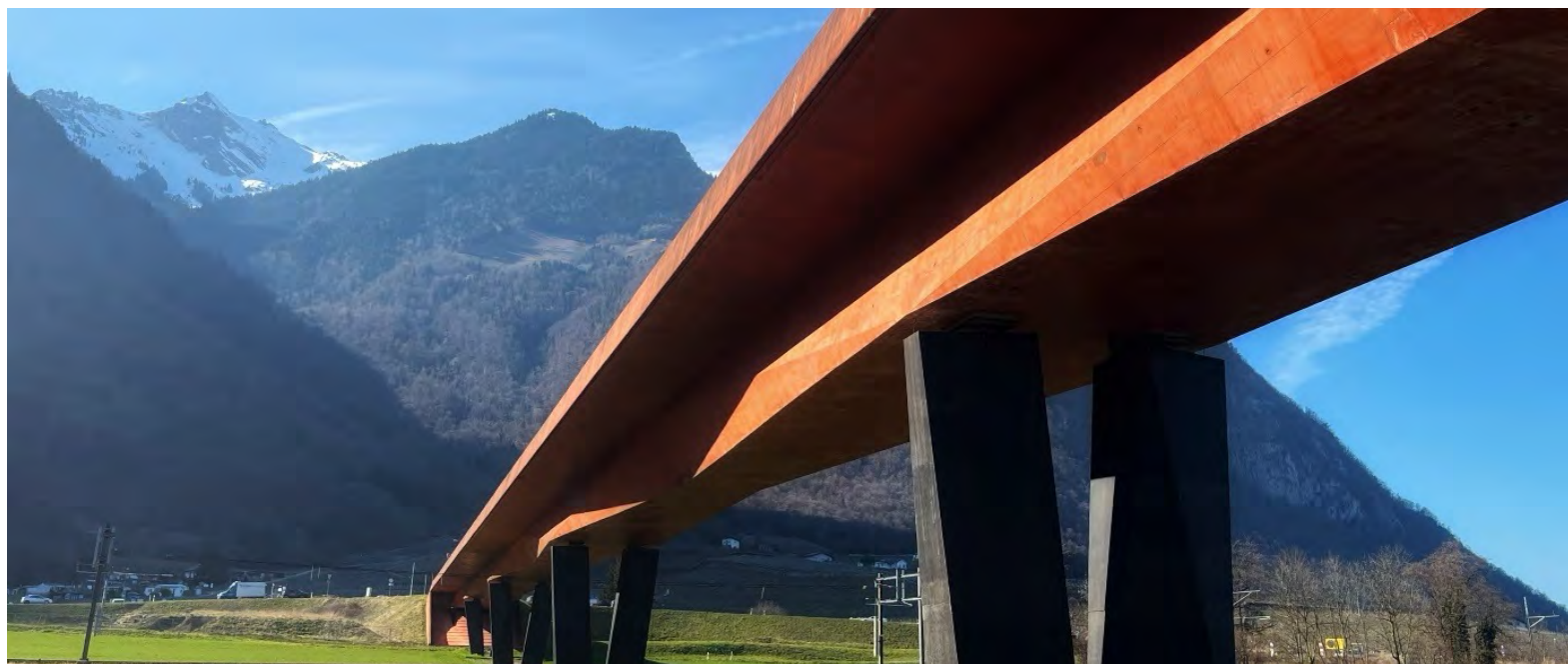
bei der Anwendung des Prinzips des integralen Designs hat ein Bauwerk hervorgebracht, welches Eleganz und Finesse vereint.

Die multidimensionale Herangehensweise zeigt sich, wenn man sich an Orten von nationaler Bedeutung befindet. Die Pyramiden von Euseigne, auch «Feenkamine» oder «Damen mit Hut» genannt, sind seit 1983 im Inventar der Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung aufgeführt. Ihre Existenz war durch Witterungseinflüsse und den Autoverkehr gefährdet. Der neue Tunnel von Euseigne, der Mitte Oktober 2023 eröffnet wurde, verbesserte daher nicht nur den Verkehr und die Verkehrssicherheit – indem er das Kreuzen grosser Fahrzeuge ermöglicht und seine NutzerInnen vor Steinschlägen schützt. Der neue Tunnel, welcher 40 Meter südlich der alten Strasse liegt, reduziert die kontinuierlichen Vibrationen durch den Verkehr und ermöglichte auch die Schaffung eines Erholungs- und Informationsbereichs zwischen den Ein- und Ausfahrten des bestehenden Tunnels. Dieser Raum bietet einerseits eine öffentliche Zone für die Einheimischen, und hebt andererseits die Region für Touristen hervor. Es ist wichtig zu beachten, dass Nachhaltigkeit bei dem gesamten Projekt eine grosse Rolle spielte und kurze Transportwege bevorzugt wurden. Schliesslich möchten wir die Integrationsarbeit an den Portalen hervorheben, die in enger Zusammenarbeit zwischen unserer Dienststelle, einer Landschaftsarchitektin und der Dienststelle für Immobilien und Bauliches Erbe durchgeführt wurde.

Dieser Paradigmenwechsel spiegelt unsere Zeit wider, in der jedes Projekt ganzheitlich gedacht werden muss – mit einer nachhaltigen und inklusiven Vision –, wobei insbesondere Folgendes berücksichtigt wird:

- Der Schutz der Umwelt und des baulichen Erbes
- Die Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Die harmonische Integration in die Landschaft
- Die Reduzierung von Belastungen für lokale Gemeinschaften
- Die Anpassung an topografische Herausforderungen
- Die Förderung der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung

Brücken und Tunnel sind somit weit mehr als physische Strukturen, sie sind kraftvolle Symbole menschlicher Verbindung und kollektiven Fortschritts. Sie erinnern uns daran, dass das Verbinden zweier Orte auch bedeutet, Menschen miteinander zu verbinden – ihre Ideen, Träume und gemeinsamen Bestrebungen für eine bessere Lebensqualität und Zukunft.



Pont Rouge de la H144 | Rote Brücke über die H144



Passerelle sur la Morge de St-Gingolph, reliant la France à la Suisse / Steg über die Morge in St-Gingolph, der Frankreich mit der Schweiz verbindet

Apporter de la qualité au cœur des localités

Qualität in die Herzen der Gemeinden bringen

Villes et villages historiques valaisans accueillirent en leur temps calèches et chevaux sur la voie principale qui les traversait. Enfants et animaux jouaient paisiblement dans des rues arborées qui appartenaient à tout un chacun. Ce tableau bucolique a radicalement évolué avec le développement de l'automobile tout au long du XX^e siècle. Ces voies en terre battue se sont transformées en routes bitumées et les enfants ont laissé place aux véhicules motorisés toujours plus nombreux, rapides et bruyants. Un basculement s'est opéré, l'espace public ayant été réduit à un rôle de « couloir » de déplacement, phagocyté par les besoins d'un trafic motorisé toujours plus vorace, modifiant le rapport d'une rue devenue route.

Ce basculement ne s'est pas fait sans sacrifice : insécurité, coupure des continuités et place manquante pour la mobilité douce, nuisances sonores, pollution de l'air, perte de qualité de l'espace public, manque de végétation urbaine, augmentation des îlots de chaleur... Les externalités négatives de cette priorisation de l'automobile sont nombreuses et les riverains habitant à proximité de ces axes routiers fortement chargés en sont les premières victimes.

Alors comment opérer un rééquilibrage, sachant que ces axes doivent aujourd'hui accueillir une myriade de mobilités différentes (piétons, cyclistes, transports publics, voitures, camions, etc.) mais aussi des activités socio-économiques ? La réponse est plurielle et forcément ajustée aux opportunités et aux exigences du lieu. Le travail sur les interfaces représente, par exemple, une opportunité de requalifica-

Historische Städte und Dörfer im Wallis beherbergten einst Kutschen und Pferde auf der sie durchquerenden Hauptstrasse. Kinder und Tiere spielten friedlich in baumbestandenen Strassen, die allen gehörten. Dieses idyllische Bild hat sich mit dem Aufkommen des Automobils im Laufe des 20. Jahrhunderts radikal verändert. Die einstigen Erdstrassen wurden zu asphaltierten Fahrbahnen, und die Kinder wichen den immer zahlreicheren, schnelleren und lauter motorisierten Fahrzeugen. Ein Wandel vollzog sich, bei dem der öffentliche Raum auf die Funktion eines « Korridors » zur Fortbewegung reduziert wurde, verschlungen von den Bedürfnissen eines immer hungrigeren Kraftfahrzeugverkehrs. Der Bezug zum zur Strasse gewordenen Weg änderte sich.

Dieser Wandel geschah nicht ohne Opfer: Unsicherheit, Unterbrechung der Kontinuitäten, fehlender Platz für Langsamverkehr, Lärmbelästigung, Luftverschmutzung, Verlust der Qualität des öffentlichen Raums, Mangel an städtischer Vegetation und Zunahme von Hitzeinseln sind nur einige der negativen Begleiterscheinungen dieser Priorisierung des Automobils. Die AnwohnerInnen entlang dieser stark frequentierten Verkehrsachsen sind die ersten Opfer.

Wie kann eine Neuausrichtung vorgenommen werden, im Bewusstsein, dass diese Achsen heute eine Vielzahl unterschiedlicher Mobilitätsformen (Fussverkehr, Veloverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Autos, Lastwagen usw.) sowie sozioökonomische Aktivitäten aufnehmen müssen ? Die Antwort ist vielfältig und muss zwangsläufig an die



Monthey-Collombey (image de synthèse) | Monthey-Collombey (Synthesebild)



La Fouly (image de synthèse, enquête en cours) | La Fouly (Synthesebild, laufende Untersuchung)

tion et d'évolution urbaine grâce à des initiatives intégrant mobilité, urbanisme et environnement comme avec le hub de Vouvry (réalisé) ou les projets de la gare de St-Maurice, Monthey ou Brig. C'est dans cette optique également que de nombreuses localités traversées par des routes cantonales ont fait l'objet de concours et autres mandats d'étude parallèles. La recherche de solutions adaptées à chaque espace traversé est devenue une exigence constante, visant en particulier à améliorer la qualité de vie des riverains des routes cantonales. Des équipes pluridisciplinaires composées d'ingénieurs, d'architectes, de paysagistes ou encore d'éclairagistes œuvrent désormais en commun pour que ces routes redeviennent des rues vivantes.

Le développement de ces traversées de localité a dépassé celui des mobilités pures. Une vision de l'espace public qui va au-delà, qui vient toucher des cordes plus sensibles. Celles du bien-être, du développement des activités socio-économiques, de la qualité de vie et de la nature en ville. Une vision qui fait coexister les déplacements quotidiens des usagers avec une immobilité urbaine emplie de sérénité et d'élégance. La mise en musique de la nécessaire vie urbaine et villageoise, dans un cadre harmonieux et apaisé. Ce développement rappelle aux personnes qui transitent qu'elles sont de passage au sein de villes et de villages vivants, habités par une communauté de riverains.

Ces métamorphoses, ce sont aussi celles de l'ingénieuse intégration des éléments naturels dans des sites de prime

Möglichkeiten und Anforderungen des jeweiligen Ortes angepasst werden. Die Arbeit an Schnittstellen bietet beispielsweise eine Gelegenheit zur Neugestaltung und urbanen Entwicklung durch Initiativen, die Mobilität, Stadtplanung und Umwelt integrieren – wie etwa beim Hub in Vouvry (realisiert) oder bei den Projekten rund um die Bahnhöfe von St-Maurice, Monthey oder Brig. In diesem Sinne wurden auch zahlreiche Ortschaften entlang von Kantonsstrassen Gegenstand von Wettbewerben und anderen parallelen Studienaufträgen. Mit dem Anliegen, die richtigen Lösungen für die spezifischen Gegebenheiten jedes durchquerten Raums zu finden, hat sich die Suche nach Qualität zugunsten der AnwohnerInnen entlang der Kantonsstrassen als ständige Anforderung etabliert. Interdisziplinäre Teams aus Ingenieuren, Architekten, Landschaftsplanern und Beleuchtungsexperten arbeiten nun gemeinsam daran, eine hochqualitative Zukunft für diese Strassen zu entwerfen – Strassen, die darauf warten, wieder lebendige Lebensräume zu werden.

Die Entwicklung dieser Ortsdurchfahrten geht über reine Mobilität hinaus. Eine Vision des öffentlichen Raums entsteht, die weiter reicht und empfindlichere Bereiche berührt: Wohlbefinden, Förderung sozioökonomischer Aktivitäten, Lebensqualität und Natur in der Stadt. Eine Vision, die den täglichen Verkehr der NutzerInnen mit einer urbanen Ruhe voller Gelassenheit und Eleganz verbindet. Die notwendige urbane und dörfliche Lebendigkeit wird in einem harmonischen und beruhigten Rahmen orchestriert. Diese



Illarsaz | Illarsaz



Brig-Glis | Brig-Glis

abord réservés à la dureté du bitume, du béton ou du pavé. L'eau est traitée comme une ressource et non pas comme une simple composante à évacuer. La végétation n'est plus uniquement considérée comme un élément esthétique mais comme un remède précieux luttant contre les îlots de chaleur.

