

DYNAMIK

P.P.
CH-1950 SION

LAPOSTE 

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

N° 11 — Avril 2023
Nr. 11 — April 2023

La mobilité en actions Mobilität in Aktionen



Sommaire

Inhalt

02

Édito
Edito

03

Le coin des RH
Personal-Ecke

04-05

Quelques brèves
in Kürze

05

Le SDM en images
Die DFM in Bildern

06-08

Transports publics
Öffentlicher Verkehr

09-11

Recyclage et fauchage
Recycling und Mähen

12-13

Les voyers se dévoilent
Die Strassenmeister
präsentieren sich

14-15

Il était une fois au SDM
Es war einmal bei der DFM

16-18

**À la découverte de la
logistique**
Einblick in die Logistik

19

**Architektonische
Gestaltung in Ried-Brig**
Conception architecturale
à Ried-Brigue

20-21

SUTIII
DGEIII

22-23

Nos jubilaires
Unsere Jubilare

Édito



Geschätzte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Am 2. Februar 2023 veröffentlichte der Walliser Bote am späten Nachmittag auf seiner Online-Plattform ein Video, untermauert mit dem reisserischen Titel: «Walliser Strassenarbeiter

drangsaliert schwachen und vermutlich kranken Steinbock mit Schneestange». Der Film zeigte einen Mann, der immer wieder mit einer Schneestange auf einen Steinbock einschlug.

Wie oben erwähnt, suggerierte der Walliser Bote, dass es sich bei diesem Mann um einen Strassenarbeiter des Kantons Wallis handelte. Dank den eingeleiteten Nachforschungen unserer Dienststelle wurde schnell klar, dass unsere Dienststelle nicht betroffen war. Der Walliser Bote stellte noch am gleichen Abend klar, dass nicht ein Mitarbeiter des Kantons, sondern eine Privatperson den Steinbock mit der Schneestange provoziert hat.

Trotzdem war der Schaden angerichtet! Der Nouvelliste, der Blick, 20minuten und andere grosse Westschweizer Tageszeitungen publizierten den Tag darauf den Artikel. In den sozialen Medien wurden unsere Mitarbeitenden in der Folge teilweise fälschlicherweise in Misskredit gebracht.

Diese Aktion zeigt uns eindrücklich auf, wie wir und unsere Arbeit den kritischen Blicken der Medien und der Öffentlichkeit ausgesetzt sind. Halten wir uns alle – vom Strassenwärter bis zum Dienstchef – immer wieder vor Augen, wie wir mit unserem Handeln, unserem Auftreten und unserer täglichen Arbeit gegenüber der Öffentlichkeit wirken.

Dynamisch – zukunftsorientiert – umweltbewusst, muss unsere Vision sein! Der Titel unserer Mitarbeiterzeitschrift bringt es mit einem Wort auf den Punkt: DYNAMIK

Für Ihre tägliche Arbeit und das professionelle, dynamische Auftreten und Wirken danken wir Ihnen. •

Anton Karlen,
Adjunkt und Stellvertreter des Dienstchefs.

FR Chères collaboratrices, chers collaborateurs

Le 2 février 2023, en fin d'après-midi, le Walliser Bote a publié sur sa plateforme en ligne une vidéo, accompagnée d'un titre racoleur: «Un cantonnier valaisan harcèle un bouquetin faible et probablement malade avec une perche à neige». Le film montrait un homme frappant à plusieurs reprises un bouquetin avec une perche à neige.

Comme mentionné ci-dessus, le Walliser Bote a suggéré que cet homme était un cantonnier du canton du Valais. Grâce aux recherches engagées, il est rapidement apparu que notre service n'était pas concerné. Le soir même, le Walliser Bote précisait que ce n'était pas un collaborateur du canton, mais un particulier qui avait provoqué le bouquetin avec la perche à neige.

Pourtant, le mal était fait! Le Nouvelliste, le Blick, 20minutes et d'autres grands quotidiens romands ont publié l'article le lendemain. Dans les réseaux sociaux, nos collaborateurs ont par la suite été discrédités, parfois à tort.

Cette action nous montre de manière impressionnante comment nous et notre travail sommes exposés aux regards critiques des médias et du public. Gardons toutes et tous à l'esprit – du cantonnier au chef de service – l'impact de nos actions, de notre présentation et de notre travail quotidien sur le public.

Notre vision doit être dynamique, orientée vers l'avenir et respectueuse de l'environnement! Le titre de notre magazine des collaboratrices et collaborateurs le résume en un mot: DYNAMIK.

Nous vous remercions pour votre travail quotidien, votre attitude et vos actions professionnelles et dynamiques. •

Anton Karlen,
Adjoint et suppléant du chef de service.

Le coin des RH

Personal-Ecke

Économie d'énergie au travail. Et si on parlait de notre responsabilité?

La sobriété énergétique, késako ? Pour faire court, c'est consommer moins d'énergie tout en maintenant un niveau de confort et une qualité de vie équivalents. Vivre mieux avec moins ? Si, si, c'est possible. Cela signifie que nous pouvons économiser de l'énergie en changeant nos comportements et en utilisant les ressources de manière plus efficace. Pas mal, non ?

Pourquoi est-ce important ? En plus d'économiser sur les coûts d'énergie, c'est une façon de préserver notre environnement en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et en utilisant les ressources de manière plus durable ! Alors, comment pouvons-nous être plus sobres en matière d'énergie au travail ? Voici quelques exemples faciles à mettre en œuvre :

- Éteindre les ordinateurs, les écrans et les lumières lorsqu'ils ne sont pas utilisés ;
- Éteindre la lumière dès que la luminosité le permet ;
- Ajuster les thermostats pour maintenir une température confortable sans gaspillage ;
- Fermer les stores ou les volets dès qu'il fait sombre ;
- Limiter l'usage des ascenseurs ;
- Aérer brièvement mais en grand ;
- Éviter les impressions inutiles ;
- Favoriser les déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun pour se rendre au travail et penser au covoiturage ;
- Limiter les déplacements non essentiels.

Vous travaillez sur le terrain ou en atelier et ne voyez pas vraiment comment vous pouvez y contribuer ? Il y a des actions que vous pouvez entreprendre ! En voici quelques-unes :

- Maintenir les équipements en bon état pour améliorer leur efficacité énergétique ;
- Éteindre les moteurs de véhicules et des machines lorsqu'ils ne sont pas utilisés ;
- Éviter de laisser les portes et les fenêtres ouvertes inutilement pour minimiser les pertes d'énergie ;
- Éviter les déplacements inutiles en planifiant soigneusement les tâches et en utilisant des moyens de transports qui minimisent les distances parcourues ;
- Utiliser des lampes LED à faible consommation d'énergie.

Que diriez-vous de prendre ces idées en considération et de les mettre en pratique ? Tous ces petits gestes, à titre individuel, permettent de réduire notre consommation énergétique. Tout le monde a son rôle à jouer.

En adoptant ces comportements, nous pouvons faire une différence significative en matière de sobriété énergétique et contribuer ainsi à un avenir plus durable. •

Texte de Fanny Rossier-Salamin

DE Falls auch Sie sich fragen, was unter dem Begriff «Energiesuffizienz», der neu in aller Munde ist, zu verstehen ist, versuchen wir Ihnen hier eine einfache Erklärung zu liefern.

Energiesuffizienz heisst, dass wir weniger Energie nutzen. Dafür bildet das Verhalten des Menschen selbst die Grundlage, indem man sich die Frage nach dem rechten Mass stellt. Suffizienz soll nämlich ein gutes Leben für alle ermöglichen. Energiesparen ist also möglich, wenn wir unser Verhalten ändern und die verfügbaren Ressourcen optimaler oder eben effizienter nutzen.

Energiesparen am Arbeitsplatz – wie steht es um unsere eigene Verantwortung?

Warum das wichtig ist, fragen Sie sich? Wenn wir unseren Energieverbrauch senken, gehen auch die Kosten zurück und wir sparen im Endeffekt Geld. Der andere Aspekt ist, dass wir unsere Umwelt schonen (indem wir unseren CO₂-Ausstoss senken) und Ressourcen auf eine nachhaltigere Weise nutzen. Das funktioniert aber nicht nur zu Hause, sondern auch am Arbeitsplatz, wie einige Beispiele aufzeigen:

- PC/Bildschirme und Lampen ausschalten, die nicht benötigt werden
- Licht ausschalten, sobald es genug Tageslicht gibt
- Thermostate anpassen, um eine angenehme Raumtemperatur zu erhalten, ohne dass Energie verschwendet wird
- Storen/Fensterläden schliessen, sobald es dunkel wird
- Personenaufzüge nur eingeschränkt nutzen
- Kurzes Stosslüften
- Unnötiges Ausdrucken vermeiden
- Zu Fuss, mit dem Fahrrad oder den ÖV zur Arbeit gehen und Fahrgemeinschaften bilden
- Nicht zwingend notwendige Transportfahrten vermeiden.

Alles schön und gut für alle, die im Büro arbeiten, denken Sie? Energiesparen ist aber nicht nur im Büro möglich, sondern auch für Mitarbeitende, die draussen oder in der Werkstatt arbeiten. Energiesparen geht natürlich auch in der Werkstatt oder unterwegs. Hier einige Beispiele:

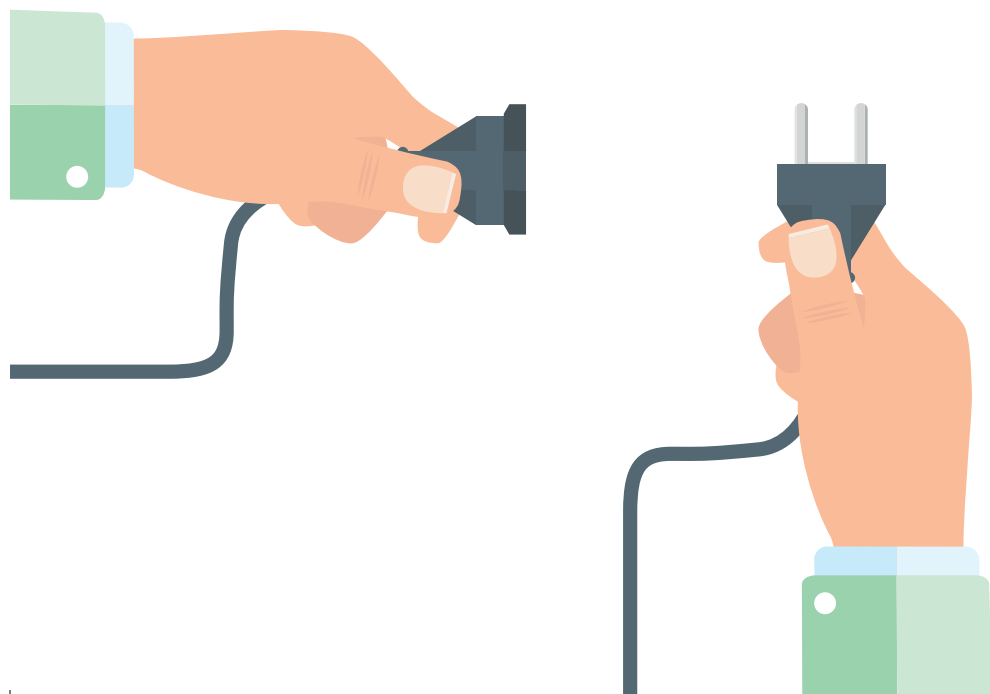
- Geräte in gutem Zustand halten, um ihre Energieeffizienz zu verbessern
- Motor von Fahrzeugen/Geräten ausschalten, wenn sie nicht verwendet werden
- Türen und Fenster nicht unnötig geöffnet lassen, um Energieverluste gering zu halten
- Unnötige Fahrten vermeiden, indem die anstehenden Arbeiten sorgfältig geplant werden und Transportmittel verwenden, um die zurückgelegten Strecken möglichst kurz zu halten
- Energieeffiziente LED-Lampen verwenden

Machen auch Sie mit und tragen Sie durch kleine Gesten dazu bei, den Energieverbrauch zu senken!

Wir alle können eine wichtige Rolle übernehmen.

Wenn wir unser Verhalten auch nur geringfügig ändern, können wir einen grossen Schritt in Richtung Energiesuffizienz machen und zu einer nachhaltigeren Zukunft beitragen. •

Text von Fanny Rossier-Salamin



4 Quelques brèves In Kürze

Collection « Connexions »

Un nouvel ouvrage publié

Après *Les Ponts du Trient* et *La Chapelle de Zen Hohen Flühen*, le troisième volume de la collection « Connexions » se penche sur les bancs publics.

Souvent peu considérés lorsque l'on parle d'espaces publics, les bancs retrouvent aujourd'hui leur rôle notamment dans l'aménagement piéton des traversées de localités.

En effet, les bancs publics permettent aux habitantes et habitants de se reposer, de se détendre, de tisser des liens avec les autres et de profiter de l'environnement. Lieux de rencontre et de socialisation, ils contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des quartiers.

Dans cet ouvrage, sobrement intitulé « Bancs publics », la parole est donnée à la sociologue Renate Albrecher. Pour faire découvrir les quelques 200 000 bancs publics suisses, elle a développé de nombreux projets dont l'Association pour la promotion de la culture banc'aire (bankkultur.ch).

Dans ce volume, plusieurs communes partagent leurs avis sur l'utilité des bancs publics sur leur territoire. •

DE Buchreihe « Connexions »: Ein neues Werk

Nach den beiden Ausgaben über die Brücke von Trient und die Kapelle Zen Hohen Flühen widmete sich das dritte Werk der Buchreihe « Connexions » den Sitzbänken im öffentlichen Raum.

Diese gehen in der Diskussion um den öffentlichen Raum oft vergessen und werden im neuen Werk ins Scheinwerferlicht gerückt.

Bänke bieten den Passantinnen und Passanten Platz und Gelegenheit, sich einen Moment auszuruhen, zu entspannen, sich mit anderen auszutauschen und die Umgebung zu geniessen. Sie sind ein Ort der Begegnung sowie der Sozialisierung und tragen zu einer besseren Lebensqualität in den Quartieren bei.

In dieser Connexions-Ausgabe wird die Soziologin Renate Albrecher porträtiert, die einen ganz besonderen Bezug zu den öffentlichen Bänken hat und treibende Kraft hinter verschiedenen Projekten ist, die der Schweizer Bevölkerung die 200 000 Sitzbänke im öffentlichen Raum näher bringen wollen.

Daneben präsentieren mehrere Gemeinden ihre Vision, wie die öffentlichen Bänke auch in der Städteplanung eine wichtige Rolle wahrnehmen können. •



Le troisième volume de la collection « Connexions ». © Florence Zufferey
Das dritte Werk der Buchreihe « Connexions ». © Florence Zufferey

Concours Pont de la Drague

Un nouveau pont routier sur le Rhône.

Le canton du Valais projette d'aménager un nouvel ouvrage qui traverse le Rhône au niveau de la Route de Riddes. Ce projet s'inscrit dans la mutation du sud de la Ville de Sion et participe à l'Agglo Valais central. Un concours d'ingénierie et d'architecture a été lancé en juin 2022 pour l'attribution du mandat. Les résultats du concours ont été publiés en fin d'année 2022.

Le projet classé au premier rang à l'unanimité par le jury – INTRADOS – propose un ouvrage efficace qui s'accorde avec le paysage. Il respecte le cahier des charges et soumet un concept structural bien maîtrisé ainsi qu'une solution durable.