Compte tenu du temps de développement de tels projets, des procédures et des délais de réalisation, un grand nombre de ces traversées sont encore à l'état de projets autorisés ou en cours de traitement dans les différents services cantonaux. En résumé, ils sont à l'étude. Quelques-uns ont néanmoins déjà été réalisés comme les traversées de Brig-Glis, de Naters, de Vionnaz ou d'Illarsaz. D'autres sont en cours de réalisation, comme à l'Avenue de Tourbillon à Sion ou comme la traversée du vieux village de Vétroz par exemple. Il faudra un peu de temps pour que la population prenne conscience de ce changement de paradigme, pour que les gens s'approprient leurs nouveaux cœurs de villes et villages.

Entwicklung erinnert die durch diese Strassen Reisenden daran, dass sie nur auf Durchreise sind – mitten durch Städte und Dörfer, in denen AnwohnerInnen leben.

Diese Metamorphosen umfassen auch die geschickte Integration natürlicher Elemente an Orten, die zunächst der Härte von Asphalt, Beton oder Pflaster vorbehalten waren. Wasser wird als Ressource behandelt und nicht nur als ein abzuleitendes Element betrachtet. Vegetation wird nicht mehr nur als ästhetisches Element angesehen, sondern als wertvolles Mittel gegen Hitzeinseln.

Angeichts der Entwicklungszeit solcher Projekte, der Verfahren und der Realisierungsfristen befinden sich viele dieser Ortsdurchfahrten noch im Projektstadium: entweder genehmigt oder in Bearbeitung bei den verschiedenen kantonalen Dienststellen. Zusammengefasst: Sie sind in Planung. Einige wurden jedoch bereits umgesetzt – wie die Durchfahrten von Brig-Glis, Naters, Vionnaz oder Illarsaz. Andere befinden sich in der Umsetzung – wie etwa die Avenue de Tourbillon in Sitten oder die Durchfahrt des alten Dorfes von Vétroz. Es wird einige Zeit dauern, bis die Bevölkerung diesen Paradigmenwechsel wahrnimmt und sich ihre neuen Stadt- und Dorfzentren aneignet.



Sion (image de synthèse avenue de Tourbillon, travaux en cours) | Sitten (Synthesebild Avenue von Tourbillon, Bauarbeiten im Gange)

Suivre l'évolution des règles de l'art

Comme toute infrastructure, le réseau routier doit pouvoir répondre aux évolutions, sécuritaires notamment, lors de son renouvellement.

L'avènement de la voiture lors du siècle dernier, c'est également l'avènement de l'indépendance et de la liberté. Des trajets autrefois éreintants et compliqués sont devenus confortables et rapides à effectuer. Mais cet essor ne s'est pas fait sans un corollaire plus noir: la perte de nombreuses vies humaines. La mortalité due aux accidents de la circulation est devenue la cause principale de la mortalité des jeunes au XX^e siècle (aux côtés des suicides). En outre, les accidents de la route pardonnaient encore moins qu'aujourd'hui parce que les règles de circulation et les exigences en matière de sécurité dans les véhicules n'étaient qu'à leurs balbutiements.

On dénombrait 117 morts sur les routes valaisannes en 1977. En 2024, on en compte une dizaine, malgré la hausse phénoménale du trafic motorisé. Ce résultat est le fruit combiné d'actions de prévention, de répression, mais aussi d'une amélioration de la sécurité des véhicules ainsi que de l'infrastructure. On parle dorénavant de «routes qui pardonnent».



Le carrefour T9-RC50 à Granges, identifié comme un point noir du réseau depuis de nombreuses années, réaménagé et sécurisé (2024) | Die Kreuzung T9-RC50 in Granges, die seit vielen Jahren als Unfallschwerpunkt des Netzes identifiziert wurde, wird neu gestaltet und gesichert (2024).

Die Entwicklung der Regeln der Kunst verfolgen

Das Strassennetz, wie jede Infrastruktur, muss bei seiner Erneuerung den Entwicklungen, insbesondere im Bereich der Sicherheit, gerecht werden können.

Mit dem Aufkommen des Autos im letzten Jahrhundert kam auch das Zeitalter der Unabhängigkeit und Freiheit. Fahrten, die früher mühsam und kompliziert waren, wurden komfortabel und schnell. Doch dieser Aufschwung brachte auch eine dunkle Kehrseite mit sich: den Verlust zahlreicher Menschenleben. Die Sterblichkeit durch Verkehrsunfälle wurde im 20. Jahrhundert (neben Suiziden) zur Haupttodesursache bei jungen Menschen. Darüber hinaus waren Verkehrsunfälle damals noch weniger verzeihend als heute, da die Verkehrsregeln und Sicherheitsanforderungen in Fahrzeugen erst in den Anfängen steckten.

Im Jahr 1977 wurden 117 Todesfälle auf den Walliser Strassen gezählt, während diese Zahl 2024 auf 10 gesunken ist – trotz eines enormen Anstiegs des motorisierten Verkehrs. Dieses Ergebnis ist das kombinierte Produkt von Präventionsmassnahmen, Repression, aber auch von Verbesserungen der Fahrzeugsicherheit sowie der Infrastruktur. Heute spricht man von «verzeihenden Strassen». Zahlreiche Massnahmen wurden umgesetzt, um zunächst die Sicherheit



Salage | Salzen

De nombreuses mesures ont en effet été mises en œuvre pour améliorer la sécurité des véhicules, mais également le comportement des automobilistes. Le rôle de l'infrastructure routière a été laissé de côté jusqu'au début des années 2000. Aujourd'hui, les prescriptions de sécurité routière et leurs instruments sont repris dans des normes constamment mises à jour, afin d'offrir l'infrastructure la plus sécurisée possible. Audits et inspections de sécurité routière font désormais partie des outils accompagnant l'entretien et le développement du réseau routier cantonal. Passages pour piétons, carrefours accidentogènes, ouvrages d'art et autres infrastructures sont scrutés régulièrement et progressivement remis en conformité.

Cependant, les évolutions sécuritaires ne sont pas les seules à devoir être prise en compte aujourd'hui. L'aspect environnemental, qui a longtemps fait défaut, est désormais central dans les options de projet retenues.

La gestion des eaux se veut intégrée, réduisant au minimum les potentiels risques et impacts pour l'environnement du lieu. Les solutions se doivent d'être les plus naturelles possibles, à commencer par l'infiltration, afin de réduire les coûts mais également d'offrir cette ressource à la terre. Il s'agit aussi de limiter les écoulements directs vers les torrents, les rivières et in fine le fleuve, participant ainsi à la gestion intégrée du risque de crue et à la limitation de la pollution de ces cours d'eau. Le bruit routier, insidieux et aux impacts importants sur la santé, figure aussi comme une thématique à part entière des projets routiers.

Les pratiques d'entretien sur les bords de routes cantonales ont également beaucoup évolué. Cet entretien doit tenir compte des aspects sécuritaires, mais également de la stabilité du talus et de la biodiversité, tout en réduisant les coûts. Des hauteurs de coupe appropriées, des fauches espacées et différenciées, l'interdiction de certains produits sont autant de mesures qui ont été mises progressivement en œuvre. Dans le même esprit, le service hivernal s'est considérablement amélioré avec la technologie (sonde sur les grammages et géolocalisation) ou encore en limitant les quantités de sel en ayant recours au saumurage et à un salage mieux ciblé.

der Fahrzeuge zu verbessern, aber auch das Verhalten der AutofahrerInnen zu beeinflussen. Die dritte Dimension – die Rolle der Strasseninfrastruktur für die allgemeine Sicherheit – wurde jedoch bis Anfang der 2000er Jahre weitgehend vernachlässigt. Die Vorschriften zur Verkehrssicherheit und ihre Instrumente sind heute in ständig aktualisierten Normen enthalten, um die sicherste Infrastruktur zu bieten. Sicherheitsaudits und -inspektionen gehören inzwischen zu den Werkzeugen, welche die Wartung und Entwicklung des kantonalen Strassennetzes begleiten. Fussgängerüberwege, unfallträchtige Kreuzungen, Bauwerke und andere Infrastrukturen werden regelmässig überprüft und schrittweise auf den neuesten Stand gebracht.

Doch sicherheitstechnische Entwicklungen sind heute nicht mehr die einzigen zu berücksichtigenden Aspekte.

Der Umweltaspekt, der lange Zeit vernachlässigt wurde, steht nun im Mittelpunkt der Projektentscheidungen. Das Wassermanagement wird integriert, um die potenziellen Risiken und Auswirkungen auf die Umwelt des Ortes zu minimieren. Die Lösungen müssen so natürlich wie möglich sein – angefangen bei der Versickerung –, um Kosten zu reduzieren und gleichzeitig der Erde diese Ressource zurückzugeben. Es geht auch darum, direkte Abflüsse in Bäche, Flüsse und letztlich den Strom zu begrenzen, wodurch zur integrierten Hochwasserrisikomanagementstrategie beigetragen und die Verschmutzung dieser Gewässer reduziert wird. Strassenlärm, heimtückisch und mit enormen Auswirkungen auf die Gesundheit, ist ebenfalls ein eigenständiges Thema bei Strassenprojekten.

Auch die Pflege entlang kantonalen Strassen hat sich stark weiterentwickelt.

Diese Pflege muss Sicherheitsaspekte berücksichtigen sowie die Stabilität der Böschungen und die Biodiversität fördern – alles unter gleichzeitiger Kostenreduzierung. Angemessene Schnitthöhen, zeitlich gestaffelte und differenzierte Mäharbeiten sowie das Verbot bestimmter Produkte sind Massnahmen, die schrittweise eingeführt wurden. In diesem Sinne hat sich auch der Winterdienst erheblich verbessert – durch Technologie (Sensoren für Dosierungen und Geolokalisierung) sowie durch eine Reduzierung des Salzverbrauchs mittels Solebehandlung und gezieltem Streuen.



Fauche du mètre de sécurité et talus fleuri | Mähen des Sicherheitsmeters und blühende Böschung

Développer la mobilité douce

Den Langsamverkehr fördern

La mobilité douce a longtemps été le parent pauvre de la mobilité en Valais. Cette mobilité a été considérée durant de nombreuses années uniquement comme un loisir auquel on s'adonne en soirée, le week-end et aujourd'hui quand on est touriste. Pour les déplacements quotidiens, cela était perçu comme anecdotique et réservé à quelques cyclistes peu au fait des considérations topographiques et climatiques d'un canton alpin. Cependant, omettre la mobilité douce dans un système de transport, c'est omettre une mobilité terriblement efficace sur les derniers kilomètres, particulièrement en site urbain. Cette mobilité dite douce est redoutable et offre des perspectives intéressantes à ce canton qui s'urbanise plus que ce qu'il ne veut bien l'admettre. C'est là tout le paradoxe. Promouvoir la mobilité douce, c'est aussi apporter un bénéfice à la santé de la population. C'est évident pour les personnes se déplaçant à pied ou à vélo mais l'ensemble de la population en bénéficie grâce à la réduction des nuisances sonores, de la pollution et des risques d'accidents graves.

Lorsque l'on pense mobilité douce, on pense particulièrement à la mobilité cyclable. Cette dernière permet en effet de parcourir des distances étonnamment longues et de relier aisément des localités voisines. La mobilité piétonne, début et fin de tout déplacement, mère de toutes les mobilités, est souvent sous-estimée, pour ne pas dire oubliée, et doit être replacée au centre de nos pratiques. Pour cela, il faut avant tout qu'elle soit replacée au centre de nos planifications. La «ville du quart d'heure», concept cher à Anne Hidalgo, n'est pas une utopie. C'est un projet de société, visant à repenser notre aménagement du territoire et notre urbanisme en permettant une mixité et une densité de fonctions rapprochant la quasi-totalité des services à quinze minutes de déplacement à pied (ou à vélo). Améliorer le système de mobilité, ce n'est pas forcément aller plus vite, mais c'est aussi et surtout aller moins loin. Une fois de plus, mobilité et territoire ne peuvent pas être dissociés, au risque à nouveau de péjorer la qualité de l'espace de vie.

En Valais, la dotation de moyens en faveur de la mobilité douce s'est quelque peu fait attendre, mais elle est désormais sur de bons rails (ou pistes plutôt). Grâce à sa nouvelle loi sur les Transports Publics et la Mobilité Douce Quotidienne

Der Langsamverkehr war im Wallis lange Zeit das Stiefkind der Mobilität. Diese Mobilität wurde über viele Jahre hinweg ausschliesslich als Freizeitbeschäftigung betrachtet, der man abends, am Wochenende oder als TouristIn nachgeht. Für den täglichen Verkehr wurde sie als nebensächlich angesehen und galt als etwas für einige RadfahrerInnen, die wenig über die topografischen und klimatischen Gegebenheiten eines alpinen Kantons wussten. Doch den Langsamverkehr in einem Verkehrssystem zu vernachlässigen, bedeutet, eine äusserst effiziente Mobilität auf den ersten bzw. letzten Kilometern, insbesondere in städtischen Gebieten, zu ignorieren. Diese sogenannte «sanfte» Mobilität ist äusserst wirkungsvoll und bietet interessante Perspektiven für einen Kanton, der stärker urbanisiert ist, als er es selbst zugeben möchte. Das ist das Paradox daran. Darüber hinaus bedeutet die Förderung des Langsamverkehrs nicht nur eine Verbesserung des allgemeinen Verkehrssystems, sondern bringt auch gesundheitliche Vorteile für die Bevölkerung mit sich. Dies gilt vor allem für Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind und so bei ihren täglichen Wegen körperlich aktiv bleiben. Aber auch die Gesamtbevölkerung profitiert von den positiven externen Effekten dieser Mobilität: weniger Lärmbelästigung, weniger Umweltverschmutzung und ein geringeres Risiko schwerer Unfälle mit FussgängerInnen. Wenn man an Langsamverkehr denkt, denkt man insbesondere an den Veloverkehr.

Dieser ermöglicht es tatsächlich, erstaunlich lange Strecken zurückzulegen und benachbarte Ortschaften leicht miteinander zu verbinden. Der Fussverkehr – Anfang und Ende jeder Bewegung und Mutter aller Mobilitäten – wird oft unterschätzt, wenn nicht ganz vergessen, und muss wieder in den Mittelpunkt unserer Praktiken gerückt werden. Dazu muss er vor allem in das Zentrum unserer Planungen gestellt werden. Die «15-Minuten-Stadt», ein Konzept von Anne Hidalgo, ist keine Utopie. Es ist ein Gesellschaftsprojekt, das darauf abzielt, unsere Raumplanung und unser Stadtbild neu zu denken, indem es eine Mischung und Dichte von Funktionen ermöglicht, die nahezu alle Dienstleistungen innerhalb von 15 Minuten zu Fuss (oder mit dem Velo) erreichbar machen. Das Verkehrssystem zu verbessern, bedeutet



L'aménagement de Bitsch-Mörel | Die Einrichtung von Bitsch-Mörel



Passerelle sur l'A9 à Sion / Fussgängerbrücke über die A9 in Sitten

(LTPMDQuot) ainsi que sa stratégie sur la mobilité douce, le Canton s'est doté de bases ambitieuses qui facilitent la planification du réseau cyclable, sa réalisation, son financement mais aussi la promotion des mobilités actives, qu'elles soient cyclistes ou piétonnes. L'évolution du corpus législatif a été accompagnée par l'adaptation de la gouvernance du Service de la mobilité avec la création d'une nouvelle cellule spécifiquement dédiée. Il reste maintenant au politique à allouer les ressources nécessaires à la mise en œuvre de cette stratégie.

Les objectifs sont élevés, à la hauteur des bénéfices que peut apporter la mobilité douce: tripler les distances parcourues, replacer ce mode de déplacement au centre des pratiques de mobilité quotidienne, ou encore développer le «réflexe» mobilité douce pour les déplacements inférieurs à cinq kilomètres.

Les chantiers sont multiples, en particulier concernant les réseaux et aménagements cyclables quotidiens. Le réseau cantonal en cours de planification se devra d'être confortable, sécurisé et surtout continu. Il s'agit d'un travail de longue haleine, les cantons ayant jusqu'à 2042 pour mettre en œuvre les plans des réseaux de voies cyclables en cours de planification aujourd'hui.

Les aspects de promotion, inexistantes auparavant et encore aujourd'hui réduits par rapport aux autres modes de transport, sont un levier important qu'il faudra activer avec une constellation d'acteurs (services cantonaux, communes, acteurs parapublics ou privés, associations et groupes d'intérêt). Ces actions diverses s'inscrivent progressivement dans le paysage valaisan, apportant des couleurs à une mobilité qui se veut durable et multimodale.

Même si l'accent est mis sur la mobilité douce quotidienne, désormais prérogative du service, la mobilité douce de loisirs doit également être promue et renforcée. La Suisse est un pays de randonneurs, et le Valais est un terrain exceptionnel.

nicht unbedingt, schneller zu werden, sondern vor allem weniger weit zu fahren. Einmal mehr zeigt sich: Mobilität und Raum können nicht voneinander getrennt werden, ohne erneut die Lebensraumqualität zu beeinträchtigen.

Im Wallis hat es lange gedauert, bis Mittel für die Förderung des Langsamverkehrs bereitgestellt wurden, aber inzwischen ist man auf dem richtigen Weg. Mit dem neuen Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (GöVALV) sowie der kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040 hat sich der Kanton ehrgeizige Grundlagen geschaffen. Diese erleichtern die Planung des Velowegnetzes, dessen Umsetzung und Finanzierung, sowie die Förderung aktiver Mobilitätsformen wie Velofahren oder Zufussgehen. Die Weiterentwicklung des gesetzlichen Rahmens wurde durch eine Anpassung der Governance der Dienststelle für Mobilität begleitet – mit der Schaffung einer neuen Abteilung speziell für dieses Thema. Nun liegt es an der Politik, die notwendigen Ressourcen für die Umsetzung dieser Strategie bereitzustellen.

Die Ziele sind hochgesteckt, entsprechend den Vorteilen des Langsamverkehrs: Verdreifachung der zurückgelegten Streckenlängen, Rückkehr dieser Verkehrsart ins Zentrum des täglichen Verkehrsverhaltens oder auch die Entwicklung eines «Langsamverkehrsreflexes» für Wege unter 5 Kilometern.

Es gibt viele Baustellen, insbesondere im Bereich der täglichen Veloverkehrsnetze und -infrastrukturen. Das sich derzeit in Planung befindende kantonale Netz muss komfortabel, sicher und vor allem durchgängig sein. Dies ist eine langfristige Aufgabe: Die Kantone haben bis 2042 Zeit, um die heute geplanten Velowegenetze umzusetzen.

Die Aspekte der Förderung – bisher kaum vorhanden und noch immer im Vergleich zu anderen Verkehrsarten begrenzt – sind ein wichtiger Hebel, der aktiviert werden muss. Dies erfordert eine Zusammenarbeit einer Vielzahl von Akteuren



Bisse du Tsittoret, Crans-Montana © Valais/Wallis Promotion – Tamara Berger | Bisse von Tsittoret, Crans-Montana © Valais/Wallis Promotion – Tamara Berger



Rote Meile, Naters | Rote Meile, Naters

Locaux et touristes ne demandent qu'à cheminer et gravir ces monts ensoleillés, en randonnée, mais également en VTT ou en vélo de route. Les atouts de notre canton en termes de mobilité douce de loisirs sont ainsi à mettre en exergue, au fil des saisons, des coteaux et des vallées.

Last but not least, le nerf de la guerre demeure encore et toujours les moyens financiers qui pourront être mobilisés pour le développement de la mobilité douce. Pour équiper le réseau cyclable cantonal, les besoins sont estimés entre dix et douze millions de francs par année. Bien que cela reste inférieur aux investissements nécessaires aux autres modes, c'est une certaine somme. Une intégration progressive de ces moyens dans les budgets sera nécessaire, afin d'ancrer la mobilité douce dans les déplacements des Valaisannes et Valaisans.

(kantonale Dienststellen, Gemeinden, halböffentliche oder private Akteure, Verbände und Interessensgruppen). Diese verschiedenen Massnahmen setzen sich allmählich im Walliser Landschaftsbild durch und verleihen einer nachhaltigen und multimodalen Mobilität Farbe.

Auch wenn der Schwerpunkt auf dem Alltagslangsamverkehr liegt, der nun Aufgabe der Dienststelle ist, muss auch die Freizeitmobilität gefördert und gestärkt werden. Die Schweiz ist ein Wanderland, und das Wallis bietet dafür aussergewöhnliche Bedingungen. Einheimische und Touristen wollen diese sonnigen Berge erwandern oder erklimmen – sei es zu Fuss oder mit dem Mountainbike oder Rennrad. Die Vorzüge des Kantons in Bezug auf Freizeitmobilität sollten daher im Rhythmus der Jahreszeiten sowie entlang von Hängen und Tälern hervorgehoben werden.

Last but not least bleibt das finanzielle Mittel das entscheidende Element, um die Entwicklung des Langsamverkehrs voranzutreiben. Um das kantonale Velowegnetz auszustatten, wird mit einem Bedarf von 10 bis 12 Millionen Franken pro Jahr gerechnet. Auch wenn dies deutlich weniger ist als die für andere Verkehrsarten erforderlichen Investitionen, ist es dennoch erheblich. Eine schrittweise Integration dieser Mittel in die Budgets wird notwendig sein, um den Langsamverkehr im Alltag der Walliserinnen und Walliser zu verankern.

Améliorer l'offre des transports publics

Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs verbessern

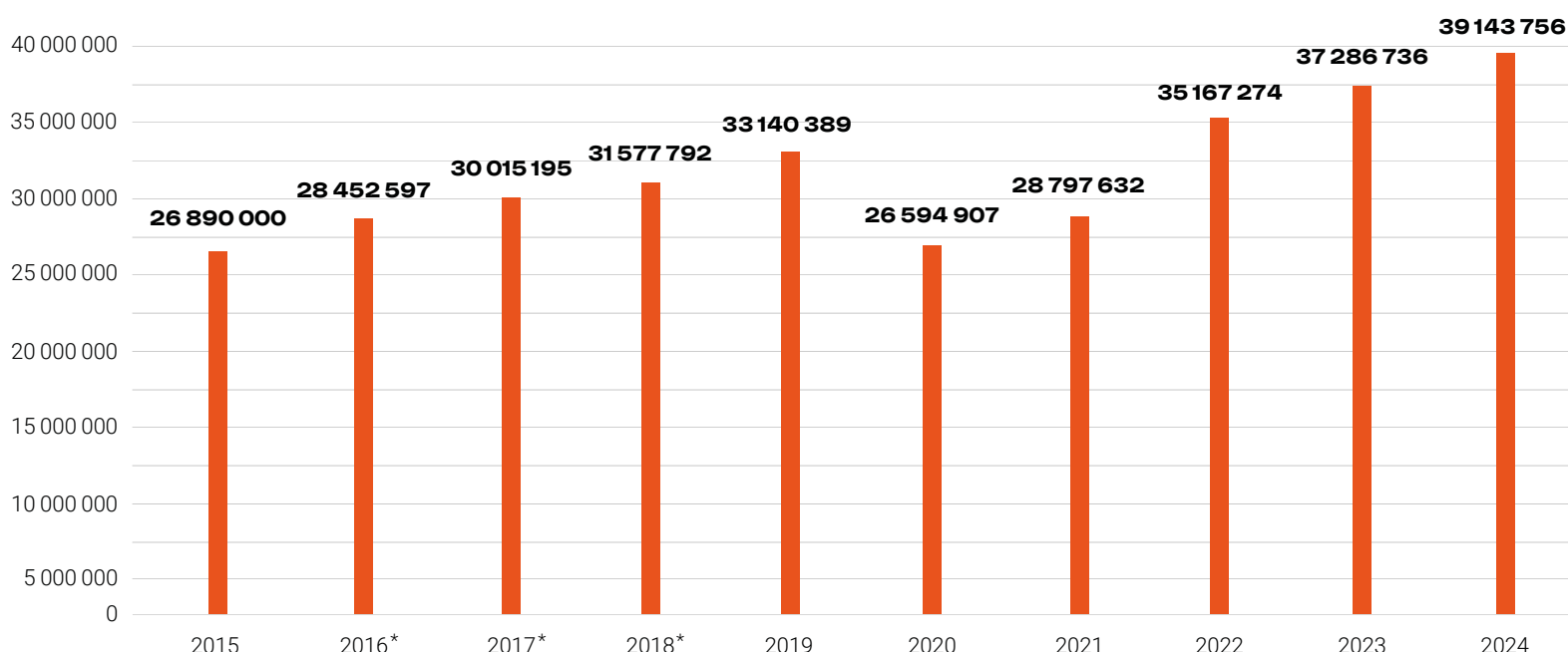
«Les transports publics, ce n'est pas pratique». Tout le monde a déjà entendu cette phrase, en particulier en Valais. Et pourtant, en 2024, on dépasse les trente-neuf millions de voyageurs transportés sur les lignes régionales valaisannes, soit environ 45% de plus qu'il y a 10 ans. Bien entendu la congestion de certains tronçons routiers, tout particulièrement en entrée des villes, ainsi que l'émergence d'une conscience écologique participent à cette augmentation de fréquentation des transports publics. Cependant, le facteur clé reste la nette amélioration de l'offre de transport ces dernières années. Les cadences ont été augmentées partout où cela était possible, afin d'amener plus de correspondances et de flexibilité aux usagers.

Certaines lignes ont également été retravaillées lorsque cela permettait une optimisation d'un point de vue de l'exploitation ou des temps de parcours. Néanmoins, la vitesse n'est plus l'unique critère dans le choix du moyen de transport. Le confort est primordial et la branche l'a bien compris. Les correspondances principales se font désormais si possible en quai à quai afin de réduire au maximum la pénibilité

«Der öffentliche Verkehr ist nicht praktisch». Diesen Satz hat wohl jeder schon einmal gehört, besonders im Wallis. Doch wurden 2024 über 39 Millionen Reisende auf den regionalen Linien des Wallis befördert – das sind etwa 45 % mehr als vor 10 Jahren. Natürlich tragen die Überlastung bestimmter Strassenabschnitte, insbesondere an den Stadteinfahrten, sowie das wachsende ökologische Bewusstsein zu diesem Anstieg der Nutzung des öffentlichen Verkehrs bei. Der entscheidende Faktor bleibt jedoch die deutliche Verbesserung des Verkehrsangebots in den letzten Jahren. Die Taktfrequenzen wurden überall dort erhöht, wo es möglich war, um den NutzerInnen bessere Verbindungen und mehr Flexibilität zu bieten.