Sélectionné parmi les 29 projets soumis au concours, INTRADOS a été conceptualisé par Muttoni et Fernández Ingénieurs Conseils SA à Écublens, PRA Ingénieurs Conseils SA à Sion et Pierre-Alain Dupraz Architectes à Genève. •

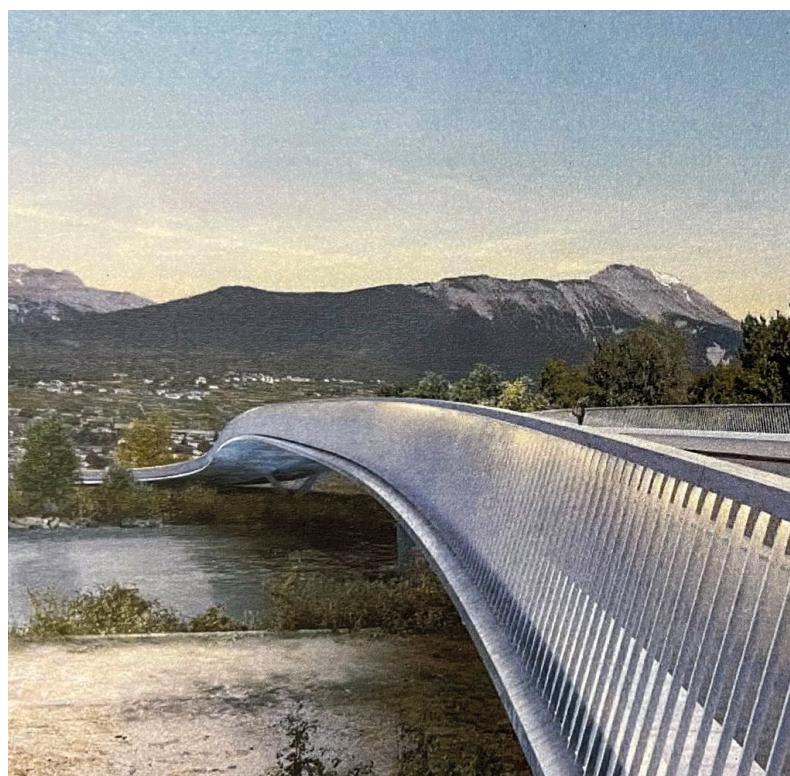
DE Wettbewerb Pont de la Drague

Eine neue Strassenbrücke über die Rhone

Der Kanton Wallis plant in Sitten eine neue Brücke über die Rhone, die auf der Höhe der Routes des Riddes das rechte mit dem linken Flussufer verbinden soll. Die neue Brücke gehört zur Entwicklung der Stadtteile im Süden von Sitten und wurde vom Verein Agglo Valais Central mitinitiiert. Im Juni 2022 wurde zur Vergabe des Auftrags ein Ingenieur- und Architekturwettbewerb lanciert, dessen Ergebnisse Ende 2022 bekannt gegeben wurden.

Von den 29 eingereichten Projekten wählte die Jury einstimmig das Projekt INTRADOS zum Siegerprojekt aus. INTRADOS, das vom Konsortium Muttoni und Fernández Ingénieurs Conseils SA aus Ecublens, PRA Ingénieurs Conseils SA aus Sitten und Pierre-Alain Dupraz Architectes aus Genf eingereicht wurde, bietet laut Jury ein technisch effizientes und nachhaltiges Bauwerk, das sich harmonisch in die Landschaft einfügt, den Anforderungen des Pflichtenhefts entspricht und ein durchdachtes strukturelles Konzept vorschlägt. •

Concours Pont de la Drague, projet lauréat:
Muttoni & Fernández, PRA Ingénieurs,
Pierre-Alain Dupraz Architectes.
Wettbewerb Pont de la Drague, Gewinnerprojekt:
Muttoni & Fernández, PRA Ingénieurs,
Pierre-Alain Dupraz Architectes.



Le SDM en images

Die DFM in Bildern

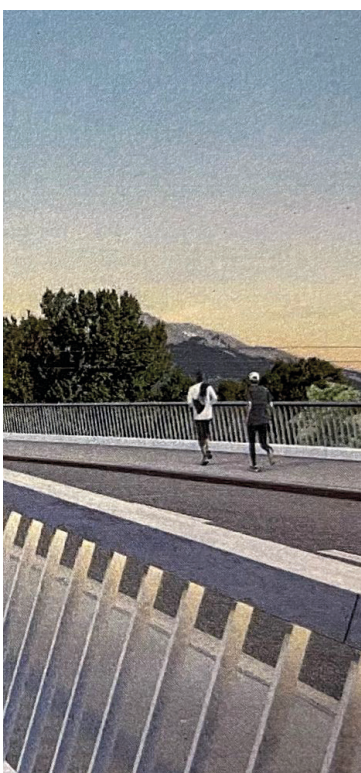
ARE-Wettbewerb

Stell dir deinen Platz vor!

Die DFM wurde vom ARE um einen Projektwettbewerb gebeten ... und hat ja gesagt. Und wie? Indem sie ein Partizipationsinstrument für die Bevölkerung im Rahmen von Ortsdurchfahrten vorschlägt. Bei Infrastrukturprojekten ist es schwierig, Kreativität einzubringen, da die Entscheidungen oft von Normen und Gesetzen bestimmt werden. Doch bei jedem Projekt bietet ein Platz oder ein Teil der Strasse die Möglichkeit, den Alltag der Bewohnerinnen und Bewohner zu verbessern: Es liegt an ihnen, diesen Platz zu nutzen. Inzwischen wurde das Projekt ausgewählt! Wir haben nun also ein Jahr Zeit, um ein Werkzeug zu entwickeln, das der Vorstellungskraft der Bevölkerung eine Stimme verleiht! •

FR Dessine ta place!

Sollicité par l'ARE pour un concours de projet, le SDM a répondu présent! Comment? En proposant un outil de participation pour la population, dans le cadre des traversées de localité. Il est difficile d'insuffler de la créativité dans les projets d'infrastructures, les normes et lois régissant souvent les décisions. Pourtant, dans chaque projet, il existe une opportunité d'amélioration (une place, une rue) grâce aux habitantes et aux habitants du lieu qui pourraient donner leurs avis. Le projet ayant été sélectionné, nous avons donc une année pour développer un outil qui permettra de laisser l'imagination de la population s'exprimer. •



Sortie à ski: Vichères avec la Guggenmusik de Liddes. / Skitag: Vichères mit der Guggenmusik von Liddes.



Passerelle de mobilité douce sur la Borgne. / Passerelle für den Langsamverkehr über den Fluss Borgne.



Sortie technique: funiculaire Sierre – Montana – Crans. / Technische Ausfahrt: Seilbahn Siders - Montana - Crans.

6 Transports publics

Öffentlicher Verkehr

Parcourir le Valais en transports publics? C'est tellement simple avec le PASS 13*!

En 2021, nous vous annonçons dans les lignes de ce même journal la mise en place d'un projet-pilote du SDM intitulé PASS 13*, dont l'objectif était d'encourager l'utilisation des transports publics en Valais. Depuis cet article, le projet a évolué et s'est même récemment concrétisé! En effet, le 11 décembre dernier, le PASS 13* a été mis en vente. La phase pilote du projet a ainsi démarré et durera jusqu'en février 2024. Mais, pour celles et ceux qui n'en auraient pas encore entendu parler, de quoi s'agit-il?

Pour rappel, le PASS 13*, c'est un crédit de transport public valable 12 mois, à utiliser sur le territoire valaisan et qui offre un rabais d'au moins 20% lors de son achat. En d'autres termes, pour un crédit de CHF 125.- par exemple, vous payez votre PASS 13* uniquement CHF 99.-. Que ce soit pour vous déplacer en ville, aller skier, randonner, ou vous rendre au travail, le PASS 13* vous offre une solution simple. En effet, il suffit de télécharger l'application FAIRTIQ, de l'enclencher lorsque vous montez dans un transport public puis de

l'arrêter lorsque vous arrivez à destination. L'application calcule ensuite pour vous le meilleur prix pour le trajet effectué et le déduit de votre crédit.

Pour cette phase-pilote, trois catégories de prix étaient proposées: CHF 39.- / CHF 99.- / CHF 999.- pour des crédits respectivement de CHF 50.- / CHF 125.- / CHF 1250.-. 500 PASS par catégorie étaient en vente du 11 décembre 2022 au 31 janvier 2023. Au total, 480 PASS 13* ont été vendus dont une majorité à CHF 99.-. Afin d'avoir plus d'informations notamment sur les préférences et la satisfaction des utilisatrices et utilisateurs du PASS 13*, un sondage sera mené. Il permettra d'évaluer dans quelle mesure ce produit répond aux besoins de la population et s'il doit être amélioré. Le futur PASS 13* devra en tous les cas être coordonné avec le projet de crédit national¹ qui sera mis en œuvre fin 2023 par l'Alliance SwissPass.

Avec le PASS 13*, le Canton propose un produit innovant, flexible, facile d'utilisation et attractif afin d'encourager la population à tester

et utiliser les transports publics. Rendez-vous donc en 2024 pour en savoir plus sur la suite des aventures du PASS 13*! •

Texte d'Anne Duroux, Cédric Favre et Linda Tesaro

DE Per öv Wallis unterwegs? Der PASS 13* machts möglich!

2021 haben wir an dieser Stelle die Lancierung des Pilotprojekts PASS 13* bekannt gegeben, welches die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Wallis fördern soll.

In der Zwischenzeit wurden das Projekt im Detail ausgearbeitet und die ersten Pässe am vergangenen 11. Dezember in den Verkauf gebracht. Damit ist die Testphase angelaufen, die voraussichtlich bis Februar 2024 dauern soll. Wer sich jetzt fragt, was das neue Angebot genau ist – hier die Erklärung dazu:

Der PASS 13* ist ein Guthaben für den öffentlichen Verkehr, das während 12 Monaten auf dem Walliser Kantonsgebiet gültig ist und mind. 20% Rabatt beim Ticketkauf garantiert. Wenn man also den PASS 13* für CHF 99.- wählt, berechtigt dies zu einem Guthaben resp. zu Fahrten im Wert von CHF 125.-. Ob man also in die Stadt fährt, einen Skitag oder eine Wanderung plant oder zur Arbeit pendelt – der PASS 13* bietet für alles eine simple Lösung. Über die Smartphone-App FAIRTIQ registriert man beim Einsteigen ins Transportmittel, wie zum Beispiel Zug, Bus, Tram oder Schiff, die Reise, indem man einfach den «Start»-Button nach rechts wischt und am Zielort angekommen die Fahrt mit einem Swipe nach links beendet. Dabei wird immer der günstigste verfügbare Ticket-Preis verrechnet und direkt vom Guthaben abgezogen.

In der Testphase werden drei verschiedene Preiskategorien angeboten: CHF 39.- / CHF 99.- / CHF 999.- für ein jeweiliges Guthaben von CHF 50.- / CHF 125.- / CHF 1250.-. Pro Kategorie gingen zwischen dem 11. Dezember 2022 und dem 31. Januar 2023 500 Pässe in den Verkauf. Es wurden insgesamt 480 PASS 13 verkauft, davon ein Grossteil zu CHF 99.-. Um zusätzliche Informationen zu den Präferenzen und der Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer zu erheben, ist eine Umfrage geplant, die Aufschluss darüber geben soll, wie sehr das Angebot den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und welche Verbesserungen nötig sind. Der künftige PASS 13* muss in jedem Fall mit dem «öV-Guthaben» der Branchenorganisation Alliance SwissPass koordiniert werden, dessen Einführung für Ende 2023 geplant ist.

Mit dem PASS 13* liefert der Kanton eine innovative, flexible, benutzerfreundliche und attraktive Lösung, um die Bevölkerung zur Nutzung der öV zu motivieren. Wir sind gespannt, welche Bilanz nach Ablauf der Testphase 2024 gezogen werden kann. •

Text von Anne Duroux, Cédric Favre und Linda Tesaro

OFFRE VALABLE POUR
LES TRANSPORTS PUBLICS

PROFITE
EN 2 CLICS!
(OU PRESQUE)

PASS 13*

**-20%
SUR TES TRAJETS
EN VALAIS!**

1
Choisis et achète
ton crédit

2
Active ton code
dans l'app FAIRTIQ

Infos sur:
www.vs.ch/pass13

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

¹ Le projet de crédit national consiste en un même modèle de crédit de transport public, cependant valable sur tout le territoire national. Das auf nationaler Ebene angelaufene Projekt «öV-Guthaben» national basiert auf dem gleichen Modell, ist aber schweizweit gültig.

LTPMDQuot, le nouvel outil législatif du SDM

Derrière cette abréviation mystérieuse (LTPMDQuot), se cache la nouvelle Loi sur les Transports publics et la Mobilité Douce Quotidienne.

Au vu du nombre élevé de problématiques en matière de mobilité et de territoire, mais aussi en raison des évolutions sociologiques et technologiques, il était indispensable d'effectuer une révision totale de la loi cantonale sur les transports publics datant du 28 septembre 1998 (LTP). Un avant-projet de loi a d'abord été mis en consultation en 2021. Le 15 septembre 2022, le Grand Conseil a adopté la LTPMDQuot qui est ensuite entrée en vigueur rétroactivement au 1^{er} janvier 2023.

La LTPMDQuot - nouvelle abréviation à laquelle il faudra s'habituer - est le fruit de plus de deux ans de travail du Service de la mobilité en étroite collaboration avec le Service administratif et juridique du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement.

Cette nouvelle loi s'articule autour de six chapitres : les dispositions générales, les transports publics, la mobilité douce quotidienne, la mobilité d'intérêt particulier, les compétences et procédures puis les dispositions transitoires et finales.

Les tâches principales de cette révision consistaient à :

- examiner les compétences et les responsabilités des différentes entités appelées à gérer les transports publics sur le territoire valaisan ;
- adapter la base légale cantonale aux évolutions récentes technologiques, sociologiques et administratives de la mobilité ;
- adapter le modèle de financement des transports publics, principalement pour ce qui concerne le trafic d'agglomération et le trafic urbain ;
- intégrer le trafic d'agglomération et le trafic urbain ;
- intégrer les tâches cantonales relatives à la mobilité douce quotidienne. Le Conseil d'État, en réponse également aux attentes manifestées par le Grand Conseil a souhaité se doter d'une base légale traitant de la mobilité douce quotidienne, complétant ainsi la mobilité douce de loisirs faisant l'objet d'une loi propre, la LIML ;
- préciser le financement de projets

d'infrastructures et d'exploitation de transports publics, de mobilité douce et touristique, dite de mobilité d'intérêt particulier .

À la suite de la consultation de l'avant-projet de loi, il a été convenu de retirer les articles spécifiques relatifs à la stratégie aéronautique cantonale. Cette dernière sera traitée séparément dans une loi cantonale dédiée à ce thème. •

Texte de Cédric Favre

DE GöVALV, das neue Gesetzgebungstool der DFM

Am 15. September 2022 hat der Grosse Rat das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr angenommen, welches nun rückwirkend auf den 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist. Dem Grossratsentscheid zum Gesetzesentwurf ging eine Vernehmlassung voraus, die vom 30. April bis 10. September 2021 lief.