Einige Linien wurden ebenfalls überarbeitet, wenn dies aus Sicht des Betriebs oder der Fahrzeioptimierung sinnvoll war. Dennoch ist Geschwindigkeit nicht mehr das einzige Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels. Komfort ist entscheidend, und die Branche hat das erkannt. Die Hauptanschlüsse erfolgen nun, wenn möglich, Bahnsteig-zu-Bahnsteig, um die Belastung durch Umstiege so gering

Évolution du nombre de voyageurs transportés sur les lignes régionales valaisannes entre 2015 et 2024 – augmentation de fréquentation d'environ 45 % en 10 ans | Entwicklung der Anzahl der beförderten Fahrgäste auf den Walliser Regionalstrecken zwischen 2015 und 2024 - Zunahme der Fahrgastzahlen um ca. 45 % in 10 Jahren



*Les chiffres de 2016, 2017 et 2018 ont été extrapolés. | *Die Zahlen für 2016, 2017 und 2018 wurden extrapoliert.

Évolution du nombre de voyageurs | Entwicklung der Zahl der Reisenden



Sécurisation et adaptation de la ligne de l'AOMC, Image de synthèse | Sicherung und Anpassung der AOMC-Linie, Synthesebild

des ruptures de charge. Dans la même optique, à Monthey par exemple, dans le cadre du projet de sécurisation du train Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC), la gare de ce dernier sera déplacée afin de la regrouper avec la gare CFF et ainsi augmenter le confort des usagers et l'attractivité de ce mode de déplacement. Les clients n'auront à l'avenir plus besoin de parcourir quinze minutes à pied à travers la ville.

Le nouveau matériel roulant est plus performant et permet de mieux garantir les horaires grâce à sa fiabilité plus grande. Il permet surtout de s'adapter aux besoins actuels des usagers. Les nouvelles rames sont plus confortables, mais également plus pratiques pour les personnes à mobilité réduite, les poussettes, les bagages, les vélos et les skis.

wie möglich zu halten. In Monthey beispielsweise wird im Rahmen des Projekts zur Sicherung der Bahn Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC) der Bahnhof verlegt, um ihn mit dem SBB-Bahnhof zusammenzuführen. Dadurch wird der Komfort der NutzerInnen erhöht und die Attraktivität dieses Verkehrsmittels gesteigert. Künftig müssen Reisende nicht mehr 15 Minuten zu Fuss durch die Stadt gehen.

Das neue Rollmaterial ist leistungsfähiger und erhöht durch seine grössere Zuverlässigkeit die Stabilität des Fahrplans. Vor allem aber passt es sich den heutigen Bedürfnissen der NutzerInnen an. Die neuen Züge sind komfortabler und praktischer für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Kinderwagen, Gepäck, Velos und Skis. Dadurch



Nouvelle rame RA (Flirt EVO) | Neuer RA-Zug (Flirt EVO)



Il est primordial de prendre en compte la diversité de la clientèle actuelle: familles, personnes à mobilité réduite, touristes et sportifs.

Dans le cas du renouvellement des rames de Transport Martigny Région (TMR), l'occasion a été saisie de développer les relations franco-suisse en faisant une commande groupée afin d'assurer l'interopérabilité future des rames.

Afin de répondre à la demande toujours croissante de la population, il est essentiel de développer les infrastructures et ce suffisamment tôt. L'augmentation des capacités et l'amélioration de l'offre proposée aux usagers sont uniquement possibles avec une infrastructure adaptée, qui doit être planifiée des décennies à l'avance en particulier pour les projets ferroviaires. Le doublement du tunnel du Lötschberg, par exemple, permettra une augmentation de la capacité pour le transport de personnes et le trafic marchandises, mais également d'avoir deux passages opérationnels complets. Cela augmente la résilience du système de transport en cas d'événements, que ce soit pour la sécurité directe de l'infrastructure ou pour le fonctionnement de l'ensemble du réseau. L'importance de ce dernier point n'est plus à démontrer suite à l'accident dans le tunnel du Gothard en 2023.

Les projets ferroviaires peuvent être complexes et nécessiter diverses collaborations, également internationales comme avec la France dans le cadre de la réhabilitation de la ligne du Sud Léman afin de proposer une alternative à la voiture aux milliers de frontaliers qui passent à St-Gingolph tous les jours.

Pour adapter le système des transports publics valaisans aux évolutions actuelles, le Service de la mobilité peut désormais s'appuyer sur sa nouvelle loi cantonale sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne (LTPMDQuot), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023, qui met l'accent sur l'efficacité, l'écologie et l'accessibilité pour tous les usagers.

Afin d'améliorer son fonctionnement, le service a cherché à se concentrer sur les activités au coeur de son métier. L'exploitation de six installations de remontées mécaniques de transport public a donc été externalisée, impliquant la création de la société AlpLift SA en 2024 et le transfert de plus de trente collaborateurs du service à cette société. Il s'agissait aussi de respecter les conditions de subventionnement de ces installations par l'Office fédéral des transports et de pérenniser l'avenir de ces liaisons par la mise en place d'une société, en mains du canton et des communes concernées. Ainsi, cette société pourra développer dans la vision du canton ces ascenseurs valléens, reliant la plaine à la montagne.

kann die Vielfalt der heutigen Kundschaft berücksichtigt werden, was ein entscheidender Punkt ist.

Beim Austausch der Züge von Transport Martigny Région (TMR) wurde die Gelegenheit genutzt, die französisch-schweizerischen Beziehungen zu stärken, indem eine Sammelbestellung aufgegeben wurde, um die zukünftige Interoperabilität der Züge sicherzustellen.

Um der ständig wachsenden Nachfrage der Bevölkerung gerecht zu werden, ist es unerlässlich, die Infrastrukturen weiterzuentwickeln – und dies rechtzeitig.

Die Kapazitätserweiterung und die Verbesserung des Angebots für die NutzerInnen sind nur mit einer angepassten Infrastruktur möglich, die insbesondere bei Bahnprojekten Jahrzehnte im Voraus geplant werden muss. Die Verdoppelung des Lötschberg-Basistunnels beispielsweise wird nicht nur eine Kapazitätserhöhung für den Personen- und Güterverkehr ermöglichen, sondern auch zwei vollständig betriebsfähige Röhren schaffen. Dies erhöht die Resilienz des Transportsystems bei Ereignissen – sei es in Bezug auf die direkte Sicherheit der Infrastruktur oder auf den Betrieb des gesamten Netzes. Die Bedeutung dieses Aspekts wurde nach dem Unfall im Gotthard-Basistunnel im Jahr 2023 deutlich.

Solche Projekte können komplex sein und erfordern verschiedene Kooperationen, auch internationale. Ein Beispiel ist die Zusammenarbeit mit Frankreich im Rahmen der Sanierung der Süd-Léman-Linie, um den Tausenden von GrenzgängerInnen, die täglich über St-Gingolph pendeln, eine Alternative zum Auto zu bieten.

Um das öffentliche Verkehrssystem des Wallis an die aktuellen Entwicklungen anzupassen, kann sich die Dienststelle für Mobilität nun auf das neue kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (GöVALV) stützen, das am 1. Januar 2023 in Kraft trat. Dieses Gesetz legt den Schwerpunkt auf Effizienz, Ökologie und Zugänglichkeit für alle NutzerInnen.

Zur Verbesserung ihres Betriebs konzentriert sich die Dienststelle für Mobilität auf die Ausübung ihrer Kernaktivitäten. Das Betreiben von sechs öffentlichen Seilbahnanlagen wurde daher ausgelagert, was zur Gründung der Gesellschaft AlpLift AG im Jahr 2024 führte und den Transfer von mehr als dreissig Mitarbeitenden der Dienststelle in diese Gesellschaft beinhaltete. Ziel war es auch, die Subventionsbedingungen für diese Anlagen durch das Bundesamt für Verkehr einzuhalten und deren Zukunft durch die Schaffung einer Gesellschaft zu sichern, die im Besitz des Kantons und der betroffenen Gemeinden ist. So kann diese Gesellschaft in Übereinstimmung mit der Vision des Kantons diese «Talaufzüge», die Talebene und Berge verbinden, weiterentwickeln.

Fait connu de nos jours, transport et mobilité engendrent des coûts et bénéfices externes importants dans différents domaines. Sans surprise, c'est sur le climat que les coûts externes sont les plus importants, suivis par les coûts de la santé provoqués par la pollution de l'air. Néanmoins, la part de chaque domaine varie fortement en fonction du mode de transport.

L'évolution des coûts externes est principalement liée au nombre de kilomètres parcourus (demande de transport) et aux technologies utilisées, soit les deux axes principaux de la décarbonation : sobriété et technologie.

Le premier axe vise à réduire la demande de transport ou modifier les habitudes de déplacement vers une mobilité plus durable. Dans un monde aux ressources finies, optimiser les trajets et les infrastructures ne peut plus être l'unique objectif. Il est nécessaire de penser le basculement vers des modes plus adaptés, mais aussi d'éviter certains déplacements. Cela passe par différentes actions qui nous occupent au quotidien, comme requalifier les traversées de localité, rééquilibrer les modes, adapter les vitesses, inclure, végétaliser, lutter contre les îlots de chaleur, favoriser la biodiversité, recycler ou encore inciter à limiter les déplacements. Ce travail passe en premier lieu par une limitation des déplacements induits par un aménagement du territoire mal maîtrisé. Il s'agit d'un travail sur le long terme, s'exprimant dans les bases légales, notamment la loi sur l'aménagement du territoire prônant une densification vers l'intérieur des zones à bâtir, mais aussi par la mise en place de concepts généraux comme par exemple la notion de «ville au quart d'heure». Selon le dernier microrecensement «mobilité et transport» de l'Office fédéral de la statistique (OFS), le taux de remplissage d'un véhicule est de 1,5 personnes en moyenne en Suisse. L'avènement des véhicules autonomes à la demande va probablement encore pousser ce taux à la baisse, avec l'émergence de véhicules se déplaçant sans passagers. Le développement de l'usage sur la propriété va permettre de palier cet effet en luttant contre le taux d'immobilisation des voitures individuelles, aujourd'hui s'approchant de 95% du temps, occupant un espace dans le territoire peu optimal au regard de leur utilité. Un levier

Heutzutage ist allgemein bekannt, dass Transport und Mobilität erhebliche externe Kosten und Nutzen in verschiedenen Bereichen verursachen. Wie erwartet sind die externen Kosten für das Klima am höchsten, gefolgt von den Gesundheitskosten, die durch Luftverschmutzung entstehen. Der Anteil jedes Bereichs variiert jedoch stark je nach Verkehrsmittel.

Die Entwicklung der externen Kosten hängt hauptsächlich von der Anzahl der zurückgelegten Kilometer (Transportnachfrage) und den verwendeten Technologien ab. Diese beiden Faktoren bilden die Hauptachsen der Dekarbonisierung: Zurückhaltung und Technologie.

Die erste Achse zielt darauf ab, die Transportnachfrage zu reduzieren oder die Gewohnheiten hin zu einer nachhaltigeren Mobilität zu verändern. In einer Welt mit begrenzten Ressourcen kann die Optimierung von Fahrten und Infrastrukturen (improve) nicht mehr das einzige Ziel sein. Es ist notwendig, den Übergang zu besser geeigneten Verkehrsmitteln zu fördern (shift) und bestimmte Fahrten zu vermeiden (avoid). Dies umfasst verschiedene Massnahmen wie die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten, die Neuausrichtung der Verkehrsmittel, die Anpassung der Geschwindigkeiten, die Begrünung urbaner Räume, das Bekämpfen von Hitzeinseln, die Förderung der Biodiversität, das Recycling und die Reduzierung unnötiger Fahrten. Ein zentraler Ansatz ist die Begrenzung induzierter Fahrten durch eine schlecht kontrollierte Raumplanung. Langfristige Lösungen wie die Verdichtung innerhalb bestehender Bauzonen oder Konzepte wie die «15-Minuten-Stadt» sind entscheidend. Laut dem letzten Mikrozensus «Mobilität und Verkehr» des Bundesamts für Statistik beträgt die durchschnittliche Fahrzeugauslastung in der Schweiz 1,5 Personen pro Fahrzeug. Mit dem Aufkommen autonomer Fahrzeuge könnte dieser Wert weiter sinken, da Fahrzeuge ohne Passagiere unterwegs sein könnten. Der Wechsel vom Besitz zur Nutzung könnte helfen die Stillstandszeit privater Autos zu reduzieren (aktuell etwa 95%), wobei sie wertvollen Raum einnehmen. Ein wichtiger Hebel ist daher das Parkmanagement – eine gute Verteilung, Verfügbarkeit und eine anreizbasierte Preisgestaltung.



Les axes de la décarbonation | Die Achsen der Dekarbonisierung



Bus électrique à Saas Fee | Elektrobus in Saas Fee

important d'action réside donc dans le stationnement, sa bonne disposition et disponibilité, ainsi qu'une tarification incitative. La part des transports publics sur la distance journalière en Valais est de 15 %. Il semble donc clair qu'il existe encore un potentiel important en ce qui concerne le report modal, mais ici le défi se situe plutôt au niveau du changement de comportement des usagers.