Nachdem die verschiedenen Fachstellen für Mobilität und Raumentwicklung zahlreiche Problematiken aufgedeckt hatten und sowohl der Staatsrat als auch der Grosse Rat in Zusammenhang mit den gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen – wie beispielsweise eine höhere Sensibilität der Bevölkerung für den Langsamverkehr – Erwartungen formuliert hatten, wurde eine Totalrevision des kantonalen Gesetzes vom 28. September 1998 über den öffentlichen Verkehr (GöV) unumgänglich.

Das nun präsentierte GöVALV, dessen Abkürzung sicherlich etwas gewöhnungsbedürftig ist, ist das Ergebnis einer zweijährigen Zusammenarbeit zwischen der Dienststelle für Mobilität und dem Verwaltungs- und Rechtsdienst des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt.

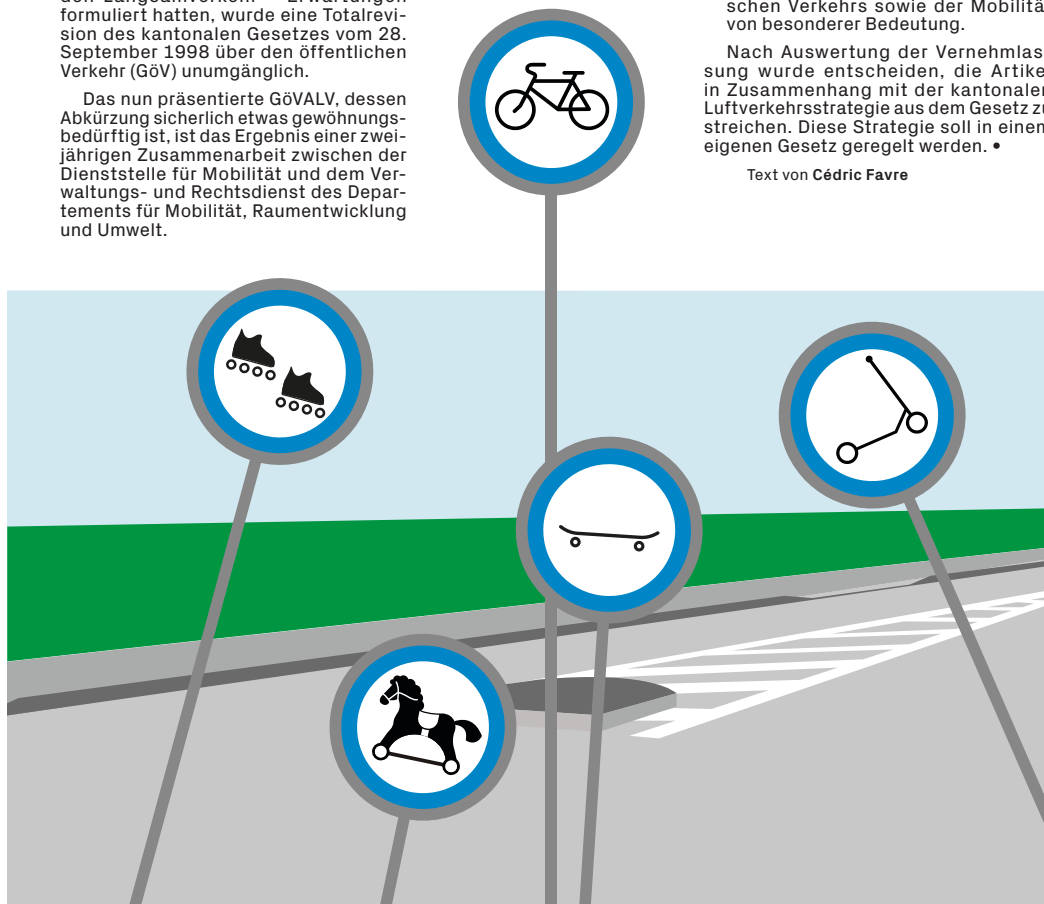
Das neue Gesetz ist in sechs Kapitel auf gegliedert, wobei das erste Kapitel die allgemeinen Bestimmungen enthält, das zweite den öffentlichen Verkehr behandelt und das dritte den Alltagslangsamverkehr regelt. Im vierten Kapitel steht die «Mobilität von besonderer Bedeutung» im Fokus, während das fünfte und sechste Kapitel sich schliesslich mit den Zuständigkeiten und Verfahren befassen und die Übergangs- und Schlussbestimmungen verankern.

Zu den Hauptaufgaben des überarbeiteten Gesetzes gehören:

- Prüfung der Kompetenzen und Verantwortlichkeiten der unterschiedlichen Trägerschaften des öffentlichen Verkehrs auf Walliser Kantonsgebiet
- Anpassung der kantonalen Rechtsgrundlage an die neuesten technologischen, soziologischen und behördlichen Entwicklungen der Mobilität
- Anpassung des Finanzierungsmodells für den öffentlichen Verkehr, hauptsächlich für den Agglomerations- und den Ortsverkehr
- Aufnahme des Agglomerations- und des Ortsverkehrs ins Gesetz
- Aufnahme der kantonalen Aufgaben im Alltagslangsamverkehr ins Gesetz; als Antwort auf vom Grossen Rat formulierte Erwartungen wollte der Staatsrat eine Gesetzesgrundlage für den Alltagslangsamverkehr schaffen – dies als Ergänzung zum Freizeitverkehr, der in einem eigenen Gesetz, dem GWFV, geregelt ist.
- Genaue Festlegung der Finanzierung von Infrastruktur- und Betriebsprojekten des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und des touristischen Verkehrs sowie der Mobilität von besonderer Bedeutung.

Nach Auswertung der Vernehmlassung wurde entschieden, die Artikel in Zusammenhang mit der kantonalen Luftverkehrsstrategie aus dem Gesetz zu streichen. Diese Strategie soll in einem eigenen Gesetz geregelt werden. •

Text von Cédric Favre



Drohnen – ein unerlässliches Hilfsmittel zur Inspektion von Kunstbauten

Die DFM ist nicht nur für die Mobilität am Boden, sondern auch für alle Aspekte der Luftfahrt zuständig, die vom Bundesgesetz über die Luftfahrt geregelt wird. So benötigen alle Flugplätze eine Betriebskonzession, die vom BAZL erteilt wird. Für Sonderflüge im Gebirge, beispielsweise für die Einweihung einer Berghütte, sind dann jedoch kantonale Bewilligungen nötig, die im Wallis von der DFM koordiniert werden. Für den Bau von Infrastrukturen der Luftfahrt gelten die gleichen eidgenössischen Verfahren und Plangenehmigungen wie für Eisenbahnen oder Bergbahnen. Und schliesslich beteiligt sich die DFM an der Finanzierung des Flughafens von Sitten und an der Kontrolle von Luftfahrthindernissen.

Mit dem Auftauchen von Drohnen verschiedener Grössen hat die Verwaltung des Luftraums jedoch an Komplexität gewonnen. Wie auch die Polizei oder die Dienststelle für Wald, Natur und Landschaft nutzt auch die DFM Drohnen, um gewisse Aufgaben auszuführen.

Der Bund hat per 1. Januar die europäische Drohnenregelung (UAS Unmanned Aircraft System) übernommen.

Dies hat für den Kanton Wallis kurzfristig zwei Auswirkungen:

1. Je nach Grösse der Drohne gibt es eine Registrierungspflicht sowie eine Schulungs- bzw. Prüfpflicht für die Pilotinnen und Piloten. Da

die DFM für die Inspektion von Kunstbauten, die für Inspektoren nur schwer oder gar nicht zugänglich sind, besondere Geräte benötigt, wurde vom Hersteller bei der Auslieferung der Drohne eine theoretische und praktische Schulung erteilt.

2. In der Schweiz gibt es Gebiete, in denen der Einsatz von Drohnen untersagt oder nur eingeschränkt möglich ist. Diese nationalen und kantonalen Gebietseinschränkungen umfassen einen 5 km Radius rund um zivile oder militärische Flugplätze sowie deren Perimeter, Schutzgebiete für Wildtiere, Strafvollzugsanstalten, den Umkreis von Kernkraftwerken, militärische Gebiete sowie gewisse Infrastrukturen der Energie- und Gasversorgung. Das BAZL hat die Kantone dazu aufgefordert, weitere Zonen von kantonalen Bedeutung vorzuschlagen. Die verschiedenen Stellen des Staates werden aktuell befragt, um allfällige weitere Bedürfnisse zu erörtern.

Die Gebietseinschränkungen sind in der interaktiven Drohnenkarte des BAZL (www.bazl.admin.ch > Drohnen) eingezeichnet, wobei alle Drohnenpilotinnen oder Drohnenpiloten dazu verpflichtet sind, sich darüber zu informieren. •

Text von Jacques Rudaz, Alexandre Philippoz und Gilles Deléze

FR Drones: outils indispensables pour l'inspection des ouvrages d'art

Le SDM est en charge de la mobilité au sol mais aussi aéronautique. Il s'agit d'un type de mobilité régi par les dispositions de la loi sur l'aviation de manière similaire aux autres moyens de transports publics. Les aéroports sont aux bénéfices de concessions octroyées par l'OFAC. Les vols spéciaux en montagne – pour une inauguration de cabane par exemple – nécessitent une autorisation qui est coordonnée au niveau cantonal par le SDM. Les constructions aéronautiques suivent les mêmes procédures que les approbations fédérales de plans pour les chemins de fer ou les remontées mécaniques. Le SDM participe aussi au financement de l'aéroport de Sion et au contrôle des obstacles à la navigation aérienne.

La gestion de l'espace aérien s'est complexifiée avec l'apparition de drones de toutes tailles. Le SDM, comme aussi la police ou le service des forêts, utilisent des drones pour l'accomplissement de certaines tâches.

La Confédération a repris les dispositions européennes en la matière (UAS Unmanned Aircraft System) au premier janvier 2023.

Ceci a pour nous deux conséquences à court terme:

1. Premièrement, les détenteurs de drones sont soumis à l'obligation d'annoncer leur engin ou à suivre une formation ad hoc en fonction de la taille des engins. Or le SDM utilise ces drones pour l'inspection des ouvrages d'art dont l'accès est très difficile voire impossible sans mettre en danger l'inspecteur. Lors de l'achat du drone, une formation théorique et pratique a été donnée par le constructeur au vu des particularités de l'appareil.
2. Deuxièmement, il existe des secteurs géographiques où l'utilisation de drones est strictement interdite. C'est le cas au niveau fédéral pour les périmètres des aéroports (5km) et leurs zones d'approche, les districts francs fédéraux, les établissements pénitentiaires, les installations nucléaires, les zones militaires et certaines infrastructures d'approvisionnement en énergie et en gaz. L'OFAC a demandé aux cantons, via le SDM, de proposer d'autres zones d'importance cantonale. Une consultation des différentes instances de l'État est en cours pour évaluer d'éventuels besoins.

Les zones interdites sont répertoriées sur une carte de l'OFAC (bazl.admin.ch → drones). Une source utile également pour les privés, détenteurs de drones. •

Texte de Jacques Rudaz, Alexandre Philippoz et Gilles Deléze



9 Recyclage et fauchage

Recycling und Mähen

Matériaux minéraux de recyclage



La thématique des matériaux minéraux de recyclage occupe le Service de la mobilité depuis des années. Dans ces matériaux, on distingue trois groupes :

- les enrobés ;
- les graves ;
- les bétons.

Dans le cadre des chantiers routiers, l'État du Valais se doit d'être exemplaire en la matière. Dans une optique de développement durable, le Conseil d'État veut favoriser l'utilisation de matériaux recyclés sur le marché de la construction.

Le « Guide technique d'application pour l'utilisation de matériaux minéraux de recyclage » a été publié en 2016 par le SDM et le SCRn en partenariat avec l'AVE (l'Association Valaisanne des Entrepreneurs) et l'AVGB (l'Association Valaisanne de l'industrie des Gravieres et du Béton). Facilement accessible sur internet, il s'agit du document de référence pour la question des matériaux minéraux de recyclage. Il contient des chapitres particuliers sur les enrobés, les graves et les bétons recyclés.

Depuis, de multiples normes ont changé. C'est notamment le cas pour les bétons (SIA 2030 :2021), les enrobés (EN 13108-1) et ce sera bientôt le cas pour les graves lorsque l'OFEV aura publié le nouveau module « Déchets de chantiers » de l'aide à l'exécution de l'OLED (Ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets).

Forts de ces changements normatifs, les travaux en vue d'une actualisation du guide technique sont en cours. Il s'agit d'un travail commun

avec, outre les associations déjà citées, le Service de l'environnement, le Service immobilier et patrimonial et l'AVMC (les mandataires de la construction). Ces partenariats public / privé sont la seule option possible pour trouver des solutions concrètes et efficaces pour une utilisation plus importante de matériaux recyclés, avec une qualité optimale.

En plus d'être impliqué dans la révision du guide technique, le SDM a élaboré fin 2022 une directive pour la « Promotion des revêtements bitumineux à fort taux en agrégats d'enrobés recyclés ». Cette directive est disponible sur la plateforme « Entretien des chaussées » du Manuel technique et a été rédigée par le groupe technique mis en place par le SDM dans le but d'uniformiser les pratiques d'entretien des chaussées, d'améliorer la qualité des travaux et de former le personnel du service responsable de l'entretien des chaussées. Cette directive permet d'augmenter drastiquement les taux de recyclés dans les enrobés. Même dans la couche de roulement, il est souvent possible d'intégrer du recyclé (entre 20 et 40% selon le type de revêtement).

Il est primordial que la qualité des matériaux recyclés soit suffisante afin de ne pas avoir de mauvaises surprises. Pour cela, les contrôles en centrale et sur les chantiers seront intensifiés.

Le groupe technique travaille actuellement à l'élaboration d'une directive sur les graves. •

Texte de Lucien Pignat

DE Mineralische Recyclingbaustoffe

Die Dienststelle für Mobilität befasst sich seit Jahren mit der Thematik mineralischer Recyclingbaustoffe, zu denen folgende drei Produkte gehören:

- Mischgut
- Kiessand
- Beton

Weil der Staat Wallis im Strassenbau diverse Baustellen betreibt, muss er in Sachen Recycling mit gutem Beispiel vorangehen. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung will der Staatsrat deshalb den Einsatz von Recyclingbaustoffen in der Bauwirtschaft fördern.

In Zusammenarbeit mit dem WBV (Walliser Bau- und Verordnungsamt) und dem VWKB (Verband der Walliser Kies- und Betonindustrie) haben die DFM und die DNSB 2016 die «Praxishilfe zur Verwendung mineralischer Recyclingbaustoffe» herausgegeben. Dieses Referenzdokument kann online heruntergeladen werden und enthält einzelne Kapitel zu Recycling-Asphaltmischgut, Recycling-Kiessand und Recyclingbeton.

Seit der Veröffentlichung dieses Werks wurden zahlreiche Normen geändert, so unter anderem die SIA-Norm 2030 «Beton mit recycelten Gesteinskörnungen», die DIN EN 13108-1 zu Asphaltbeton und demnächst auch die Norm über Kiessand, sobald das BAFU sein neues Modul «Bauabfälle» publiziert, das zur Vollzugshilfe VVEA (Abfallverordnung) gehört.

Aufgrund dieser Änderungen wird derzeit in Zusammenarbeit mit den oben bereits genannten Verbänden, der Dienststelle für Umwelt, der Dienststelle für Immobilien und Bauliches Erbe und dem WVAP (Walliser Verband der Architektur- und Planungsbüros) an einer Aktualisierung des technischen Leitfadens gearbeitet. Diese öffentlich-privaten Partnerschaften sind die einzige mögliche Option, um konkrete und wirksame Lösungen für eine stärkere Nutzung von qualitativ hochwertigen Recyclingbaustoffen zu finden.