Le second axe de la décarbonation concerne l'adoption de nouvelles technologies. Les innovations technologiques sont indispensables pour compléter les efforts de sobriété et atteindre une décarbonation totale des transports. Les avancées sont diverses et la solution unique et universelle n'existe pas. Il est nécessaire de prendre différents facteurs en compte comme la topographie, le climat, la fréquentation ou encore la longueur des lignes dans le cas de la décarbonation du transport public routier. Actuellement, en Valais, l'accent a été mis sur l'électrification des bus de transport public. Les premiers bus électriques ont été mis en circulation à Saas Fee, mais certains circulent également sur la ligne Sion - Martigny par exemple. Au niveau urbain, la totalité des véhicules des bus sédunois ont été remplacés par des bus électriques, ce qui permet une réduction des émissions de CO₂, mais également une réduction des nuisances sonores importante. Cette évolution est bienvenue, mais implique des dépenses annexes importantes car les dépôts devront être équipés en conséquence (bornes de recharge) ce qui n'est pas toujours possible en raison de leur vétusté. Un tel changement repose avant tout sur la volonté politique.

Die zweite Achse der Dekarbonisierung betrifft die Einführung neuer Technologien. Technologische Innovationen sind unerlässlich, um die Bemühungen um Zurückhaltung zu ergänzen und eine vollständige Dekarbonisierung des Verkehrs zu erreichen. Es gibt keine universelle Lösung; verschiedene Faktoren wie Topografie, Klima, Auslastung oder Streckenlänge müssen berücksichtigt werden. Im Wallis liegt der Schwerpunkt derzeit auf der Elektrifizierung öffentlicher Busse. Erste elektrische Busse fahren in Saas Fee sowie auf der Strecke Sitten-Martinach. Im städtischen Gebiet von Sitten wurden alle herkömmlichen Busse durch Elektrobusse ersetzt, was sowohl CO₂-Emissionen als auch die Lärmbelastung erheblich reduziert. Allerdings erfordert diese Umstellung auch die Elektrifizierung der Depots, was aufgrund ihres Alters oft nicht möglich ist und wichtige finanzielle Mittel erfordert. Daher hängen solche Veränderungen vor allem vom politischen Willen ab.

Die Reduzierung von CO₂ erfolgt auch durch den Ausbau und die Wartung unserer Infrastrukturen. Der Kanton hat eine äusserst ehrgeizige Politik entwickelt, in Zusammenarbeit mit den Akteuren entlang der gesamten Wertschöpfungskette von Baumaterialien - von der Gewinnung bis zur Entsorgung und der Verwendung recycelter Materialien. Die Überlegungen sind nun systematisch auf eine Kreislaufwirtschaft ausgerichtet, wobei kurze Transportwege bevorzugt und innovative, kohlenstoffsparende Materialien wie Holz oder ultrahochfester Faserbeton (UHPC) verwendet werden.

Die Frage des Modalwechsels wird mit besonderer Aufmerksamkeit für die Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln angegangen. Die Strategie für den

La réduction de CO2 passe également par un développement et un entretien de nos infrastructures. Le canton a ainsi développé une politique extrêmement ambitieuse, en collaboration avec les acteurs de l'ensemble de la chaîne de valeur des matériaux de construction, de l'extraction à la mise en décharge, d'utilisation des matériaux recyclés. La réflexion est aussi désormais systématique quant à une approche circulaire, privilégiant les circuits courts ou l'utilisation des matériaux innovants, moins consommateurs de carbone, notamment le bois ou le béton fibré à ultra haute performance (CFUP).

La question du report modal est abordée avec un soin particulier aux interfaces modales. La stratégie liée au transport de marchandises s'appuie sur ces infrastructures, comme l'illustre la construction du terminal rail-route à Monthey.

Ce travail d'interfaçage cherchant à minimiser les effets des ruptures de charge entre modes de transport passe par une infrastructure efficiente mais aussi par une réflexion sur les horaires des transports publics ou encore sur la politique de tarification du stationnement.

Güterverkehr stützt sich auf solche Infrastrukturen, wie etwa den Bau des Schienen-Strassen-Terminals in Monthey.

Diese Arbeit an den Schnittstellen, die darauf abzielt, die Auswirkungen von Umstiegen zwischen Verkehrsmitteln zu minimieren, erfolgt durch eine effiziente Infrastruktur sowie durch Überlegungen zu den Fahrplänen des öffentlichen Verkehrs oder zur Parkgebührenpolitik.



Interface rail-câble à Fiesch (image Garaventa) | Schiene-Kabel-Schnittstelle in Fiesch (Bild Garaventa)



Faire face à la nature

L'accès garanti à la montagne pour les habitants et les touristes fait partie de l'identité du Valais. Le canton doit néanmoins faire face à des défis uniques en matière de mobilité.

Jusqu'en 2017, il était encore question du Service des routes, transports et cours d'eau (SRTCE) qui dès lors est devenu le Service de la mobilité (SDM) afin de se recentrer sur ses missions principales. Les cours d'eau, la géologie ainsi que le projet de la troisième correction du Rhône ont, dans un premier temps, été intégrés au Service des forêts, cours d'eau et paysages. Par la suite, ils sont devenus un service à part entière, le Service des dangers naturels (SDANA). Ce service, opérationnel depuis le 1^{er} janvier 2022, a été créé afin de favoriser une gestion intégrée et coordonnée des risques, essentielle dans un canton aussi exposé aux dangers naturels.

Aujourd'hui, la sécurité est devenue une priorité dans la planification de la mobilité valaisanne. Les événements récents, tels que l'effondrement du Tunnel de la Becque à La Tzoumaz, les chutes de blocs de pierres en Anniviers, l'inondation de l'autoroute à la hauteur de Sierre, les laves torrentielles du Torrent du Fregnoley ou encore les crues de la rivière Vispa ont rappelé la vulnérabilité des infrastructures de transport face aux aléas naturels. La température qui a augmenté de 2,5° entre 1850 et 2020 en Valais, les jours de gel qui ont diminué de 60 % depuis les années 70, ou encore les précipitations qui sont devenues plus fréquentes et intenses, ne sont que quelques exemples du changement climatique qui entraîne une évolution des sollicitations sur les routes et les autres voies de communication et qui accentue les défis auxquels le SDM doit faire face. Cette prise de conscience a conduit à une approche plus proactive de la gestion des risques dans le domaine de la mobilité.

Ces changements ne font qu'amplifier la nécessité d'une adaptation constante des pratiques, que ce soit de la planification, la construction, l'entretien, ou de la mise en place de moyens de surveillance. L'objectif est d'aller vers une mobilité plus durable et résiliente. Le développement des transports publics et de la mobilité douce, par exemple, visent non seulement à réduire l'impact environnemental

Sich der Natur stellen

Das Wallis, mit seiner aussergewöhnlichen und zugänglichen Berglandschaft, die sowohl für seine BewohnerInnen als auch für die zahlreichen Touristen einen wesentlichen Bestandteil der kantonalen Identität ausmacht, steht vor einzigartigen Herausforderungen im Bereich der Mobilität. In den letzten Jahren musste sich der Kanton insbesondere an eine immer dringlichere Realität anpassen: die Notwendigkeit, Naturgefahren in der Planung und Verwaltung des Verkehrs zu berücksichtigen.

Bis 2017 war es noch die « Dienststelle für Strassen, Verkehr und Flussbau » (DSVF), die seitdem zur « Dienststelle für Mobilität » (DFM) wurde, um sich auf ihre Hauptaufgaben zu konzentrieren. Der Flussbau, die Geologie sowie das Projekt zur dritten Rhonekorrektur wurden zunächst in die Dienststelle für Wald, Natur und Landschaft (DWNL) integriert. Später wurden sie zu einer eigenständigen Dienststelle, der « Dienststelle für Naturgefahren » (DNAGE). Diese Dienststelle, die seit dem 1. Januar 2022 operativ ist, wurde geschaffen, um ein integriertes und koordiniertes Risikomanagement zu fördern – eine wesentliche Aufgabe in einem Kanton, der stark von Naturgefahren betroffen ist.

Sicherheit hat heute in der Mobilitätsplanung des Wallis oberste Priorität. Jüngste Ereignisse wie der Einsturz des Becques-Tunnels in La Tzoumaz, Felsstürze im Val d'Anniviers, die Überschwemmung der Autobahn bei Siders, Murgänge des Torrent du Fregnoley oder Hochwasser des Flusses Vispa haben die Verwundbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen gegenüber Naturgefahren verdeutlicht. Die Temperatur im Wallis ist zwischen 1850 und 2020 um 2,5°C gestiegen; die Frosttage sind seit den 1970er Jahren um 60 % zurückgegangen; und die Niederschläge sind häufiger und intensiver geworden. Diese Beispiele des Klimawandels führen zu einer Veränderung der Belastungen, die auf Strassen und anderen Verkehrswege lasten, und verschärfen die Herausforderungen, denen sich die DFM stellen muss. Dieses Bewusstsein hat zu einem proaktiveren Ansatz im Risikomanagement im Bereich Mobilität geführt.

Diese Veränderungen unterstreichen die Notwendigkeit einer ständigen Anpassung der Praktiken, sei es in der



Téléphérique Sarreyer | Seilbahn Sarreyer



Torrent du Fregnoley | Fregnoley-Torrent



Tunnel de la Becques, La Tzoumaz | Becques-Tunnel, La Tzoumaz

des déplacements, mais aussi à offrir des alternatives plus flexibles et moins vulnérables aux aléas naturels. Le nouveau téléphérique reliant Champsec à Sarreyer dans le Val de Bagnes inauguré le 15 février 2025 en est une illustration parfaite. Cette installation provisoire a été construite en réponse aux dégâts causés par la lave torrentielle du Torrent du Fregnoley de juin 2024, qui a détruit un pont et une partie de la route d'accès à Sarreyer et Lourtier. Cette solution temporaire permet de garantir l'accès à Sarreyer en cas de fermeture de la route forestière, qui reste exposée aux dangers naturels. Le projet de liaison par câble Fully - Chiboz permettrait un accès à l'année à ce dernier, contrairement à la route coupée chaque année en hiver par une avalanche.

Concernant le budget d'entretien des routes, il est intéressant de noter que le 80 % est alloué aux routes de montagne en Valais. Cette répartition reflète bien la réalité géographique du canton et l'importance de maintenir des connexions fiables avec les vallées et les régions d'altitude. Ces investissements d'entretien, cruciaux pour assurer la sécurité des usagers et la résilience du réseau routier face aux conditions naturelles parfois extrêmes, se montaient à plus de 70 millions en 2024. Un montant déjà important, mais auquel il faut encore ajouter plus de 50 %, soit près de 40 millions, pour les travaux liés aux intempéries. À noter que le budget lié aux intempéries a explosé de manière exponentielle cette dernière décennie consommant par conséquent une part toujours plus importante du budget ordinaire. Les années exceptionnelles sont désormais devenues la nouvelle norme.

La mobilité en Valais évolue pour s'adapter à un environnement naturel de plus en plus changeant et imprévisible. La réorganisation des services, la priorisation de la sécurité, l'entretien et l'investissement dans des infrastructures résilientes témoignent de la volonté du canton de relever ces défis. À l'avenir, l'équilibre entre développement de la mobilité et respect de la nature restera un enjeu majeur pour le Valais.

Planung, im Bau, bei der Wartung oder der Einrichtung von Überwachungsmitteln. Ziel ist es, eine nachhaltigere und widerstandsfähigere Mobilität zu schaffen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zielt beispielsweise nicht nur darauf ab, die Umweltauswirkungen von Fahrten zu reduzieren, sondern auch flexiblere und weniger anfällige Alternativen gegenüber Naturgefahren anzubieten. Der neue Seilbahnanschluss zwischen Champsec und Sarreyer im Val de Bagnes, der am 15. Februar 2025 eingeweiht wurde, ist ein perfektes Beispiel dafür. Diese provisorische Anlage wurde als Reaktion auf die Schäden durch den Murgang des Torrent du Fregnoley im Juni 2024 gebaut, der eine Brücke und einen Teil der Zufahrtsstrasse nach Sarreyer und Lourtier zerstörte. Diese temporäre Lösung garantiert den Zugang zu Sarreyer im Falle einer Sperrung der Forststrasse, die weiterhin Naturgefahren ausgesetzt ist. Das Seilbahnprojekt Fully-Chiboz würde einen ganzjährigen Zugang ermöglichen - im Gegensatz zur Strasse, die jeden Winter von einer Lawine unterbrochen wird.

Was das Budget für den Strassenunterhalt betrifft, so werden 80 % davon für Bergstrassen im Wallis verwendet. Diese Verteilung spiegelt die geografische Realität des Kantons wider und zeigt die Bedeutung zuverlässiger Verbindungen zu den Tälern und Höhenregionen. Die Unterhaltsinvestitionen beliefen sich 2024 auf über 70 Millionen Franken - eine bereits erhebliche Summe, zu der jedoch noch mehr als 50 % für die unwetterbedingten Arbeiten hinzukommen (nahezu 40 Millionen Franken). Es ist erwähnenswert, dass das Budget für witterungsbedingte Massnahmen in den letzten zehn Jahren exponentiell gestiegen ist und damit einen immer grösseren Anteil am regulären Budget beansprucht. Aussergewöhnliche Jahre sind inzwischen zur neuen Norm geworden.

Die Mobilität im Wallis entwickelt sich weiter, um sich mehr und mehr an eine ständig wechselnde und unvorhersehbare natürliche Umwelt anzupassen. Die Umstrukturierung der Dienststellen, die Priorisierung der Sicherheit, der Unterhalt und die Investition in widerstandsfähige Infrastrukturen sind Zeuge des kantonalen Willens, diese Herausforderungen anzunehmen. Das Gleichgewicht zwischen der Mobilitätsentwicklung und dem Respekt vor der Natur wird auch in Zukunft ein zentrales Anliegen für das Wallis bleiben.

Dans le domaine des dangers naturels, les années 1990 ont vu le passage de la prévention des dangers à la gestion des risques. Si les termes sont proches, leur définition est bien différente. Au-delà de l'évolution des éléments de langage, la bascule traduit surtout un changement de paradigme dans la façon d'aborder un problème et de concevoir les solutions à y apporter. La gestion des dangers naturels, notamment gravitaires, a longtemps consisté à essayer d'éradiquer, ou du moins d'éviter les zones dangereuses et à réagir aux événements : là où une avalanche a causé un dommage, on (re)plante une forêt de protection ou on érige des paravalanches. Cette approche lourde et coûteuse, encore péjorée par les changements climatiques et l'expansion géographique et économique des infrastructures liée à une évolution démographique de la population suisse qui a plus que doublé depuis 1900, explique le passage à une gestion des risques. La notion de risque est donc plus complète que celle de danger, mais sa nature probabiliste la rend plus complexe à appréhender pour le cerveau humain, friand de certitudes et du binaire oui/non. Sa définition même, et les notions qui y sont rattachées, offrent plusieurs pistes à sa gestion. On peut en effet agir sur le phénomène dangereux lui-même. Dans le cas du danger d'avalanche et de la gestion du risque afférent, cette gestion peut passer par le déclenchement préventif d'une avalanche pour éviter une accumulation problématique de neige. Ensuite, il s'agira aussi de réduire sa probabilité d'occurrence, par exemple au travers de la construction d'une digue dimensionnée pour une crue centennale. Enfin, il est possible d'envisager la réduction du potentiel de dégâts pouvant par exemple aller du rehaussement d'un saut-de-loup à l'interdiction de construire en sous-sol dans une zone inondable.

Aujourd'hui, la protection contre les dangers naturels en Suisse ne vise plus à empêcher par tous les moyens la survenance des dangers naturels, mais à réduire les risques dans une mesure acceptable au moyen d'une gestion intégrée et en déterminant des objectifs de protection. Les mesures visant à gérer le risque sont de plusieurs natures. Il peut être plus pertinent d'interdire l'établissement d'un

Im Bereich der Naturgefahren vollzog sich in den 1990er Jahren ein Wandel von der Gefahrenprävention hin zum Risikomanagement. Auch wenn die Begriffe ähnlich erscheinen, unterscheiden sich ihre Definitionen deutlich. Über die Veränderung der Begrifflichkeiten hinaus spiegelt dieser Übergang vor allem einen Paradigmenwechsel in der Herangehensweise an Probleme und der Entwicklung von Lösungen wider. Die Verwaltung von Naturgefahren, insbesondere gravitativer Art, bestand lange Zeit darin, gefährliche Zonen zu meiden oder zu beseitigen und auf Ereignisse zu reagieren: Dort, wo eine Lawine Schäden verursacht hat, wurden Schutzwälder gepflanzt oder Lawinenverbauungen errichtet. Diese aufwendige und kostenintensive Vorgehensweise wurde durch den Klimawandel und die geografische sowie wirtschaftliche Expansion der Infrastruktur aufgrund der demografischen Entwicklung der Schweizer Bevölkerung, die sich seit 1900 mehr als verdoppelt hat, noch zusätzlich belastet und erklärt den Übergang zum Risikomanagement. Der Begriff des Risikos ist umfassender als der der Gefahr, doch seine probabilistische Natur macht ihn für das menschliche Gehirn, das nach Gewissheiten und binären Antworten (Ja/Nein) strebt, schwieriger zu erfassen. Seine Definition und die damit verbundenen Konzepte bieten verschiedene Ansätze zur Risikobewältigung. Es wird direkt auf das gefährliche Phänomen selbst eingewirkt. Bei Lawinengefahr, zum Beispiel, kann dies durch präventives Auslösen einer Lawine geschehen, um eine problematische Schneemenge zu vermeiden. Man kann auch die Wahrscheinlichkeit des Auftretens reduzieren, wie durch den Bau eines Dammes, der für ein Jahrhunderthochwasser ausgelegt ist. Es ist auch möglich das Schadenspotenzial zu minimieren. Dies kann Massnahmen wie die Erhöhung eines Wolfsprunges oder Bauverbote in Kellerräumen in Überschwemmungsgebieten umfassen.

Heute verfolgt die Schweiz einen integrierten Ansatz im Umgang mit Naturgefahren. Ziel ist es nicht mehr, Gefahren vollständig zu verhindern, sondern Risiken auf ein akzeptables Mass zu reduzieren. Dabei werden Massnahmen wie Bauverbote an gefährdeten Orten bevorzugt, da technische



Débordement du Rhône sur l'A9 à la hauteur de Sierre (2024) | Überschwemmung der Rhone auf die A9 bei Siders (2024)



Chute de blocs en Anniviers | Blocksturz in Anniviers



Voie ferrée Visp-Zermatt (2024) | Bahnstrecke Visp-Zermatt (2024)

camping au bord d'un torrent que de le protéger au moyen d'une digue. En effet, les mesures constructives ont un coût important et un impact non négligeable sur le territoire. Sans compter qu'elles ont une limite. Leur performance dépend de leur intégrité, leur coût devient indéfendable par rapport à leur utilité et il y aura toujours un événement plus important que celui qui a guidé le dimensionnement de l'ouvrage de protection. On ne peut dimensionner toujours plus grand et toujours plus cher. Cela sollicite des ressources, financières, humaines ou encore territoriales, injustifiables dans une pesée d'intérêt avec les autres enjeux auxquels doit faire face notre canton. D'ailleurs, la nature nous l'a concrètement rappelé à plusieurs reprises. La gestion du territoire, notamment avec des cartes de dangers, offre une autre piste en agissant non pas sur le phénomène lui-même, mais en évitant d'y exposer de la valeur (personnes, biens immobiliers, entreprises, infrastructures critiques) afin de réduire le potentiel de dommages. Agissant sur le temps long, cette mesure ne peut évidemment pas s'adapter facilement à l'apparition de nouveaux dangers ou à l'évolution négative d'anciens. Enfin, il est également possible d'assurer les biens exposés afin de déléguer le risque à une autre entité ou de mettre en place des systèmes d'alarme, couplés à des actions de sensibilisation. L'effort de sensibilisation est aussi important, et le service s'est investi à ce titre de manière importante dans le développement du Centre de prévention pour la protection des séismes (CPPS), risque naturel le plus important auquel est confronté notre canton. Pour se protéger de manière proportionnée face aux risques naturels, il est temps de passer du béton à l'innovation.

Schutzmassnahmen hohe Kosten verursachen und ihre Wirksamkeit begrenzt ist. Es gibt immer Ereignisse, die grösser sind als die Dimensionierung solcher Schutzbauten. Die Raumplanung bietet eine Alternative, indem sie gefährdete Werte (Menschen, Immobilien, kritische Infrastrukturen) aus Risikozonen fernhält und so das Schadenspotenzial reduziert. Diese langfristige Massnahme ist jedoch schwer an neue oder sich verschärfende Gefahren anzupassen. Schliesslich können auch Versicherungen oder Alarmsysteme eingesetzt werden, gekoppelt mit Sensibilisierungsmassnahmen. Neben baulichen Massnahmen setzt das Wallis auf Sensibilisierung und innovative Ansätze. Der Aufbau des Zentrums für Erdbebenvorsorge unterstreicht die Bedeutung der Aufklärung über Erdbebenrisiken – die grösste Naturgefahr im Kanton. Es ist an der Zeit, Beton durch Innovation zu ersetzen, um Risiken proportional und nachhaltig zu bewältigen.

Transformer nos métiers

Les métiers de la mobilité connaissent une profonde mutation, touchant aussi bien les ingénieurs que les voyers et les cantonniers. Cette évolution reflète les nouveaux défis auxquels le canton fait face, notamment en matière de territoire, d'environnement et de sécurité, mais également de sensibilisation.

La philosophie du SDM va aujourd'hui au-delà de la simple gestion des routes. Sa mission est d'offrir les meilleures prestations aux citoyens, en tenant compte des spécificités valaisannes et de son environnement si particulier. Cette mission nécessite donc une vision globale et transversale intégrant tous les modes de transports, de la mobilité douce aux remontées mécaniques. Cela signifie, entre autres, déconstruire le fonctionnement en silos, travailler ensemble et échanger entre les différentes sections et cellules.

Un effort important a aussi été initié pour transformer nos outils de travail avec un focus sur l'optimisation de la chaîne logistique, avec des processus améliorés comme les transports, les achats ou le magasin. Les locaux nécessitent aussi une mise à niveau en fonction des besoins actuels et à venir que ce soit notre site des Ronquoz ou les dépôts décentralisés sur l'ensemble du territoire. L'objectif est un redimensionnement du nombre de ces dépôts, passant d'une centaine, parfois très vétustes, à une trentaine adaptées aux nécessités actuelles. Ce travail de longue haleine est en cours et va encore s'étendre probablement sur une décennie.

Dans cet esprit, il est également nécessaire de donner la place aux nouvelles thématiques afin de pouvoir répondre correctement aux défis actuels. Cela a par exemple été le cas avec la création d'une nouvelle cellule pour la mobilité douce en tant que mobilité à part entière ou par le développement de la cellule environnement et durabilité qui n'intègre plus uniquement le bruit routier.

Unsere Berufe umgestalten

Die Berufe im Bereich Mobilität durchlaufen derzeit einen tiefgreifenden Wandel, der sowohl das Ingenieurwesen als auch die Strassenmeister und -arbeiterInnen betrifft. Diese Entwicklung spiegelt die neuen Herausforderungen wieder, denen der Kanton gegenübersteht, insbesondere in den Bereichen Raumplanung, Umwelt und Sicherheit, aber auch im Bereich der Sensibilisierung.

Die Philosophie der DFM geht heute über den blossen Strassenunterhalt hinaus. Die Aufgabe besteht darin, den BürgerInnen die besten Dienstleistungen zu bieten, unter Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten des Wallis und seiner besonderen Umwelt. Diese Mission erfordert eine globale und bereichsübergreifende Vision, die alle Verkehrsmittel integriert – vom Langsamverkehr bis hin zu Seilbahnen. Dies bedeutet unter anderem, das Arbeiten in Silos aufzubrechen, zu kooperieren und den Austausch zwischen den verschiedenen Abteilungen und Teams zu fördern.

Ein bedeutender Aufwand wurde unternommen, um die Arbeitsmittel zu modernisieren, mit einem Fokus auf die Optimierung der Logistikkette durch verbesserte Prozesse wie Transport, Einkauf oder Lagerhaltung. Auch die Standorte müssen an aktuelle und zukünftige Bedürfnisse angepasst werden, sei es das Ronquoz-Gelände oder die dezentralen Depots im gesamten Kantonsgebiet. Ziel ist es, die Anzahl dieser Depots von über hundert, teilweise sehr veralteten Einrichtungen, auf etwa dreissig zu reduzieren, die den heutigen Anforderungen entsprechen. Diese langfristige Arbeit wird voraussichtlich noch ein Jahrzehnt dauern.

Es ist notwendig, neuen Themenbereichen Raum zu geben, um den aktuellen Herausforderungen gerecht zu werden. Dies zeigt sich beispielsweise in der Schaffung einer neuen Abteilung für Langsamverkehr, der eine eigenstän-



Nouveau magasin des Ronquoz (Sion) | Neues Geschäft in Les Ronquoz (Sitten)



Photo d'un cantonnier avec un cône | Foto eines Strassenarbeiters mit einem Kegel

La pénurie d'ingénieurs a d'ailleurs participé à cette évolution en permettant une diversification des profils et l'apport de nouvelles visions et compétences, bien souvent complémentaires, au sein du service. Un adoucissement du métier parfois dur d'ingénieur.

Sur le terrain, les changements ne sont pas des moindres, en particulier avec l'intégration des enjeux environnementaux. Ils s'illustrent notamment à travers l'introduction de fauches différenciées et de surfaces dédiées à la biodiversité au bord des routes ou à la mise en place de ruches et la récolte du miel du cantonnier à des fins de sensibilisation. Les contraintes légales en termes de sécurité ou normes CO2 impliquent des adaptations importantes, notamment au niveau des outils utilisés avec par exemple le remplacement de machines à essence par des engins à accumulateurs, ou des modèles de véhicules à disposition. Ces mutations peuvent également engendrer la nécessité de permis supplémentaires ou de formations complémentaires.

Les nouvelles technologies, elles, ont une influence aussi bien sur la planification avec, par exemple, une meilleure évaluation de la gestion de l'entretien des routes, mais également sur l'exploitation avec une amélioration notamment dans le déneigement des cols, activités emblématiques des régions de montagnes comme le Valais. Les professionnels doivent désormais maîtriser des outils sophistiqués, équipés de GPS et de capteurs, pour une gestion plus précise et efficace du déneigement. Cette modernisation implique une formation continue pour les agents de terrain.