Neben der Revision des technischen Leitfadens hat die DFM Ende 2020 die Richtlinie «Förderung von bituminösen Mischgütern mit hohem Anteil an Ausbauphosphat» herausgegeben. Diese Richtlinie ist auf der Kantonswebseite bei der DFM unter Dokumentation verfügbar. Sie wurde von der technischen Gruppe redigiert, die von der DFM mit dem Ziel eingesetzt wurde, die Praktiken der Strasseninstandhaltung zu vereinheitlichen, die Qualität der Arbeiten zu steigern und das Personal der für die Instandhaltung zuständigen Dienststelle zu schulen. Mit der Richtlinie wird es möglich, den Anteil an Asphaltmischgut aus Recyclingmaterial deutlich zu erhöhen. Sogar bei den Deckschichten ist es heute in den meisten Fällen nämlich möglich, Recyclingmaterial einzusetzen (je nach Asphalttyp zwischen 20 und 40 Prozent).

Um sicherzugehen, dass die Qualität der Recyclingbaustoffe ausreichend ist und man keine bösen Überraschungen zu erwarten hat, werden die Kontrollen im Betonwerk und auf der Baustelle intensiviert.

Die technische Gruppe befasst sich aktuell mit der Ausarbeitung einer Richtlinie über Kiessand. •

Text von Lucien Pignat



10 Recyclage et fauchage Recycling und Mähen

Entretien du bord des routes

Autrefois, le paysage ressemblait à une mosaïque diversifiée car les agricultrices et agriculteurs exploitaient de petites parcelles pâturées, fauchées ou utilisées comme jardins ou vergers. Le paysage s'est ensuite simplifié, principalement sous l'effet de l'urbanisation galopante, de l'extension des infrastructures et du développement de l'agriculture intensive, avec pour résultat une diminution de la proportion de surfaces intactes proches de l'état naturel. En conséquence, la composition floristique s'est ainsi fortement banalisée et la survie d'espèces n'est plus assurée à long terme.

Face à ce constat, le Conseil fédéral a adopté en 2017 le « Plan d'action - Stratégie biodiversité Suisse ». Sur le principe, tous les acteurs sont invités à développer l'« infrastructure écologique » afin d'accroître durablement les écosystèmes favorables à la biodiversité, dans l'espace rural comme dans l'espace urbain.

Les routes sont des sources de perturbations élevées pour la biodiversité. Par leur fonction de liaison, elles morcellent le territoire. Différentes actions peuvent toutefois être entreprises afin d'en diminuer les conséquences négatives, comme la construction de passages à faunes ou la gestion intégrée des espaces verts. Or, l'entretien des bords de route doit prendre en compte la biodiversité, mais également la sécurité des cantonniers et des usagers (lisibilité et visibilité du tracé et des abords immédiats), la viabilité des infrastructures, la stabilité des talus et les aspects économiques.

Pour concilier ces différents impératifs et harmoniser les pratiques à l'échelle cantonale, le SDM a édité neuf principes d'entretien des bords de route libres de toute contrainte agricole. Les exigences et les arguments sont résumés comme suit :

1. Respecter partout une hauteur de coupe comprise entre 8 cm et 15 cm (interdiction de

raser) : une hauteur de fauche inférieure à 8 cm détruit les biotopes, tend à mettre la terre à nu et favorise ainsi l'érosion des sols, un ruissellement plus important des eaux pluviales et l'apparition d'espèces exotiques tout en ne ralentissant pas la vitesse de repousse des espèces qui sont maintenues.

Ceci impose de procéder à un réglage adapté des machines avant la campagne de fauche ou de prévoir, si nécessaire, l'achat de nouveau matériel adapté.

2. Favoriser le fauchage au détriment du broyage: le broyage est plus destructeur pour la faune et la flore que la fauche, qui a une coupe nette.
3. Respecter les périodes de coupe : du point de vue biologique, une surface non fauchée ou broyée présente un appauvrissement de la flore, alors qu'une surface trop fauchée ou broyée provoquera une forte diminution de la petite faune. Dans la plupart des cas, deux coupes annuelles exécutées le plus tard possible à la fin du printemps ou au début de l'été (couper ce qui est nécessaire,



dans l'idéal après la floraison) et avant l'hiver (couper de manière à empêcher l'avancée de la forêt, conserver des surfaces facilement fauchables et préparer les interventions hivernales) seront suffisantes.

4. Entretenir le « mètre de sécurité » : pour assurer la sécurité des usagers, le « mètre de sécurité » sera coupé aussi souvent que nécessaire de manière sécurisée pour les cantonniers.
 5. Appliquer la fauche différenciée sur les surfaces dédiées à la biodiversité : cette pratique permet de favoriser la diversité et de reproduire en partie des anciens principes de l'agriculture. Les surfaces dédiées à la biodiversité (talus suffisamment larges et étendus) seront fauchées, idéalement avec un peigne, comme suit :
- fin du printemps-début de l'été : alternance de bandes fauchées et non fauchées (largeur minimale de 3 m), pour favoriser une période de floraison plus étendue et mieux préserver la petite faune qui peut se réfugier sur la surface non fauchée,
 - fin de l'été-début de l'automne (au plus tard avant l'hiver) : fauche complète.

Le produit de la fauche sera dans la mesure du possible évacué et géré comme déchets verts.

Sur ces surfaces, la pâture par des animaux de rente est autorisée à



Exemple d'évolution du paysage à Fully entre 1938 et 2020.
Beispiel für die Entwicklung der Landschaft in Fully zwischen 1938 und 2020.



- a. Surface dédiée à la biodiversité: 1^{re} fauche différenciée par bandes et 2^e fauche complète.
- b. Plante exotique envahissante: lutte.
- c. Fossé végétalisé: fauche, voire broyage.
- d. Mètre de sécurité: fauche, voire broyage.
- e. Talus: coupe au minimum 1 x en automne.
- f. Mètre de sécurité: largeur de fauche ou broyage supplémentaire pour assurer la visibilité.
- g. Gestion des arbres selon la directive de février 2019.

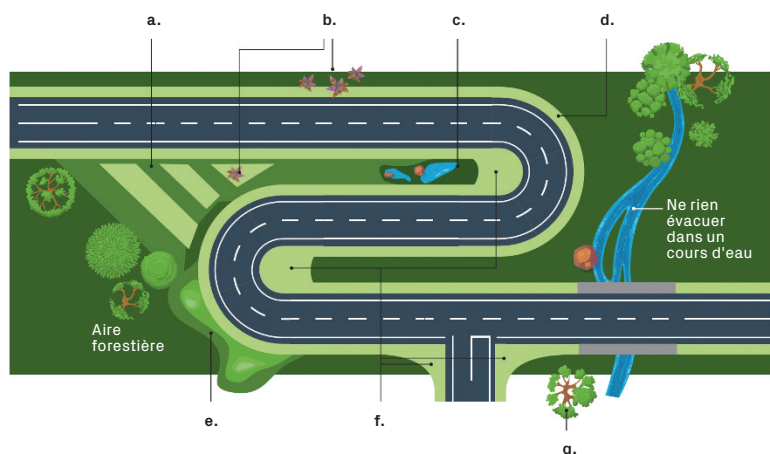
la place de la fauche, pour autant que l'exploitant veille à ne pas surpâturer (ce qui favoriserait la colonisation par des espèces envahissantes), pose des clôtures adaptées à l'animal (restreindre le risque d'évasion du bétail sur la route) et qu'il n'y ait pas de piétiement des animaux sur des aménagements/infrastructures liées à la sécurité de la route.

6. En cas de période de sécheresse, effectuer les coupes supplémentaires nécessaires afin de limiter ou supprimer le risque d'incendie.
7. Utiliser des machines et des outils adaptés au travail à fournir.
8. Ne pas utiliser de produits phytosanitaires, sauf cas exceptionnels par une personne disposant d'un permis.
9. Lutter contre les plantes exotiques envahissantes selon les instructions mentionnées dans le « Manuel de gestion des néophytes envahissantes » publié par le SFNP.

La faune est plus réactive aux changements que la flore. Les effets des principes retenus peuvent ainsi apparaître quelques années après le début de leur mise en œuvre. Afin de connaître l'efficacité des principes retenus, un suivi biologique de surfaces choisies est en cours. Selon les résultats du suivi, les principes de gestion des bords de route pourront être modifiés pour en améliorer les bénéfices, et le nombre et les emplacements des surfaces dédiées à la biodiversité adaptés.

La Loi sur les routes définit que les communes gèrent l'entretien des bords des routes cantonales à l'intérieur des localités. Une mise à disposition des résultats des observations et des échanges d'expérience seront organisés avec les représentants communaux. •

Texte de Elisabeth Carrupt



DE Pflege von Strassenrändern

Früher ähnelte die Landschaft einem komplexen Mosaik aus Wiesen, Wäldern, Gewässern, Siedlungen und Ackerland. Die Bäuerinnen und Bauern bewirtschafteten meist kleine Parzellen, die beweidet, gemäht oder als Gärten oder Obstgärten genutzt wurden. Durch die rasch voranschreitende Urbanisierung, den Ausbau der Infrastruktur und den Paradigmenwechsel hin zu einer intensiven Landwirtschaft, wurde das Landschaftsbild monotoner, und der Anteil intakter, naturnaher Flächen nahm drastisch ab. Dies hatte grossen Einfluss auf die Zusammensetzung der Flora und führte dazu, dass das Überleben der Artenvielfalt langfristig nicht sichergestellt ist.

Aufgrund dieser Feststellung hat der Bundesrat 2017 den « Aktionsplan Strategie Biodiversität Schweiz » verabschiedet. Darin werden alle Akteurinnen und Akteure dazu aufgefordert, die « ökologische Infrastruktur » zu entwickeln, um so die Ökosysteme, die für die Biodiversität von Vorteil sind, sowohl im ländlichen als auch im urbanen Raum nachhaltig zu vergrössern.

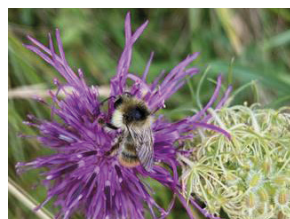
Da Strassen aufgrund ihrer Verbindungsfunktion die Landschaft stark zersplittern, beeinträchtigen sie die Biodiversität erheblich. Um diese negativen Auswirkungen abzufedern, können verschiedene Massnahmen wie der Bau von Wildtierpassagen oder ein integriertes Grünflächenmanagement ergriffen werden. Allerdings gilt es bei der Bewirtschaftung von Strassenrändern nicht nur die Biodiversität zu berücksichtigen, sondern auch die Sicherheit der Strassenarbeiter und Verkehrsteilnehmer (Wahrnehmbarkeit und Sichtbarkeit des Strassenverlaufs und der unmittelbaren Umgebung), die Widerstandsfähigkeit der Infrastruktur, die Stabilität der Böschungen und natürlich auch wirtschaftliche Aspekte.

Um diese verschiedenen Bedürfnisse zu vereinbaren und die Handhabung auf kantonalen Ebene zu vereinheitlichen, hat die DFM neun Grundsätze für die Pflege von Strassenrändern ohne landwirtschaftliche Nutzung herausgegeben. Die dabei formulierten Anforderungen und Begründungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Überall eine Schnitthöhe zwischen 8 cm und 15 cm einhalten (Verbot eines radikalen Kurzschnitts): Schnitthöhen von unter 8 cm zerstören Biotop, legen den nackten Boden frei, was die Bodenerosion fördert, zu einem stärkeren Oberflächenabfluss führt und das Auftreten exotischer Arten begünstigt, während das Nachwachsen der Arten, die erhalten bleiben, nicht verlangsamt wird.

Dies bedingt, dass die Maschinen vor dem Mähen entsprechend eingestellt werden oder gegebenenfalls neues, geeignetes Material angeschafft werden muss.

2. Besser Mähen statt Mulchen: Mulchen (mit Mähgutzerkleinerung) ist für die Flora und Fauna schädlicher als das Mähen, bei der ein sauberer Schnitt angewendet wird.
3. Sich an die Mähzeitpunkte halten: Wenn Flächen gar nicht gemäht oder gemulcht werden, führt dies zu einer Verarmung der Flora, während es bei zu stark gemähten oder gemulchten Flächen zu einem starken Rückgang der Kleintiere kommt. In den meisten Fällen reichen zwei Schnitte pro Jahr aus, der erste so spät wie möglich Ende Frühling oder Anfang Sommer (nur so viel mähen wie nötig, im Idealfall nach der Blütezeit) und der zweite vor dem Winter (Mähen mit dem Ziel, das Ausbreiten des Waldes zu verhindern und leicht mähbare Flächen zu erhalten; Wintereinsätze vorbereiten).



Bourdon grisé (*Bombus sylvarum*).
Bunthummel (*Bombus sylvarum*).

4. « Sicherheitsmeter » unterhalten: Um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, wird der « Sicherheitsmeter » so oft wie nötig auf eine für die Strassenarbeiter sichere Weise geschnitten.

Innerhalb des Sicherheitsmeters ist die Weidehaltung von Nutztieren nicht erlaubt, da ihr Tritt das Strassenbankett beschädigen oder gar die Böschung destabilisieren kann, was die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer der Kantonsstrassen beeinträchtigt.

5. Biodiversitätsflächen differenzieren mähen: Durch diese Mähetechnik werden die Vielfalt gefördert und teilweise alte Landwirtschaftstechniken wieder angewendet. Biodiversitätsflächen (ausreichend breite und grossflächige Böschungen) werden wie folgt gemäht, idealerweise mit einem Kamm:
 - Ende Frühling / Anfang Sommer: abwechselungsweise gemähte und ungemähte Streifen (von mind. 3 m Breite), um eine längere Blütezeit zu ermöglichen und den Kleintieren eine Möglichkeit zu bieten, auf eine ungemähte Fläche ausweichen zu können;
 - Ende Sommer / Anfang Herbst (spätestens vor Wintereinbruch): vollständiges Mähen.

Das Schnittgut wird sofern möglich abtransportiert und als Grünabfall behandelt.

Auf diesen Flächen ist die Beweidung durch Nutztiere anstelle des Mähens erlaubt, sofern der Landwirt darauf achtet, dass es zu keiner Überweidung kommt (was die Besiedlung durch invasive Arten begünstigen würde),

er tiergerechte Zäune aufstellt (Risiko eines Ausbruchs der Tiere auf die Strasse minimieren) und die Tiere nicht auf Einrichtungen/Infrastrukturen treten können, die der Strassensicherheit dienen.

6. Bei Trockenperioden falls nötig zusätzliche Schnitte durchführen, um die Brandgefahr zu begrenzen/zu beheben.
7. Maschinen und Werkzeuge verwenden, die für die geplanten Arbeiten geeignet sind.
8. Keine Pflanzenschutzmittel einsetzen, ausser in Ausnahmefällen durch eine Person mit einer Fachbewilligung.
9. Invasive exotische Pflanzen bekämpfen, wobei die Anweisungen der Praxishilfe invasive Neophyten (DWNL) zu befolgen sind.

Die Fauna reagiert auf Veränderungen rascher als die Flora. So können die Auswirkungen der angewandten Methoden erst einige Jahre nach Beginn ihrer Umsetzung sichtbar werden. Um die Wirksamkeit der eingesetzten Methoden zu ermitteln, findet ein Bio-Monitoring der ausgewählten Flächen statt. Je nach Ergebnissen dieses Monitorings können die Grundsätze der Strassenrandbewirtschaftung zur Steigerung des Nutzens angepasst werden und die Anzahl sowie die Standorte der Biodiversitätsflächen geändert werden.

Im Strassengesetz ist festgelegt, dass die Gemeinden für den Unterhalt der Strassenränder der Kantonsstrassen innerorts zuständig sind. In diesem Zusammenhang werden die Ergebnisse der Beobachtungen zur Verfügung gestellt und es wird ein Erfahrungsaustausch mit den Gemeindevertretern organisiert.

Bildlegenden: 1: Beispiel für die Entwicklung der Landschaft in Fully zwischen 1938 und 2020 → Quelle: Bundesamt für Landestopografie swisstopo

Schematische Darstellung der Grundsätze für Strassenrandunterhalt bei Kantonsstrassen. •

Text von Elisabeth Carrupt

Les voyers se dévoilent

Die Strassenmeister präsentieren sich

Nous avons demandé aux voyers de nous dire ce qui leur plaisait le plus dans leur travail... en images. Voici leurs retours:

Wir haben die Strassenmeister gebeten, uns zu sagen, was ihnen an ihrer Arbeit am besten gefällt - in Bildern. Hier sind ihre Rückmeldungen:



Alby Aymon

« Ce qui me plaît, ce sont les imprévus. À la suite d'une chute d'un bloc sur la route cantonale RC 54 Sion - les Haudères, photo d'un vol hélicoptère de reconnaissance des lieux du décrochement, pour juger de la situation afin de décider de la réouverture de la route au trafic. »



Edi Abgottspon

«Für die einen zu früh, für die anderen zu spät.»



Urs Wyer

«Gefällt mir. Passöffnungen Furka- und Grimselpass 2022.»



Martin Sarbach

«Es gefällt mir, dass meine Strassenwärter und ich ein sehr gut eingespieltes Team sind, in dem Kommunikation grossgeschrieben wird, und wir somit unsere vielseitige Arbeit im Strassenunterhalt für die Verkehrsteilnehmer zu jeder Tages- und Jahreszeit leisten können.»



Stéphane Drost

« J'aime être sur la route après une nuit de neige et que je constate le travail effectué par les cantonniers. Merci à eux. »



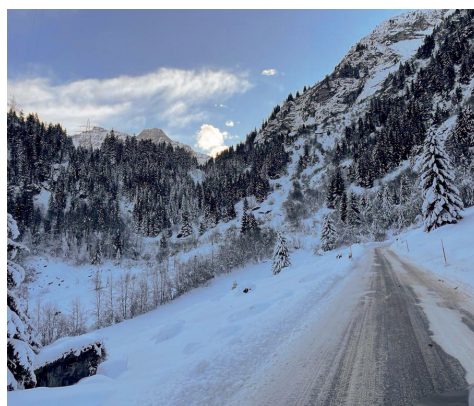
José Estève

« Nos talus et autres falaises surplombant nos routes cantonales présentent parfois des dangers bien connus, surtout en périodes d'intempéries. Il est très difficile de prévoir l'imprévisible ! Bien que plusieurs projets de protections soient menés avant que le cas ne se produise, nous devons malgré tout agir parfois lorsqu'un événement se produit...C'est dès ce moment-là que le challenge prend tout son sens en trouvant, avec l'appui des spécialistes et géologues les bonnes mesures afin de garantir au maximum la sécurité des utilisateurs des routes cantonales. »



Sylver Sermier

« J'aime la sérénité de la nuit. »



Frédéric Moulin

« J'aime ces moments où tu te retrouves au lever du soleil seul sur la route en fond de vallée et que tu prends conscience du travail de tes équipes durant la nuit pour assurer la sécurité des usagères et usagers de la route. »



Thierry Veuthey

« Ce qui me plaît dans mon métier, c'est la recherche de solutions techniques. »

En bonus, voici également quelques images de cantonniers que nous a proposées Urs Wyer

Als Bonus hier auch einige Bilder von Strassenwärtern, die uns Urs Wyer übermittelt hat



Marcel Eyer

«Ich repariere jede Straße.»



Christian Biffiger

«Alles im Griff!»



Ralf Grichting

«Spuren auf der Strasse im Binntal.»

Il était une fois au SDM

Es war einmal bei der DFM

À l'origine du service de la mobilité : les Ponts et chaussées du 19^e siècle

Le Valais, avec ses nombreux cols, a toujours été une terre de passage, un axe de liaison à travers les Alpes qui permettait de joindre le nord et le sud de l'Europe que ce soit pour le transit de marchandises, de voyageurs ou en tant que voie de communication stratégique pour les armées, comme l'a bien prouvé Napoléon et son projet de route du Simplon.

Et c'est bien du fait de l'importance de cette « Grande route », reliant St-Gingolph à Domodossola que naquirent les Ponts et chaussées,



Pont du Rhône à St-Maurice, 1800.
Rhonenbrücke in Saint-Maurice, 1800.

ancêtre de notre Service de la mobilité.

En 1802 déjà, dans la constitution de l'ancienne république du Valais alors protectorat français, nous pouvons lire que l'un des conseillers d'état est chargé : « de la confection et entretien des routes, ponts et chaussées et autres travaux publics ».

La même année, la loi du 4 novembre 1802 sur l'entretien de la grande route prévoit la création de deux postes d'inspecteurs des chemins, l'un pour la partie au-dessus de la Raspille, l'autre pour la partie en-dessous.

Tous deux sont responsables de la direction des travaux mais aussi de la nomination, pour chaque dizain, d'un commissaire des chemins en charge des travaux de réparation.

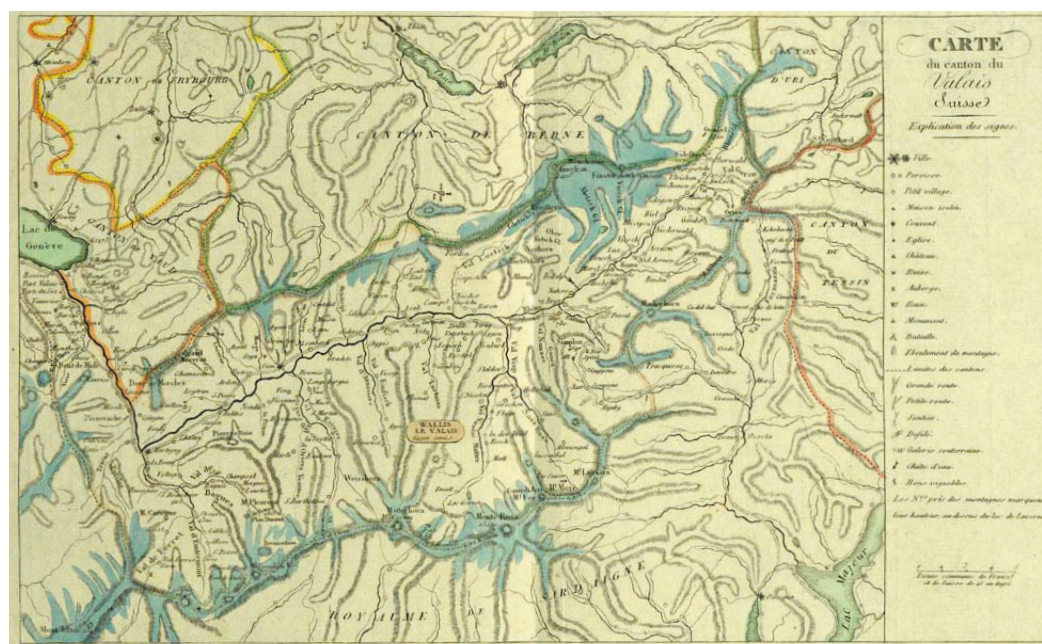
À l'époque, les travaux étaient effectués par des artisans payés à la tâche par l'État et par une main d'œuvre fournie par les communes. La pratique change le 23 novembre 1807 lorsqu'un décret de la diète prévoit l'engagement d'ouvriers payés par la caisse de l'État. Ceux-ci, distribués en plusieurs groupes sous la direction des inspecteurs en chef des ponts et chaussées, sont assignés aux travaux d'amélioration et de réparation de la grande route St-Gingolph

- Domodossola, ainsi qu'à ceux de la route du St-Bernard. Nous pouvons ainsi y voir le début de notre actuelle section logistique d'entretien !

La même année, le 4 décembre 1807, une loi portant sur l'établissement d'un service fixe pour le transport des voyageurs sur toutes les

de ces amendes, un tiers allait au dénonciateur de l'infraction, un tiers aux pauvres du lieu de la confiscation et un tiers au trésor public.

Le 14 décembre 1820, la loi sur la classification des routes et la police des routes latérales détermine quelles sont les routes qui auront droit à une



Carte du Valais, 1824
Karte des Wallis, 1824

routes de la République est promulguée. Ce service est organisé sur la route St-Gingolph - Domodossola, sur la route du St-Bernard et sur celle des bains de Loèche. Cet ancêtre de notre section transport avait pour tâche d'organiser les stations de relais le long des routes concernées, de fixer les tarifs et d'octroyer les concessions aux différents soumissionnaires en charge du transport des voyageurs.

Après la nouvelle constitution de 1815 et l'entrée du Valais dans la Confédération, une nouvelle loi sur la police de la grande route (loi du 3 décembre 1817) pose les bases des concepts d'expropriation et d'utilisation du domaine public. Elle précise aussi de façon claire le gabarit routier et les distances qui doivent être respectées lors de nouvelles constructions, de plantations d'arbres ou de champs exploités à proximité de la voie. Cette loi prévoit aussi les amendes qui pourraient être perçues en cas de contravention. Du montant

participation de l'état lors de leur construction ou de leur entretien en les divisant en six classes, détaillées ci-dessous.

Première classe : la grande route depuis St-Gingolph à travers le Simplon, jusqu'aux confins de l'Italie.

Deuxième classe : la route qui conduit de Martigny jusqu'à la limite du duché d'Aoste en passant par le Saint-Bernard.



Entrée de Morgins, 1910.
Einfahrt Morgins, 1910.



Col de la Forclaz, 1890.
Col de la Forclaz, 1890.



Pont Napoléon sur la Saltine à Brig, 1890.
Napoleonbrücke über die Saltina in Brig, 1890.



La grande route à l'entrée de Viège, 1878.
Breite Strasse eingangs Visp, 1878.



Route du Simplon à Gondo, vers 1900.
Simplonstrasse in Gondo, um 1900.

Troisième classe : la route de Brig jusqu'à Obergesteln par Mörel et celle qui mène depuis la grande route aux bains de Loèche.

Quatrième classe : la route qui conduit de Martigny en Savoie par le passage de Tête noire et les routes qui aboutissent aux chefs-lieux des dizains depuis la grande route.

Cinquième classe : la route qui passe de St-Pierre à Martigny par Fully, celle qui va de Sion au Bois de Finge par Bramois et celle qui traverse la vallée de Morgins depuis Monthey.

Sixième classe : les chemins à travers les montagnes de Gries, du Nufenen, de la Furka, du Grimsel, de Binn, de Saas, de Zermatt, du Lötschen, du Rawyl, du Sanetsch et de Cou tendant sur le haut Faucigny.

On peut ainsi constater qu'il s'agit là de la première ébauche des routes cantonales comme nous l'entendons actuellement et qu'en dehors de certains chemins de cols remplacés de nos jours par des routes plus adaptées, nous pouvons y retrouver les axes importants que nous connaissons aujourd'hui.

Enfin, c'est le 22 juin 1826 que le « Règlement pour le service des cantonniers chargés de l'entretien de la grande route dans la plaine, de Brigue à Saint-Gingolph » entre en vigueur. Ce texte permet la création du corps des cantonniers tout en indiquant leurs droits et devoirs. Les cantonniers avaient aussi pour tâches de renseigner les voyageurs et de dénoncer les contraventions qu'ils constataient. Et tout comme les policiers de l'époque, ils recevaient la moitié de l'amende perçue !

Comme vous pouvez le constater, notre service de la mobilité a déjà une longue histoire derrière lui et nombre des documents qui constituent ses archives peuvent en attester, tant il y a parfois d'histoires, avec un grand H ou non, et d'anecdotes qui ne demandent qu'à être redécouvertes. •

Texte de Guillaume Papilloud, archiviste

DE Die Anfänge der Dienststelle für Mobilität: Les Ponts et Chaussées des 19. Jahrhunderts

Mit seinen zahlreichen Pässen war das Wallis seit jeher ein Durchgangsland, eine Verbindungsachse durch die Alpen, die den nördlichen und südlichen Teil Europas miteinander verbindet. Ob für den Transport von Handelswaren, für Reisende oder als strategische Kommunikationsachse für die Armee, wie Napoleons Pläne für eine Alpenstrasse über den Simplon eindrücklich beweisen.

Aufgrund der Bedeutung dieser Landstrasse, dieser « Grande Route » zwischen St-Gingolph und Domodossola entstand « Les Ponts et Chaussées », Vorgänger unserer heutigen Dienststelle für Mobilität.

In der Verfassung der ehemaligen Republik Wallis aus dem Jahr 1802, die unter französischem Protektorat stand, war zu lesen: « Der zweite Staatsrath ist beauftragt: [...] Mit dem Bau und dem Unterhalt von Strassen, Brücken, Chaussées und andern öffentlichen Arbeiten. »

Im gleichen Jahr wurde das « Gesetz vom 4. Wintermonat 1802 über den Unterhalt der Landstrasse » verabschiedet, das die Schaffung von zwei Stellen für « Oberinspektoren » vorsah, wovon einer für den Teil oberhalb und einer für den Teil unterhalb der Raspille sowie für die Leitung der Arbeiten zuständig sein sollte. Ausserdem sollte für jeden Zehnden ein « Strassenkommissär » ernannt werden, der die Verantwortung über die Reparaturarbeiten an den Wegen übernahm.

Zu der Zeit wurden die Arbeiten von Handwerkern ausgeführt, deren Arbeit vom Staat nach Akkord bezahlt wurde, und von Arbeitskräften, die von den Gemeinden zur Verfügung gestellt wurden. Diese Praxis änderte sich mit dem « Dekret betreffend den Unterhalt der grossen Strassen » vom 23. November 1807, das die Anstellung von Arbeitern vorsah, die aus dem « Staatsschatze besoldet » werden sollten. Diese unterstanden der Leitung des Chefspektors der « Ponts et Chaussées » und wurden in Gruppen eingeteilt, um Ausbesserungsarbeiten und Reparaturen an der Landstrasse zwischen St-Gingolph und Domodossola sowie an der Strasse über den Sankt Bernhard vorzunehmen. In diesen Gruppen lassen sich bereits die Anfänge unserer heutigen Sektion Unterhaltslogistik erkennen.

Im gleichen Jahr wurde am 4. Dezember 1807 ein Gesetz erlassen, das « die Einrichtung eines Dienstes für den Transport der Reisenden auf allen Strassen der Republik verordnet ». Dieser Dienst wurde auf der Landstrasse zwischen St-Gingolph und Domodossola, auf der Strasse über den Sankt Bernhard und auf der Strasse nach Leukerbad angeboten. Dieser Vorgänger unserer Sektion Verkehr übernahm die Aufgabe, Relaisstationen entlang dieser Routen einzurichten, Tarife festzulegen und Konzessionen an die verschiedenen Transportanbieter zu vergeben.