La formation accompagne aujourd'hui tous les métiers et tous les niveaux hiérarchiques. Une formation pour les cadres du SDM a d'ailleurs été récemment mise en place au sein du service. La vision est de préférer des personnes bien formées qui partent plutôt que des personnes mal formées qui restent. Cela traduit simplement la volonté d'avoir et de garder une équipe compétente et motivée pour faire avancer au mieux la multitude de projets de mobilité aujourd'hui au sein du service et de relever avec énergie les défis de demain.

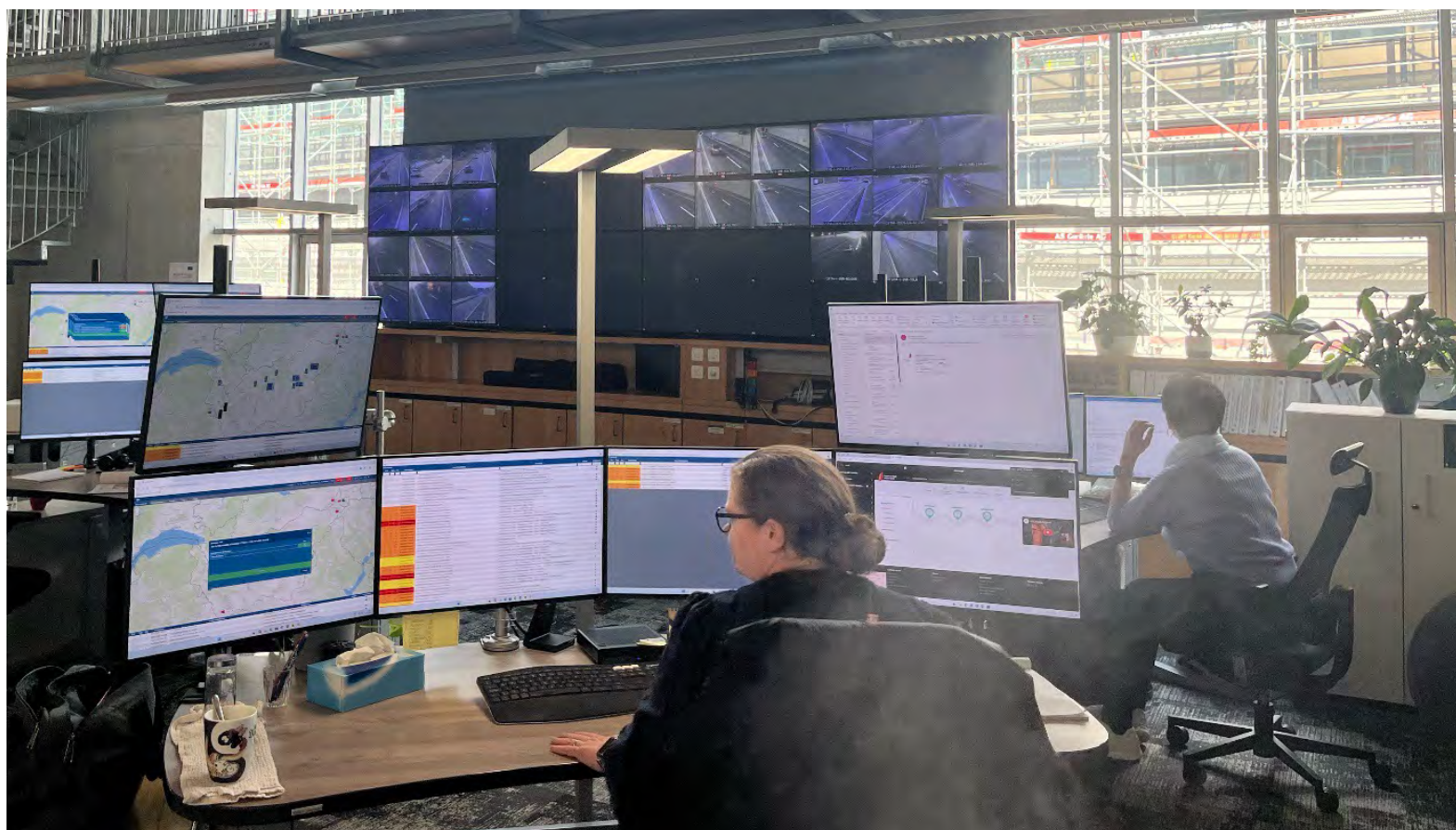
dige Mobilitätsform darstellt, oder in der Entwicklung der Abteilung Umwelt und Nachhaltigkeit, die mehr als nur Strassenlärm berücksichtigt.

Der Ingenieurmangel hat ebenfalls zu dieser Entwicklung beigetragen, indem er eine Diversifizierung der Profile und neue Visionen sowie ergänzende Kompetenzen in die Dienststelle gebracht hat – eine gewisse «Erleichterung» des manchmal harten Berufs des Ingenieurs und der Ingenieurin.

Auch vor Ort sind die Veränderungen beträchtlich, insbesondere durch die Integration von Umweltaspekten. Dies zeigt sich beispielsweise durch die Einführung differenzierter Mähmethoden und Flächen für die Biodiversität entlang der Strassen oder durch das Aufstellen von Bienenstöcken und die Honigernte durch StrassenarbeiterInnen zu Sensibilisierungszwecken. Die gesetzlichen Anforderungen in Bezug auf Sicherheit oder CO2-Normen erfordern erhebliche Anpassungen, insbesondere bei den verwendeten Werkzeugen wie dem Ersatz von benzinbetriebenen Maschinen durch batteriebetriebene Geräte oder bei den verfügbaren Fahrzeugmodellen. Diese Veränderungen können auch zusätzliche Genehmigungen oder ergänzende Schulungen erforderlich machen.

Neue Technologien beeinflussen sowohl die Planung – z. B. eine bessere Bewertung der Instandhaltung von Strassen – als auch den Betrieb, insbesondere beim Schneeräumen von Pässen, einer emblematischen Tätigkeit in Bergregionen wie dem Wallis. Fachkräfte müssen nun hochentwickelte Werkzeuge mit GPS und Sensoren beherrschen, um eine präzise und effiziente Schneerräumung zu gewährleisten. Diese Modernisierung erfordert eine kontinuierliche Weiterbildung für das Personal vor Ort.

Die Ausbildung begleitet heute alle Berufe und Hierarchieebenen. Kürzlich wurde eine Schulung für Führungskräfte der DFM eingeführt. Die Vision lautet: «Es ist besser, gut ausgebildete MitarbeiterInnen zu haben, die gehen, als schlecht ausgebildete MitarbeiterInnen, die bleiben.» Dies unterstreicht den Willen, ein kompetentes und motiviertes Team zu haben und zu halten, um die Vielzahl



Centrale d'exploitation, Sierre | Betriebszentrale, Siders



Déneigement du col du Grimsel | Schneeräumung des Grimselpasses

Les métiers de la mobilité, comme beaucoup d'autres, ne sont pas épargnés par le changement et l'adaptation. Cela en particulier au sein du SDM qui souhaite allier innovation, enjeux environnementaux et besoins de la population, dans une perspective de constante amélioration des infrastructures de transport.

Notre travail sur le terrain reste marqué par les réalités topographiques et climatiques d'un canton alpin. Les ouvertures des cols alpins illustrent ce travail de manière grandiose.

Si la population prend conscience parfois des difficultés que représentent les spécificités valaisannes, de nombreuses autres contraintes sont souvent méconnues. Par exemple, le fait que les conditions climatiques nous imposent des périodes d'intervention limitées. De plus, la charge de trafic toujours croissante couplée aux attentes élevées des usagers nous obligent à travailler sans pouvoir fermer les tronçons à entretenir ou alors uniquement lors des moments où la charge de trafic est plus faible. Entretenir un réseau vieillissant, qui plus est fortement utilisé, nécessite de subtils arbitrages, tout en gardant en permanence à l'esprit la sécurité des travailleurs.

von Mobilitätsprojekten voranzutreiben und mit Energie die Herausforderungen von morgen anzugehen.

Wie viele andere Berufe sind auch diejenigen im Bereich Mobilität vom Wandel und der Anpassung betroffen – insbesondere in der DFM –, welche Innovation mit Umweltaspekten und den Bedürfnissen der Bevölkerung verbinden möchte, um die Verkehrsinfrastruktur kontinuierlich zu verbessern.

Die Arbeit vor Ort bleibt geprägt von den topografischen und klimatischen Gegebenheiten eines alpinen Kantons. Die Öffnung der Alpenpässe veranschaulicht diese Arbeit auf eindrucksvolle Weise.

Wenn sich die Bevölkerung manchmal der Schwierigkeiten bewusst wird, die sich aus den Besonderheiten des Wallis ergeben, bleiben viele andere Zwänge oft unbekannt. Beispielsweise erlegen uns klimatische Bedingungen zeitlich begrenzte Interventionsfenster auf. Darüber hinaus zwingt uns das ständig wachsende Verkehrsaufkommen in Verbindung mit den hohen Erwartungen der NutzerInnen dazu, ohne Schliessung der Abschnitte zu arbeiten oder nur während verkehrsschwachen Zeiten Wartungsarbeiten durchzuführen. Die Instandhaltung eines alternden Netzwerks, das zudem stark genutzt wird, erfordert subtile Abwägungen bei gleichzeitiger ständiger Berücksichtigung der Sicherheit der ArbeiterInnen.

Le Service de la mobilité du canton du Valais joue un rôle central dans la sensibilisation à la mobilité durable et au patrimoine régional. Il s'agit ici d'une démarche systématique initiée au travers de nombreux instruments. Cela passe par une stratégie de fond, mettant en œuvre dès la planification les outils usuels de la qualité, que ce soit des planifications tests, des mandats d'étude parallèles, des concours ou encore des démarches participatives, toujours dans un esprit de désilotage des points de vue et de l'intégration des parties prenantes. Cette approche s'est traduite par une cinquantaine de procédures sur l'ensemble du territoire. Ce travail a permis d'amorcer les étapes traditionnelles de planification, de développement et de réalisation sur un très grand nombre de projets, qui commencent à émerger dans le territoire. Dans le même temps, des actions plus ponctuelles, lors de travaux moins importants, mais aussi dans le cadre de l'entretien de nos infrastructures, sont mises à profit dans cet esprit qualitatif. Dès lors, il est demandé à nos équipes de saisir chaque opportunité pour faire évoluer dans cet esprit nos infrastructures. Un effort de réflexion est ainsi demandé aux acteurs internes, en passant également par le dialogue et l'esquisse. La direction du service croit en la force du crayon, relai idéal entre le cerveau et le terrain. Ce changement de paradigme dans l'approche vise à ne pas « refaire comme avant », ni à « refaire comme ailleurs », mais à penser aux vrais besoins en fonction du lieu dans lequel s'inscrit un projet.

Le patrimoine paysager du Valais est d'une richesse et d'une diversité exceptionnelles, mêlant des éléments naturels et culturels qui en font une région unique en Suisse. Ce patrimoine englobe des forêts, des prairies, des glaciers majestueux, des vignobles en terrasses, des steppes alpines et des lacs d'altitude, témoins de l'harmonie entre l'homme et la nature. Doté d'un capital paysager hors norme, le Canton se doit d'y intégrer au mieux ses ouvrages. Comme cela a été le cas, par exemple, avec le parement d'un mur en béton avec des pierres naturelles dans les vignes au-dessus de Granges. Il s'agit de rester modeste dans les ouvrages d'art afin de préserver et valoriser le paysage et non les infrastructures. Les cols alpins, élément particulier du patri-

Die Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis spielt eine zentrale Rolle bei der Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität und das regionale Kulturerbe. Es handelt sich um einen systematischen Ansatz, der mithilfe zahlreicher Instrumente umgesetzt wird. Dies umfasst eine grundlegende Strategie, bei der bereits in der Planungsphase die üblichen Qualitätsinstrumente wie Testplanungen, parallele Studienaufträge, Wettbewerbe oder partizipative Verfahren eingesetzt werden, stets mit dem Ziel, die Perspektiven zu öffnen und die Beteiligung der Interessensgruppen zu fördern. Diese Herangehensweise hat zu rund fünfzig Verfahren im gesamten Kanton geführt. Diese Arbeit hat die traditionellen Schritte der Planung, Entwicklung und Umsetzung einer Vielzahl von Projekten eingeleitet, die nun im Gebiet sichtbar werden. Gleichzeitig werden kleinere Massnahmen und Arbeiten im Rahmen der Instandhaltung unserer Infrastruktur genutzt, um diesen qualitativen Ansatz zu verfolgen. Die Teams sind aufgefordert, jede Gelegenheit zu nutzen, um die Infrastruktur in diesem Sinne weiterzuentwickeln. Ein Reflexionsprozess wird von den internen Akteuren gefordert, wobei auch Dialog und Skizzen einbezogen werden. Die Leitung der Dienststelle glaubt an die Kraft des Stifts als ideale Verbindung zwischen Gehirn und Praxis. Dieser Paradigmenwechsel zielt darauf ab, nicht « wie früher » oder « wie anderswo » zu handeln, sondern die tatsächlichen Bedürfnisse, die dem Projektstandort entsprechen, zu berücksichtigen.