Nachdem das Wallis 1815 der Eidgenossenschaft beigetreten war und eine neue Verfassung erhalten hatte, ist im « Gesetz über die Polizisten der Landstrassen » vom 3. Dezember 1817 erstmals die Rede von Konzepten zur Enteignung, zur Nutzung von öffentlichem Grund und Boden sowie von einem Reglement, dass eindeutig das Strassenraumprofil und die Abstände festlegt, die bei Neubauten, Baumpflanzungen oder der Nutzung von Feldern in Strassennähe eingehalten werden müssen. Im Gesetz waren ebenfalls Bussen vorgesehen, die bei einem Verstoß einzukassieren waren. Von diesen Einnahmen gingen ein Drittel an die Person, die den Verstoß anzeigte, ein Drittel an die Armen vor Ort und ein Drittel in die Staatskasse.

Am 14. Dezember 1820 wurde im « Gesetz über die Klassifikation und die Polizisten der Nebenstrassen » festgelegt, welche Strassen für den Bau oder die Instandhaltung Anspruch auf eine staatliche Beteiligung hätten, indem sie in sechs Klassen eingeteilt wurden.

1. Klasse: Landstrasse ab St-Gingolph über den Simplon bis zur italienischen Grenze
2. Klasse: Strasse von Martinach bis zur Grenze des Herzogtums Aosta auf dem Sankt Bernhard
3. Klasse: Strasse von Brig über Mörel bis nach Obergesteln sowie Strasse von der Landstrasse bis nach Leukerbad
4. Klasse: Strasse von Martinach über die Passage de Tête Noire nach Savoyen und alle Strassen, die von der Landstrasse aus zu den Hauptorten der Zehnden führen
5. Klasse: Strasse von St-Pierre über Fully nach Martinach sowie jene von Sitten über Bräms zum Pfynwald und von Monthey durchs Val de Morgins
6. Klasse: Alle Säumerwege über die Pässe Gries, Nufenen, Furka, Grimsel, Binn, Saas, Zermatt, Lötschen, Rawyl, Sanetsch und den Pass oberhalb der Provinz Faucigny

Dies zeigt eine erste Version der Kantonsstrassen, wie wir sie heute kennen. Neben einigen Säumerwegen, die in der Zwischenzeit durch geeignetere Strassen ersetzt wurden, finden wir in der obigen Auflistung bereits alle wichtigen Achsen.

Und schliesslich wurde am 22. Juni 1826 das « Reglement für den Dienst der mit dem Unterhalt der Landstrasse in der Ebene beladenen Kantoniere » verabschiedet, das die Kantonierskorps einrichtete und ihre Rechte und Pflichten festlegte. Dabei kam den Kantonieren auch die Aufgabe zu, den Reisenden Auskunft zu geben und Verstösse anzuzeigen. Wie die Polizisten der damaligen Zeit, erhielten auch sie die Hälfte der eingekassierten Busse.

Wie Sie sehen, blickt unsere Dienststelle auf eine lange Geschichte zurück und zahlreiche Dokumente in ihrem Archiv zeugen vom Geschehen und erzählen Anekdoten, die auf Ihre Entdeckung warten. •

Texte von Guillaume Papilloud, Archivar

À la découverte de la logistique...

Einblick in die Logistik ...

... entre Sion et Glis! En effet, pour cette édition, nous sommes partis à la découverte de la cellule électromécanique. Sa particularité? Avec des collaborateurs dans le Haut-Valais (deux électriciens spécialisés) et dans le Valais central (le chef de cellule, deux électriciens spécialisés, deux électroniciens spécialisés et un apprenti), elle communique dans les deux langues!

La cellule électromécanique exploite et entretient 8 antennes de radiocommunications, 10 tunnels digitalisés, 15 installations de télécommunications dans les tunnels cantonaux et nationaux, plus de 30 installations de surveillance pour le Service des dangers naturels, plus de 50 galeries, tunnels ou points, plus de 300 radios VHF et plus de 1000 appareils portatifs par an.

Les collaborateurs doivent s'assurer que les équipements électroniques, comme les feux de signalisation, les bornes SOS, le pompage et éclairage sur les routes et dans les tunnels, la ventilation et les caméras soient en bon état de fonctionnement. Ils sont également en charge de la surveillance des phénomènes naturels pouvant mettre en danger la sécurité routière (verglas, avalanches, chutes de pierres, etc.). Rien que ça!

En tant que gardienne de la sécurité des usagers et usagers de la route, la cellule met sur pieds également un service de piquet 24 heures sur 24 sur l'ensemble du territoire cantonal et se tient en alerte en cas de dérangement technique sur ces installations.

Entretien avec Cédric Rudaz, chef de cellule basé à Sion et Jean-Claude Mathieu, électricien spécialisé basé à Glis.

Décrivez-nous une de vos « journées types ».

Cédric Rudaz : Elles n'existent pas, chaque journée est différente. Certaines commencent par une séance de coordination. Toutefois, chaque jeudi, je me rends à Gamsen pour une séance de suivi et coordination d'une heure et demie avec les deux électriciens spécialisés de la partie germanophone. Suite de quoi, un point de la situation est réalisé avec les partenaires de l'arrondissement 1 et le responsable de l'éclairage public. Le reste de la journée est consacré à la rencontre avec les partenaires externes pour coordonner certains projets ou travaux et pour établir des visions locales de proximité. Les routes nationales étant un service du

... zwischen Sitten und Glis. Für diese Ausgabe haben wir uns die elektromechanische Abteilung herausgesucht, die Mitarbeitende sowohl im Oberwallis (zwei Elektriker) als auch im Mittelwallis (Abteilungsleiter, zwei Elektriker, zwei Elektroniker und einen Lernenden) beschäftigt und entsprechend auch in beiden Amtssprachen kommuniziert.



Cédric Rudaz, chef de cellule électromécanique.
Cédric Rudaz, Leiter der Abteilung Elektromechanik.

Sans un travail de groupe avec mon équipe, il est quasiment impossible d'effectuer les prestations que l'on fait actuellement.

Cédric Rudaz

canton séparé du nôtre, nous coordonnons certains domaines communs afin de profiter de la meilleure synergie possible.

Jean-Claude Mathieu : Am Morgen überprüfe ich zuerst mit unserem System «Bergauer», ob alle Tunnel und Signalisationen störungsfrei sind, d.h. Beleuchtungen, Signalisation, Ventilationen, Brandmeldeanlage etc. ordnungsgemäss funktionieren. Danach erledige ich allgemeine Büroarbeiten Mail, Korrespondenz, Rechnungen prüfen, Koordination Projekte mit externen Firmen.

Der weitere Verlauf jedes Tages ist verschieden:

- Überwachungs- und Kontrollarbeiten vor Ort an den Anlagen

- kurzfristige Einsätze bei Störungen der Anlagen und Signalisationen. Zudem haben ich und Stefan eine wöchentliche Teamsitzungen in Gamsen mit Cédric sowie eine monatliche Teamsitzung mit Cédric und allen Mitarbeitern unserer Abteilung.

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

CR : Sans un travail de groupe avec mon équipe, il est quasiment impossible d'effectuer les prestations que l'on fait actuellement. En tant que chef de la cellule, j'espère mettre en valeur cet élément essentiel à la conduite. La communication, l'écoute, la rigueur, la réactivité, la pertinence et l'exemple sont des qualités pour arriver à fédérer une équipe. Ceci, bien entendu, en restant implanté dans mon domaine de compétence de base : la technique. Connaître précisément le sujet assied la crédibilité et donne un essor à la réalisation de toutes sortes de tâches.

JCM : Neben dem Know-How

als Elektriker ist lösungsorientiertes Arbeiten sehr wichtig sowie eine gute Zusammenarbeit mit externen Firmen.

Quelles sont vos activités favorites ?

CR : Développer la compétence du groupe en utilisant à bon escient les points forts de chacun. Trouver des solutions sur le long terme. Conduire une équipe. Me transporter dans la technologie future en gardant les pieds sur la terre d'aujourd'hui.

JCM : Es gefällt mir, an den Anlagen vor Ort selber zu arbeiten, Fehler zu beheben. Die Arbeit ist abwechslungsreich und immer wieder herausfordernd, so dass ich neue Lösungen erarbeiten kann.

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

CR : Le temps perdu dans certains processus administratifs.

JCM : Am wenigsten mag ich es, wenn Arbeiten von Fremdfirmen nicht fristgerecht erledigt werden und die restlichen Arbeiten sich dadurch über längere Zeit hinausverzögern. Es ist sehr zeitintensiv, nachzufragen und neue Termine zu vereinbaren. Diese Zeit könnte ich für andere wichtige Arbeiten einsetzen.

Quel est le plus gros challenge auquel vous êtes confrontés ?

CR : Techniquement, en tant que chef de projet, je dirais que c'est la mise à niveau de toutes les installations

techniques sur la route cantonale T9, secteur Salquenen / Loèche, des tunnels de Hubil – Varen et Schwarzkreuz en vue du début des travaux liés à l'autoroute A9-Finges. L'objectif est de pouvoir assurer le trafic de 16 000 véhicules par jour.

Du côté organisationnel, l'uniformisation des procédures du domaine technique sur l'entier du territoire valaisan avec les particularités linguistiques et locales peut parfois également être un challenge.

Neben dem Know-How als Elektriker ist lösungsorientiertes Arbeiten sehr wichtig sowie eine gute Zusammenarbeit mit externen Firmen.

Jean-Claude Mathieu

JCM : Innerhalb kürzester Zeit die Fehler zu beheben und die Anlagen und Signalisationen wieder zum Funktionieren zu bringen, damit die Verkehrsteilnehmer sicher unsere Strassen befahren können.

Außerdem arbeiten wir bei Unfällen, die technische Schäden verursachen, oft mit der Polizei zusammen. Wir müssen uns koordinieren und relativ schnell handeln.

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

DE Die elektromechanische Abteilung betreibt und unterhält 8 Funkantennen, 10 digitalisierte Tunnel, 15 Telekommunikationsanlagen in Tunneln des Bundes und des Kantons, über 30 Überwachungsanlagen für die Dienststelle für Naturgefahren, über 50 Galerien, Tunnel oder Kunstbauten, über 300 VHF-Funkgeräte und über 1000 portable Geräte.

Die Mitarbeitenden der Abteilung sind unter anderem dafür zuständig, dass alles Elektronische wie Lichtsignale, SOS-Säulen, Pumpstationen und Beleuchtung entlang von Strassen und in den Tunnel, Lüftung und Überwachungsanlagen in gutem, funktionstüchtigem Zustand ist. Daneben übernehmen sie auch das Naturgefahrenmonitoring und sorgen so für die Sicherheit unserer Strassen (Glatteis, Lawinen, Steinschlag usw.).

Da die Abteilung für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden verantwortlich ist, leistet sie im gesamten Kanton einen 24-Stunden-Pikettendienst und rückt bei technischen Störungen an ihren Anlagen sofort aus.

Ein Gespräch mit Abteilungsleiter Cédric Rudaz und Jean-Claude Mathieu, der als Fachelektriker von Glis aus arbeitet.

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

Cédric Rudaz : Für mich gibt es keine typischen Arbeitstage, jeder Tag ist ein wenig anders. Mal beginnt er mit einer Koordinationssitzung oder mal am Bürotisch. Jeden Donnerstag bin ich aber in Gamsen und starte den Tag mit einer Besprechung mit den beiden Elektrikern, die für den deutschsprachigen Kantonsteil zuständig sind, wofür wir jeweils rund 1,5 Stunden einplanen. Danach folgt eine Standortbestimmung mit den Partnern von Kreis 1 und dem Verantwortlichen für die Strassenbeleuchtung. Den restlichen Tag versuche ich externe Partner zu treffen, um mit ihnen gewisse Projekte oder Arbeiten zu koordinieren und im Oberwallis Ortstermine wahrzunehmen. Da der Nationalstrassenbau einer separaten Dienststelle zugeteilt ist, versuchen wir, gewisse gemeinsame Bereiche zu koordinieren, um so Synergien zu nutzen.

Jean-Claude Mathieu : Le matin, je vérifie d'abord avec notre système « Bergauer » si tous les tunnels et la signalisation sont sans problème, c'est-à-dire si l'éclairage, la signalisation, la ventilation, l'installation d'alarme incendie, etc. fonctionnent correctement. Ensuite, je m'occupe des travaux de bureau généraux (courrier, correspondance, contrôle des factures, coordination des projets avec les entreprises externes).

Pour la suite de chaque journée est différente :

- travaux de surveillance et de contrôle sur place des installations
- des interventions à court terme en cas de panne des installations et de la signalisation.

De plus, Stefan et moi avons une réunion d'équipe hebdomadaire à Gamsen avec Cédric ainsi qu'une réunion d'équipe mensuelle avec Cédric et tous les collaborateurs de notre département.

Welche Qualitäten sind für Ihre Arbeit Ihrer Meinung nach unerlässlich?

CR : Ohne die Arbeit im Team, die wir gemeinsam leisten, ist es fast unmöglich, die Leistungen zu erbringen, die von uns verlangt werden. Ich hoffe, dass es mir als Abteilungsleiter gelingt, diesen Teamspirit mitzutragen und entsprechend wertzuschätzen. Um ein gutes Team zu bilden, braucht es eine gute Kommunikation, ein offenes Ohr für die Anliegen der Leute, die Bereitschaft, auch einmal Strenge zu zeigen, rasch zu reagieren, und mit gutem Beispiel voranzugehen. Gleichzeitig muss ich natürlich in meinem Kernkompetenzbereich, der Technik, auf dem aktuellen Stand bleiben. Meine Fachkompetenz bildet die Grundlage für meine Glaubwürdigkeit und hilft mir dabei, die verschiedensten Aufgaben wahrzunehmen.

JCM : Outre le savoir-faire d'électricien, il est très important de travailler en étant orienté vers les solutions ainsi que d'avoir une bonne collaboration avec les entreprises externes.

Was gehört zu Ihren Lieblingsarbeiten?

CR : Die Kompetenz der Gruppe zu steigern, indem die Stärken jedes Einzelnen sinnvoll genutzt werden. Lösungen zu finden, die langfristig « verheint ». Ein Team zu führen. Mich mit zukünftiger Technologie zu beschäftigen und gleichzeitig auf dem Boden zu bleiben.

JCM : J'aime bien travailler moi-même sur les installations sur place, résoudre les erreurs. Le travail est varié et toujours stimulant, ce qui me permet d'élaborer de nouvelles solutions.

Und was halten Sie für überflüssig?

CR : Dass viel Zeit mit gewissen administrativen Prozessen verloren geht

JCM : Ce que j'aime le moins, c'est quand les travaux des entreprises extérieures ne sont pas réalisés dans



Jean-Claude Mathieu, électricien spécialisé de la cellule électromécanique.
Jean-Claude Mathieu, Betriebselektriker bei der Abteilung Elektromechanik.

À la découverte de la logistique

Einblick in die Logistik



secteurs ? Lequel en particulier et pour quelle(s) tâche(s) ?

CR : Peu, pas assez, suffisamment ou trop, cela dépend de quels secteurs on parle !

À la logistique d'entretien, peu, car notre travail diffère fondamentalement des autres cellules.

Suffisamment et bien avec les sections du SDM et d'autres services étatiques qui demandent nos compétences.

Trop pour certaines tâches administratives qui n'apportent guère de plus-value à nos prestations.

JCM : Ja, wir arbeiten eng mit den verschiedenen Sektorenchefs zusammen. Des Weiteren arbeiten wir Kantonieren zusammen, wenn es darum geht, Strassenabschnitte zu sperren, wenn wir auf diesem Abschnitt Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten vornehmen, um unsere Sicherheit zu gewährleisten.

Est-ce que votre travail varie en fonction des saisons (si oui, pourquoi/comment) ?

CR : Très peu. Si ce n'est qu'on privilégiera les interventions lorsque les conditions météorologiques sont mieux adaptées. On peut dire que la période hivernale est plus propice à la réflexion et à la planification. Mais rassurez-vous, on réfléchit aussi dans les autres saisons et on agit aussi en hiver !



JCM : Im Frühling stehen jeweils die Jahreskontrollen der Tunnels an. Im Winter kümmern wir uns auch um die Wartung des Salzsilos, das bis zu 480 Tonnen fassen kann. Die Lastwagen holen das Salz vor Ort ab und wir müssen darauf achten, dass das Silo gut funktioniert, denn an Tagen mit starkem Schneefall können über den Tag verteilt 100 Tonnen Salz verbraucht werden. Natürlich gibt es viele andere Nachschuborte und nicht alles Salz kommt aus Les Ronquois. Ansonsten ist unsere Arbeit nicht saisonabhängig.

Enfin, avez-vous quelque chose de surprenant à révéler sur votre travail, par exemple, une activité que vous faites à laquelle on ne s'attend pas ?

CR : Je réunis une fois par mois toute mon équipe avec une partie informative et communicative le matin, un moment de partage à midi et une visite technique l'après-midi. Le programme sillonne les infrastructures de tout le canton de Gletsch à St-Gingolph.

JCM : Durch meine Arbeit komme ich an Orte im Wallis, die nur wenige kennen. Und es kommt ab und an zu speziellen Begegnungen wie etwa ein Steinbock im Saastal, der mir bis auf ca. 6 Meter nahe kam und mich ohne Scheu bei meiner Arbeit beobachtete. •

les délais impartis, ce qui retarde le reste des travaux sur une longue période.

Cela prend beaucoup de temps de demander des renseignements et de fixer de nouveaux délais. Je pourrais consacrer ce temps à d'autres travaux importants.

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

CR : Vom technischen Standpunkt her ist es für mich als Projektleiter die Aufrüstung aller technischen Anlagen entlang der Kantonsstrasse T9 im Sektor zwischen Salgesch und Leuk bei den Tunnel Hubil-Varen und Schwarzkreuz, die im Hinblick auf den Beginn der Arbeiten für die Autobahn durch den Pfywald nötig ist. Ziel ist es, ein Verkehrsaufkommen von 16 000 Fahrzeugen pro Tag bewältigen zu können.

Vom Organisatorischen her kann aber auch die Vereinheitlichung der Verfahren im technischen Bereich eine Challenge sein – wenn man an all die sprachlichen und lokalen Besonderheiten des Wallis denkt.

JCM : Dans les plus brefs délais, nous réparons les pannes et remettons en état de fonctionnement les installations et la signalisation afin que les usagers de la route puissent circuler en toute sécurité sur nos routes.

En outre, nous collaborons souvent avec la police en cas d'accidents causant des dommages techniques. Nous devons nous coordonner et agir relativement vite.

Arbeiten Sie häufig mit Kollegen aus anderen Bereichen zusammen? Welche Aufgaben betrifft dies im Besonderen?

CR : Das hängt ganz vom Bereich ab.

Mit der Wartungslogistik haben wir beispielsweise wenig zu tun, da sich unsere Arbeit grundlegend von der Arbeit anderer Abteilungen unterscheidet.

Mit den verschiedenen Sektionen der DFM und anderen Dienststellen des Staates, die unsere Dienste benötigen, haben wir eine regelmässige und gute Zusammenarbeit.

Und dann gibt es meines Erachtens ein zu häufiges Hin und Her für gewisse administrative Aufgaben, die für unsere Leistungen kaum einen Mehrwert haben.

JCM : Oui, nous travaillons en étroite collaboration avec les différents chefs de secteur. De plus, nous collaborons avec les cantonniers lorsqu'il s'agit de fermer des tronçons de route, lorsque nous effectuons des réparations et des travaux d'entretien sur ce tronçon afin d'assurer notre sécurité.

Ist Ihre Arbeit saisonabhängig und wenn ja, inwiefern?

CR : Nur wenig. Vielleicht, dass wir Arbeiten eher dann durchführen, wenn die Wetterbedingungen entsprechend sind. Natürlich eignet sich die Wintersaison besser für die Planung. Aber keine Sorge, wir machen unsere Überlegungen auch das restliche Jahr über und rücken auch im Winter aus.

JCM : Au printemps, il y a toujours les contrôles annuels des tunnels. En hiver, nous nous occupons également de l'entretien du silo à sel, qui peut contenir jusqu'à 480 tonnes. Les camions viennent chercher le sel sur place et nous devons veiller à ce que le silo fonctionne bien, car les jours de fortes chutes de neige, 100 tonnes de sel peuvent être utilisées sur la journée. Bien sûr, il y a beaucoup d'autres lieux de ravitaillement et tout le sel ne vient pas des Ronquois.

Pour le reste, notre travail n'est pas saisonnier

Können Sie uns noch etwas Spezielles über Ihre Arbeit verraten, dass man nicht aufs Erste erwarten würde?

CR : Ich treffe mich einmal im Monat mit einem ganzen Team, wobei wir am Morgen jeweils einen informativen Austausch haben, dann zusammen Mittagessen und am Nachmittag schliesslich gemeinsam eine technische Inspektion vornehmen. Dabei achten wir darauf, von Gletsch bis St-Gingolph alle Infrastrukturen des Kantons abzudecken.

JCM : Mon travail me fait découvrir des endroits du Valais que peu de gens connaissent. Et il arrive de temps en temps que je fasse des rencontres spéciales, comme par exemple un bouquetin dans la vallée de Saas qui s'est approché à environ 6 mètres de moi et m'a observé sans crainte pendant mon travail. •

Architektonische Gestaltung in Ried-Brig

Conception architecturale à Ried-Brigue

Die Dienststelle für Mobilität (DFM) und die Gemeinde Ried-Brig wollen die Kantonsstrasse NG8 auf dem Abschnitt durch das Dorf Ried Brig sanieren und im Perimeter die Sicherheit optimieren

Le service de la mobilité (SDM) et la commune de Ried-Brigue veulent rénover la route cantonale NG8 sur le tronçon traversant le village de Ried Brig et optimiser la sécurité dans le périmètre.

Die Ortsdurchfahrt in Ried-Brig ist ein Teil der alten Simplonstrasse, welche von Napoleon ca. im Jahre 1800 als befestigte Passstrasse ausgebaut wurde. Die Linienführung und Geometrie der Strasse, hat sich trotz der regen Bautätigkeit über die Jahre nicht wesentlich verändert. Aufgrund dieses historischen Hintergrundes ist der Strassenperimeter begrenzt

Die Kantonsstrasse NG8 durchfährt die Gemeinde Ried-Brig und dient als Durchfahrtsstrasse für die Gemeinde Termen, als Erschliessung der alten Simplonstrasse in Richtung Rosswald und als Haupteinschliessung der Gemeinde Ried-Brig.

Das Planerteam wurde gemäss Staatsratsbeschluss vom 08.06.2020 für die Ausarbeitung eines Auflageprojektes für die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Ried-Brig beauftragt.

Das Ziel des vorliegenden Projektes ist die Aufwertung der Ortsdurchfahrt. Durch die Neugestaltung soll eine attraktive Ortsdurchfahrt für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen werden. Mit den Umgestaltungsmassnahmen soll das Tempo teilweise reduziert und somit die Sicherheit erhöht werden.

Darüber hinaus ist das Dorf Ried-Brig noch immer mit dem üblichen Verkehr konfrontiert, der durch die Aktivitäten in seinem Zentrum entsteht. Der Kanton Wallis und die Gemeinde wollen daher die Mobilität durch und im Zentrum des Dorfes Ried-Brig neu überdenken und den öffentlichen Raum durch ein gutes Zusammenleben zwischen

Fahrzeugen, Nutzern des Langsamverkehrs, Fussgängern, Anwohnern, Unternehmen und Besuchern aufwerten und so die Durchquerung dieses Dorfes durch die Förderung des Dorfgeistes neugestalten.

Im Wesentlichen soll auf dem gesamten Perimeter beidseits der Strasse ein Trottoir entstehen. Die Fussgängerstreifen und Bushaltestellen werden an die Anforderungen an den hindernisfreien Zugang angepasst.

Nach Abschluss des Bewilligungsverfahrens, soll mit der Realisierung ab 2024 – 2025 begonnen werden. •

Text von Michel Cina
Präsentation Albrecht Architekten



FR La traversée de Ried-Brigue est une partie de l'ancienne route du Simplon, aménagée comme route de col fortifiée vers 1800 par Napoléon. Le tracé et la géométrie de la route n'ont pas beaucoup changé au fil des ans, malgré l'intense activité de construction. En raison de ce contexte historique, le périmètre de la route est limité.

La route cantonale NG8 traverse la commune de Ried-Brig et sert de route de transit pour la commune de Termen, de desserte de l'ancienne route du Simplon en direction de Rosswald et de desserte principale de la commune de Ried-Brig.

Conformément à la décision du Conseil d'État du 08 juin 2020, l'équipe de planificateurs a été chargée d'élaborer un projet de mise à l'enquête pour le réaménagement de la traversée de Ried-Brig.

L'objectif du présent projet est de revaloriser la traversée de la localité. Le réaménagement doit permettre de créer une traversée de localité attrayante pour tous les usagers et usagères de la route. Les mesures de réaménagement doivent permettre de réduire partiellement la vitesse et d'augmenter ainsi la sécurité.

Par ailleurs, le village de Ried-Brig est toujours confronté au trafic habituel généré par les activités de son centre. Le canton du Valais et la commune souhaitent donc repenser la mobilité à travers et dans le centre du village de Ried-Brig et valoriser l'espace public par une bonne cohabitation entre les véhicules, les usagers de la mobilité douce, les piétons, les riverains, les entreprises et les visiteurs, et ainsi réaménager la traversée de ce village en favorisant l'esprit de village.

Il s'agit essentiellement de créer un trottoir de part et d'autre de la route sur l'ensemble du périmètre. Les passages piétons et les arrêts de bus seront adaptés aux exigences d'un accès sans obstacles.

Une fois la procédure d'autorisation terminée, la réalisation devrait commencer à partir de 2024 - 2025. •

Texte de Michel Cina
Présentation Albrecht Architekten



Le SDM et le SUTIII renforcent les moyens de mise en œuvre des MSST

MSST est l'abréviation de « médecins et autres spécialistes de la sécurité au travail ». Cette approche rassemble les exigences essentielles en matière de sécurité au travail et de protection de la santé permettant d'avoir un système de sécurité efficace.

Afin de renforcer les démarches entreprises au sein du SDM et du SUTIII, deux collaborateurs (à savoir un par service) sont désormais en charge de couvrir cette activité.

Un tel système constitue, pour l'employeur et les responsables de la sécurité, un outil pratique et performant pour assumer leurs responsabilités en favorisant une amélioration constante.

Cette méthode repose en premier lieu sur l'engagement de l'employeur à garantir des postes de travail sûrs et sains et sur sa volonté de respecter les différentes prescriptions et règles en la matière, cela au quotidien.

Dans la pratique, un tel concept a fait ses preuves. La méthode mise actuellement en place comporte dix points, qui servent de base pour l'évaluation des risques et leur contrôle. Ces points sont résumés dans la figure ci-dessous.

Les solutions par branche – Des aides à la mise en place du concept MSST

La tâche d'une solution par branche est d'aider les entreprises d'un même domaine d'activité, à mettre sur pied un système efficace et durable afin de satisfaire aux exigences légales de sécurité au travail et de protection de la santé.

Le SDM et le SUT III ont adhéré à la solution par branche ST SER (sécurité au travail et protection de la santé dans les services d'entretien des routes). L'objectif principal de cette solution est d'abaisser en permanence les accidents et de prévenir les maladies professionnelles. La solution par branche ST SER promeut, soutient et facilite la mise en place d'un système de sécurité adapté à notre réalité de gestionnaires des infrastructures routières.

Exemple concret – Les chaussures S3

Pour illustrer concrètement ce que cela signifie, prenons un exemple, tiré de la directive qui s'applique à tous les services de l'entretien des routes. Cette directive contient les exigences minimales applicables lors des différents travaux effectués au quotidien. Elle définit notamment que pour les activités dans l'espace routier public et les activités dans et hors d'un centre d'entretien, les collaborateurs doivent porter des chaussures de sécurité normées de type S3. Il y a lieu dès lors d'adapter ces équipements de protection individuelle si cela est nécessaire. •

DE DFM und DGE III stärken Mittel zur Umsetzung von ASA

ASA ist die Abkürzung für "Beizug von Arbeitsärzten und anderen Spezialisten der Arbeitssicherheit". Dieser Ansatz fasst die grundlegenden Anforderungen an die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz zusammen, wodurch ein wirksames Sicherheitssystem ermöglicht wird.



Um die in der DFM und in der DGE III unternommenen Schritte weiter zu stärken, sind nun zwei Mitarbeitende (d. h. einer pro Abteilung) mit der Abdeckung dieser Tätigkeit betraut worden.

Ein solches System stellt für den Arbeitgeber und die Sicherheitsverantwortlichen ein praktisches und leistungsfähiges Instrument dar, um ihrer Verantwortung gerecht zu werden, indem es eine ständige Verbesserung fördert.

Diese Methode beruht in erster Linie auf der Verpflichtung des Arbeitgebers, sichere und gesunde Arbeitsplätze zu gewährleisten, und auf seinem Willen, die verschiedenen Vorschriften und Regeln der Technik täglich einzuhalten.

In der Praxis hat sich ein solches Konzept bewährt. Die jetzt eingeführte Methode besteht aus zehn Punkten, die als Grundlage für die Risikobewertung und die Kontrolle der Risikobehandlung dienen. Diese Punkte sind in der folgenden Abbildung zusammengefasst.

Branchenlösungen - Hilfe bei der Umsetzung des ASA-Konzepts

Die Aufgabe einer Branchenlösung besteht darin, den Unternehmen eines bestimmten Tätigkeitsbereichs zu helfen, ein effizientes und nachhaltiges System aufzubauen, um die gesetzlichen Anforderungen an die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz zu erfüllen.

DFM und DGE III haben sich der Branchenlösung ST SER (Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Strassenunterhaltungsdienst) angeschlossen. Das Hauptziel dieser Lösung ist die kontinuierliche Senkung der Unfallzahlen und die Vermeidung von Berufskrankheiten. Die Branchenlösung ST SER fördert, unterstützt und erleichtert die Einführung eines Sicherheitssystems, das auf unsere Realität als Betreiber von Strasseninfrastrukturen zugeschnitten ist.