Das Landschaftserbe des Wallis ist aussergewöhnlich reich und vielfältig und vereint natürliche und kulturelle Elemente, die es zu einer einzigartigen Region in der Schweiz machen. Dieses Erbe umfasst Wälder, Wiesen, majestätische Gletscher, terrassierte Weinberge, alpine Steppen und Hochgebirgsseen – Zeugnisse der Harmonie zwischen Mensch und Natur. Mit einem aussergewöhnlichen landschaftlichen Kapital ist es für den Kanton unerlässlich, seine Bauwerke bestmöglich in diese Umgebung zu integrieren. Ein Beispiel dafür ist die Verkleidung einer Betonmauer mit Natursteinen in den Weinbergen oberhalb von Granges. Es geht darum, bescheiden zu bleiben bei Bauwerken, um das Landschaftsbild zu bewahren und aufzuwerten – nicht die Infrastruktur selbst.



Mur de pierres naturelles au-dessus de Granges | Natursteinmauer oberhalb von Granges



Journal interne | Interne Zeitung



Car Postal sur la route de Derborence | Postauto auf dem Weg nach Derborence

moine paysager valaisan, sont des passages stratégiques depuis l'époque romaine avec leur route qui sillonnent la montagne. Ils racontent des histoires uniques à travers leurs paysages et infrastructures. Ce sont des lieux où se mêlent histoire, nature et culture dans une harmonie remarquable. Ils incarnent un patrimoine vivant qui relie les générations et les territoires. Le déneigement des cols, soit ouvrir pour réunir après l'hiver, est de ce fait un moment particulier depuis des décennies.

Cette nouvelle approche a nécessité un changement de culture. Comme toujours, pour porter le changement, il faut accompagner en premier lieu les personnes au sein du service. À travers son journal interne «Dynamik», le service partage ce qui fonde la vie interne, les personnes, les travaux, les changements ou encore les réflexions et projets à venir et favorise une communication ouverte entre ses collaboratrices et collaborateurs. Ce journal constitue une plateforme d'échange essentielle pour diffuser les valeurs et les ambitions du service, tout en renforçant l'engagement collectif autour des enjeux de mobilité.

Avec la série de livres tout public «Connexions» qui met en avant un ouvrage ou un thème particulier et son histoire, l'idée est de proposer un regard nouveau sur les ouvrages d'art et la mobilité, en se penchant sur un élément spécifique et en considérant bien entendu les aspects techniques, mais aussi les aspects sociologiques, historiques et parfois poétiques de la thématique abordée. C'est ici un effort de sensibilisation visant la population de manière plus large, plaçant la mobilité dans la vision soutenue par la stratégie cantonale, c'est-à-dire sous l'angle du développement durable, au service de l'être humain. À ce titre, le service a apporté son soutien à de nombreux travaux historiques, rappelant l'importance de la mobilité dans notre canton sur l'évolution de la communauté valaisanne au fil du temps, comme par exemple l'ouvrage «Circulez! – Histoire de la

Die Alpenpässe, ein besonderer Bestandteil des Landschaftserbes des Wallis, sind seit der Römerzeit strategische Übergänge mit Strassen, die sich durch die Berge schlängeln. Sie erzählen einzigartige Geschichten durch ihre Landschaften und Infrastrukturen. Es sind Orte, an denen Geschichte, Natur und Kultur in bemerkenswerter Harmonie zusammenkommen. Sie verkörpern ein lebendiges Erbe, das Generationen und Gebiete miteinander verbindet. Das Schneeräumen der Pässe – das Öffnen nach dem Winter – ist seit Jahrzehnten ein besonderer Moment.

Dieser neue Ansatz erforderte einen Kulturwandel. Um den Wandel voranzutreiben, müssen zunächst die Menschen innerhalb der Dienststelle begleitet werden. Durch das interne Magazin «Dynamik» teilt die Dienststelle alles, was das interne Leben ausmacht – Personen, Arbeiten, Veränderungen sowie zukünftige Überlegungen und Projekte – und fördert eine offene Kommunikation zwischen den Mitarbeitenden. Dieses Magazin ist eine wichtige Plattform für den Austausch von Werten und Ambitionen der Dienststelle und stärkt das kollektive Engagement für die Herausforderungen der Mobilität.

Mit der Buchreihe «Connexions», die ein Bauwerk oder ein bestimmtes Thema sowie dessen Geschichte hervorhebt, wird ein neuer Blick auf Bauwerke und Mobilität geboten. Dabei werden technische Aspekte ebenso berücksichtigt wie soziologische, historische oder manchmal poetische Aspekte des behandelten Themas. Dies ist ein Sensibilisierungsansatz für eine breitere Bevölkerungsschicht und positioniert Mobilität unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit im Dienste des Menschen gemäss der kantonalen Strategie.

Die Mitarbeitenden der Dienststelle werden ermutigt, am Aufbau normativer Grundlagen für den Bereich Mobilität mitzuwirken sowie enge Beziehungen zu Ausbildungs- und Forschungseinrichtungen auf allen Ebenen aufzubauen. Die

circulation en Valais (XIX^e et XXI^e siècle)» réalisé par la Société d'histoire du Valais romand, avec la collaboration et le financement du TCS Section Valais et de l'État du Valais.

La sensibilisation passe aussi par les professionnels. Un travail important a été fait pour revaloriser les honoraires de nos mandataires, mais aussi au travers d'initiatives comme la mise en place d'un prix des jardins et des espaces publics, organisés tous les deux ans, en collaboration avec le service de l'architecte cantonal et les associations faitières. En 5 éditions, ce prix a vu une augmentation significative de la qualité des dossiers déposés et contribue ainsi au décloisonnement de nos professions.

Les collaboratrices et collaborateurs du service sont encouragés à participer au développement du corpus normatif des domaines de la mobilité, ainsi qu'à la mise en place de relations étroites avec les instituts de formation et de recherche, à tous les niveaux. Les ressources du service sont à disposition des apprentis aux doctorants des hautes écoles, participant aussi à de nombreuses initiatives de développement et de recherches.

Le programme «Kunst am Bau», qui répond à la loi cantonale sur la promotion de la culture, vise à intégrer des œuvres artistiques dans les grands ouvrages de mobilité et d'infrastructure. Lorsque l'État est maître d'ouvrage, les budgets de construction ou de restauration importante de bâtiments, d'ouvrages d'art ainsi que de constructions et aménagements de génie civil qui représentent un intérêt social, culturel ou touristique comprennent un montant réservé à une intervention artistique. Ce concept reflète une volonté de lier fonctionnalité et esthétique, tout en valorisant le patrimoine culturel et architectural. Il s'agit d'une démarche où l'art devient partie intégrante des constructions publiques, tels que les routes, tunnels ou bâtiments liés à la mobilité, afin de renforcer leur dimension culturelle et symbolique. Sur le site des pyramides d'Euseigne par exemple, le 21 septembre 2024, a été inauguré un projet de géo-fiction qui tisse un lien entre la profondeur géologique du lieu et l'immensité de l'espace. Dans le cadre du tunnel des Évouettes, c'est «Et plus loin les bateaux», composé pour l'occasion, qui sera chanté par l'ensemble vocal de St-Maurice le jour de l'inauguration.

Ces initiatives démontrent que la mobilité dépasse la simple fonction de déplacement pour devenir un vecteur de cohésion sociale, culturelle et patrimoniale. Grâce à ces efforts, le canton du Valais affirme son engagement à conjuguer innovation, patrimoine et durabilité dans ses stratégies de mobilité.

Ressourcen der Dienststelle stehen Auszubildenden bis hin zu Doktoranden an Hochschulen zur Verfügung; sie nehmen auch an zahlreichen Entwicklungs- und Forschungsinitiativen teil.

Das Programm «Kunst am Bau», das dem kantonalen Gesetz zur Kulturförderung entspricht, zielt darauf ab, Kunstwerke in grosse Mobilitäts- und Infrastrukturprojekte zu integrieren. Wenn der Staat Bauherr ist, enthalten Bau- oder Restaurierungsbudgets bedeutender Gebäude sowie Bauwerke von sozialem, kulturellem oder touristischem Interesse einen Betrag für künstlerische Interventionen.

Diese Initiativen zeigen deutlich: Mobilität geht über ihre reine Funktion hinaus und wird zum Vektor sozialer, kultureller und patrimoniales Kohäsion. Dank dieser Bemühungen bekräftigt der Kanton Wallis sein Engagement für Innovation, Erbe und Nachhaltigkeit in seinen Mobilitätsstrategien.



Passerelle piétonne en béton de réusage, Conthey | Fussgängerbrücke aus nachbehandeltem Beton, Conthey





Ces dernières années, la mobilité a connu une évolution significative au sein de notre canton, que ce soit au niveau de la vision, de l'organisation, de la planification ou encore de la mise en œuvre. Avec la création du Service de la mobilité est venue, en 2018, l'élaboration du Concept cantonal de la mobilité 2040 (CCM 2040), une stratégie ambitieuse visant à transformer la mobilité en répondant aux défis sociaux, économiques, technologiques et environnementaux.

Ce concept fixe les grandes lignes de la mobilité à l'horizon 2040. Il repose sur une collaboration étroite entre la Confédération, le Canton, les agglomérations, les communes et divers acteurs privés. Le CCM 2040 illustre la volonté du Valais de conjuguer innovation, durabilité et respect du patrimoine au cœur de ses stratégies de mobilité, pensées pour répondre aux réalités d'un canton alpin à la fois dynamique, fier de ses traditions, mais conscient des enjeux à venir.

S'il est aujourd'hui l'heure d'apprécier le travail accompli, il est important de poursuivre ce qui a été initié et d'adapter ce qui doit l'être. En effet, le Valais fait face à de nouveaux défis depuis 2018, ce qui justifie la révision – en cours – du Concept cantonal de mobilité 2040. Le changement climatique impose d'accroître la résilience des infrastructures de transport. La transition énergétique nécessite une accélération de la décarbonation de la mobilité. Les évolutions sociétales et technologiques post-COVID doivent être mieux intégrées. La croissance démographique demande une coordination plus étroite entre mobilité et aménagement du territoire. Il est aussi essentiel de hiérarchiser les investissements pour maximiser leur impact. Cette révision du CCM 2040 l'adapte aux réalités actuelles. L'objectif reste une mobilité efficiente, durable et adaptée pour tous.

Si le succès du CCM 2040 depuis son lancement doit beaucoup à la vision du Conseil d'État, il repose tout autant sur l'engagement des équipes qui travaillent à sa mise en œuvre au quotidien. Je remercie donc le Service de la mobilité qui permet de traduire cette vision sur le terrain avec un professionnalisme exemplaire.

Franz Ruppen, Chef du DMTE

In den letzten Jahren hat die Mobilität in unserem Kanton eine bedeutende Entwicklung erfahren, sei es in Bezug auf Vision, Organisation, Planung oder Umsetzung. Mit der Gründung der Dienststelle für Mobilität im Jahr 2018 wurde das kantonale Mobilitätskonzept 2040 (KMK 2040) entwickelt – eine ehrgeizige Strategie, die darauf abzielt, die Mobilität zu transformieren und den sozialen, wirtschaftlichen, technologischen und ökologischen Herausforderungen gerecht zu werden.

Dieser Plan legt die Grundlinien der Mobilität bis 2040 fest. Er basiert auf einer engen Zusammenarbeit zwischen dem Bund, dem Kanton, den Agglomerationen, den Gemeinden und verschiedenen privaten Akteuren. Das KMK 2040 zeigt das Bestreben des Wallis, Innovation, Nachhaltigkeit und Respekt vor dem Kulturerbe in den Mittelpunkt seiner Mobilitätsstrategien zu stellen – Strategien, die auf die Realitäten eines dynamischen Alpenkantons abgestimmt sind, der stolz auf seine Traditionen ist und sich gleichzeitig zukünftiger Herausforderungen bewusst ist.

Während es heute an der Zeit ist, die geleistete Arbeit zu würdigen, ist es ebenso wichtig, das Begonnene fortzusetzen und anzupassen, was notwendig ist. Seit 2018 sieht sich das Wallis neuen Herausforderungen gegenübergestellt, was die laufende Überarbeitung des KMK 2040 rechtfertigt. Der Klimawandel erzwingt eine erhöhte Widerstandsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen. Die Energiewende erfordert eine beschleunigte Dekarbonisierung der Mobilität. Die gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen nach der COVID-Epidemie müssen besser integriert werden. Das Bevölkerungswachstum verlangt eine engere Abstimmung zwischen Mobilität und Raumplanung. Es ist auch entscheidend, Investitionen zu priorisieren, um ihre Wirkung zu maximieren. Diese Überarbeitung des KMK 2040 passt es an die aktuellen Gegebenheiten an. Ziel bleibt eine effiziente, nachhaltige und für alle geeignete Mobilität.

Der Erfolg des KMK 2040 seit seiner Einführung beruht nicht nur auf der Vision des Staatsrats, sondern ebenso auf dem Engagement der Teams, die täglich an seiner Umsetzung arbeiten. Ich danke daher der Dienststelle für Mobilität für ihre vorbildliche Professionalität bei der Implementierung dieser Vision vor Ort.

Franz Ruppen, Vorsteher DMRU



Col du Grimsel | Grimsel Pass

IMPRESSUM

Conception
Linda Tesauro
LR communication

Photographies
SDM

Rédaction
Linda Tesauro
Eric Duc
Philippe Petit
Vincent Pellissier
Martina Fellay

Typographies
PolySans, Suisse Neue

Impression
Valmedia AG



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