Konkretes Beispiel - S3-Schuhe

Um zu veranschaulichen, was das konkret bedeutet, nehmen wir ein Beispiel aus der Richtlinie, die für alle Strassenunterhaltungsdienste gilt. Diese Richtlinie enthält die Mindestanforderungen für die verschiedenen Arbeiten, die täglich ausgeführt werden. Sie legt unter anderem fest, dass die Mitarbeitenden bei Tätigkeiten im öffentlichen Strassenraum und bei Tätigkeiten innerhalb und ausserhalb eines Werkhofs normierte Sicherheitsschuhe des Typs S3 tragen müssen. Die persönlichen Schutzausrüstungen müssen daher bei Bedarf angepasst werden. •

Les 10 éléments
d'un concept MSST (source CFST)

1. **Charte de sécurité, objectifs de sécurité**
au début de toute amélioration
2. **Organisation de la sécurité**
définir les tâches et les compétences
3. **Formation, instruction**
donner les moyens d'agir correctement
4. **Règles de sécurité**
contribuer à clarifier
5. **Détermination des dangers, évaluation des risques**
montrer où peuvent résider les dangers
6. **Mesures à prendre et leur réalisation**
éliminer ou réduire les dangers
7. **Organisation des secours**
aider à limiter les dommages
8. **Participation**
impliquer les personnes pour en faire des actrices
9. **Protection de la santé**
créer des conditions de travail sans incidences négatives sur la santé
10. **Contrôle, audit**
vérifier si les objectifs fixés ont été atteints et si des ajustements sont nécessaires

Inbetriebnahme und Übernahme Tunnel Visp (Nordröhre) und Überwurfunnel Vispental

Einen grossen Dank an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die an diesem Projekt beteiligt waren und sind.

Vor Inbetriebnahme galt es die Nordröhre des Tunnel Visp mit dem Überwurfunnel vom Unterhalt her kennen zu lernen. 2 Mitarbeiter des Unterhalts der Gebietseinheit III (DGEIII) wurden Monate vor der Inbetriebnahme des Tunnels auf den Tunnel geschult. Unter Anderem verlangten diverse Arbeitsabläufe, Instruktionen durch Fachpersonen und Mitarbeiter der Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB), welche mit der Materie vertraut waren.

Insbesondere galt es, für das Personal der DGEIII, die Besonderheiten des Werkleitungskanals in diesem Tunnel so gut wie möglich kennen zu lernen, um im späteren Betrieb grössere «Überraschungen» ausschliessen zu können.

Auch die bauseitige Reinigung aller Teile im Fahrbahnraum und im Werkleitungskanal unterhalb der Fahrbahn wurde von der DGEIII begleitet, um die Besonderheiten direkt von Anfang an zu erkennen.

Mit diesen Erkenntnissen konnte schon vor Betrieb abgeschätzt werden, welche Ausrüstung zum späteren Betriebsunterhalt von Notwendigkeit waren.

Aber auch alle Bestandteile ausserhalb der Tunnel wie die offenen Strecken vom Ackersand her zum Überwurfunnel und im Schwarzen Graben (Visp West) mussten bereit sein. Dazu gehörten auch die Pumpstationen, die Retentionsbecken, Biotop, die Betriebszentralen etc.

Wegen der Bauarbeiten für den Tunnel wurde der Unterhalt der offenen Strecke zwischen Kreisel Sefinot und dem Zugang zum Tunnelportal alter Vispentaltunnel auf ein Minimum beschränkt.

Alle Leitungen, Schächte und die Fahrbahn mussten kontrolliert und gereinigt werden, aber auch die Grün und Gehölzpflanze wurde mit grossem Aufwand seitens der DNSB nachgeholt.

Auch das Personal der BSA (Betriebs- und Sicherheitsausrüstung) der DGEIII war vor der Inbetriebnahme intensiv involviert. Ein 1-jähriger Probetrieb für Energie, Beleuchtung, Signalisation, Ventilation, Mess-, Überwachungs- und Kabelanlagen, Leitsystem, Nebeneinrichtungen wurde

für alle Bereiche durchgeführt. Diese Tests wurden täglich ausgeführt, protokolliert und sind Ende Mai 22 abgeschlossen worden. Auch die Tests für die Betriebsleitzentrale konnte erfolgreich vor Inbetriebnahme durchgeführt werden.

Das ganze Personal der DGE III des Werkhofs Brig war dauernd in allen Tests, Schulungen und Begehungen, in den knappen zeitlichen Freiräumen während des Normalbetriebs der übrigen in Betrieb stehenden Strecken, involviert.

Bei bestem Wetter konnte am 20. August 2022 der Tag der offenen Tunnel durchgeführt werden. Die rund 3500 Interessierten hatten die Möglichkeit, sich Teile des Tunnels, Gerätschaften welche für den Unterhalt benötigt werden uvm, zu besichtigen. Diese wurden von Mitarbeiter der DNSB und Gebietseinheit III erklärt.

Die Nordröhre des Tunnels Visp mit dem Überwurfunnel am 23. September 2022 wurde nach der offiziellen Eröffnungsfeier in Betrieb genommen und dem Verkehr übergeben werden. Der Abschnitt Visp Süd bzw. Ackersand bis Visp West ist nun in Betrieb und auf dem neusten Stand der Technik und Sicherheit.

Einige Zahlen der in Betrieb genommenen Teilen.

Länge Tunnel inkl. Überwurfunnel	2680 m
Länge offene Strecken:	1650 m
Rohrleitungen und Kanäle	21 000 m
Rinnen	7900 m
Schächte	300 Stk

Mit diesem Abschnitt konnte die Kantonsstrasse T9 rund um Visp entlastet werden. Täglich sind die Mitarbeiter der DGEIII da, um den störungsfreien Betrieb und Unterhalt zu gewährleisten. •

FR Mise en service et prise en charge du tunnel de Viège (tube nord) et du tunnel de surmontage de Vispental

Un grand merci à toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs en lien avec ce projet!

Avant la mise en service, il s'agissait de se familiariser avec le tube nord du tunnel de Viège et le tunnel de chevauchement du point de vue de l'entretien. Deux collaborateurs de l'entretien de l'unité territoriale III (SUTIII) ont été formés au tunnel plusieurs mois avant sa mise en service. Diverses procédures de travail ont notamment exigé des instructions de la part



Tag der offenen Autobahn am 20. August 2022. Journée portes ouvertes de l'autoroute, le 20 août 2022.



Werkleitungskanal unter der Fahrbahn der Nordröhre des Tunnels Visp (WELK). Canal de conduite d'usine sous la chaussée du tube nord du tunnel de Viège.

de spécialistes et de collaborateurs du Service de construction des routes nationales (DNSB) qui connaissaient le sujet.

Il s'agissait en particulier pour le personnel du SUTIII de connaître le mieux possible les particularités du canal de distribution dans ce tunnel, afin de pouvoir exclure toute "surprise" majeure lors de l'exploitation ultérieure.

Le nettoyage par le maître d'ouvrage de toutes les parties situées dans l'espace de la chaussée et dans le canal de la conduite d'usine sous la chaussée a également été accompagné par le SUTIII afin d'identifier les particularités dès le début.

Grâce à ces connaissances, il a été possible d'estimer, avant même l'exploitation, quels équipements seraient nécessaires pour l'entretien ultérieur.

Mais tous les éléments en dehors des tunnels, comme les tronçons à ciel ouvert depuis Ackersand jusqu'au tunnel de surmontage et dans le Schwarzer Graben (Viège Ouest), devaient également être prêts. Cela comprenait également les stations de pompage, les bassins de rétention, le biotope, les centrales d'exploitation, etc.

En raison des travaux de construction du tunnel, l'entretien du tronçon à ciel ouvert entre le giratoire de Sefinot et l'accès au portail de l'ancien tunnel de la Viège a été réduit au minimum.

Toutes les conduites, les puits et la chaussée ont dû être contrôlés et nettoyés. L'entretien des espaces verts et des bosquets a également été rattrapé au prix de gros efforts de la part de la DNSB.

Le personnel du EES (équipement d'exploitation et de sécurité) du SUTIII a également été impliqué de manière intensive avant la mise en service. Un essai de fonctionnement d'un an pour l'énergie, l'éclairage, la signalisation, la ventilation, les installations de mesure, de surveillance et de câblage, le système de guidage, les équipements annexes a été réalisé pour tous les domaines. Ces tests ont été effectués quotidiennement, ont fait l'objet d'un protocole et se sont achevés fin mai 22. Les tests pour la centrale d'exploitation ont également pu être effectués avec succès avant la mise en service.

L'ensemble du personnel du SUTIII du centre d'entretien de Brigue a été impliqué en permanence dans tous les tests, formations et inspections, dans le peu de temps disponible pendant l'exploitation normale des autres lignes en service.

La journée portes ouvertes du 20 août 2022 s'est déroulée par un temps idéal. Les quelque 3500 personnes intéressées ont eu la possibilité de visiter des parties du tunnel, des équipements nécessaires à l'entretien, etc. Les explications ont été données par des collaborateurs de la DNSB et de l'unité territoriale III.

Le tube nord du tunnel de Viège, avec le tunnel de franchissement le 23 septembre 2022, a été mis en service et ouvert à la circulation après la cérémonie d'ouverture officielle.

Quelques chiffres des parties mises en service:

Longueur du tunnel, y compris le tunnel de débord:	2680m
Longueur des tronçons à ciel ouvert:	1650m
Conduites et canalisations:	21000m
Caniveaux:	900m
Puits:	300pièces

Le tronçon Viège Sud ou Ackersand jusqu'à Viège Ouest, désormais en service, est à la pointe de la technique et de la sécurité.

Ce tronçon a permis de désengorger la route cantonale T9 autour de Viège. Chaque jour, les collaborateurs de la DGEIII sont là pour assurer une exploitation et un entretien sans faille. •

Nos jubilaires

Unsere Jubilare

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

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



40 ans

Jossi Philippe
Cantonnier II / Strassenwärter II

35 ans

Briguet Philippe
Cantonnier II / Strassenwärter II
III **Fux Heinz**
Concierge / Abwart
Gorsatt Hubert
Cantonnier I / Strassenwärter I
Michelet Antoine
Cantonnier II / Strassenwärter II

30 ans

III **Bagnoud Christian**
Serrurier / Schlosser
III **Bloechlinger Peter**
Ouvrier-chauffeur /
Arbeiter Chauffeur
Brantschen Werner
Cantonnier II / Strassenwärter II
III **Fumeaux Didier**
Ouvrier-chauffeur /
Arbeiter Chauffeur
III **Heinzen Konrad**
Magasinier / Magaziner
Maillard Alain
Cantonnier II / Strassenwärter II
Schnydrig Werner
Cantonnier II / Strassenwärter II
Thomas Eddy
Cantonnier II / Strassenwärter II

25 ans

Aymon Joël
Ouvrier professionnel / Fachkraft
Chabloz Norbert
Cantonnier I / Strassenwärter I
Crettaz Jacques
Ouvrier professionnel / Fachkraft
Grand Christoph
Ingénieur chef de projet /
Ingenieur - Projektleiter
Hidbrand Gilbert
Contrôleur téléphérique /
Seilbahnkontrollleur

Lonfat Sébastien

Chef d'arrondissement /
Kreischef

Maye Stephane

Cantonnier I / *Strassenwärter I*

Pitteloud Bertrand

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Veuthey Thierry

Voyer de secteur / *Strassenmeister*

Voeffray Gabriel

Cantonnier I / *Strassenwärter I*

20 ans**Anderegg Christian**

Cantonnier I / *Strassenwärter I*

Burgener Patrick

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Chervaz Joseph

Cantonnier I / *Strassenwärter I*

Coutaz Fabrice

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Fournier André

Ouvrier professionnel / *Fachkraft*

Hugon Freddy

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

III Jordan Romeo

Chef d'équipe / *Teamleiter*

Pellissier Frédéric

Cantonnier I / *Strassenwärter I*

Rumpf Marylise

Secrétaire de direction /

Direktionssekretärin

Théodoloz Guy

Chef d'atelier de signalisation /

Werkstattleiter Signalisation

15 ans**III Cappellin Pierre-Yves**

Chef d'équipe / *Gruppenchef*

Coluccia David

Ouvrier professionnel / *Fachkraft*

III Dubuis Dionis

Mécanicien / *Mechaniker*

III Ducourtil Dominique

Ouvrier-chauffeur /

Arbeiter Chauffeur

Jonneret Yvan

Collaborateur spécialisé /

Spezialisierter Mitarbeiter

Imfeld Marco

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Lengen Mario

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

III Monnet Aimé

Responsable serrurerie /

Verantwortlicher Schlosserei

III Niederhauser Alain-Serge

Directeur général des travaux /

Oberbauleiter

Odermatt Marcel

Collaborateur spécialisé /

Spezialisierter Mitarbeiter

Pio Giorgio

Cantonnier I / *Strassenwärter I*

Rudaz Jacques

Ingénieur chef de projet /

Ingenieur - Projektleiter

III Trincherini Jacques

Ouvrier-chauffeur /

Arbeiter Chauffeur

Troillet Louis

Ouvrier professionnel / *Fachkraft*

10 ans**Boulnoix Fabian**

Ouvrier professionnel / *Fachkraft*

Bressoud Jean-Marc

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Constantin Stéphane

Ouvrier professionnel / *Fachkraft*

Es-Borrat Christophe

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Henzen Thomas

Chef d'équipe / *Gruppenchef*

Moret Nicolas

Contrôleur téléphérique /

Seilbahnkontrollleur

Mottier David

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Pitteloud Dominique

Dessinateur-technicien /

Zeichner - Technikern

III Richard Christophe

Chef des ateliers mécanique

et serrurerie / *Werkstattchef*

«*Mechanik und Schlosserei*»

Zeiter Reinhard

Chef d'exploitation /

Betriebsleiter

Zimmermann Stefan

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

5 ans**III Admeto Diego**

Ouvrier-chauffeur / *Arbeiter Chauffeur*

Andenmatten Riccardo

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Balet Jan

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

III Beney Jacques

Ouvrier-chauffeur / *Arbeiter Chauffeur*

Biffiger Christian

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Bregy Christian

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Bregy Fabian

Cantonnier I / *Strassenwärter I*

Caillet-Bois Tristan

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Défago Florian

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Deladoey Fabrice

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Dumoulin Sylvain

Collaborateur scientifique /

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

III Gloor Daniel

Collaborateur technique /

Technischer Mitarbeiter

Kohlbreuner Anja

Secrétaire-traductrice /

Sekretärin - Übersetzerin

Lonfat Valentin

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

III Luca Jérémie

Ouvrier-chauffeur /

Arbeiter Chauffeur

III Mayor Jean Claude

Collaborateur technique /

Technischer Mitarbeiter

Philippin Yves

Collaborateur spécialisé /

Spezialisierter Mitarbeiter

III Rieder Edgar

Collaborateur technique /

Technischer Mitarbeiter

Sarrasin Eddy

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Sierro Maxime

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Summermatter Reto

Cantonnier II / *Strassenwärter II*

III Collaboratrices et collaborateurs de l'UTIII
Mitarbeitende der DGE III

Passerelle A9 de nuit © Alexandre Schmid.



Impressum

Conception
LRcommunication

Rédaction
Alexandre Philippoz
Anne Duroux
Anton Karlen
Cédric Favre
Elisabeth Carrupt
Fanny Rossier-Salamin
Gilles Délèze
Guillaume Papilloud
Jacques Rudaz

Linda Tesauro
Lucien Pignat
Michel Cina

Traduction
Monika Gschwend
Philipp Mooser

Typographies
Optimo Px Grotesk
FF Franziska

Impression
Valmedia AG
Digi Fine Jet 90 g / m²

Photographies
Alexandre Schmid
Florence Zufferey
LRcommunication
SDM
SUTIII

Graphisme
Forme



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