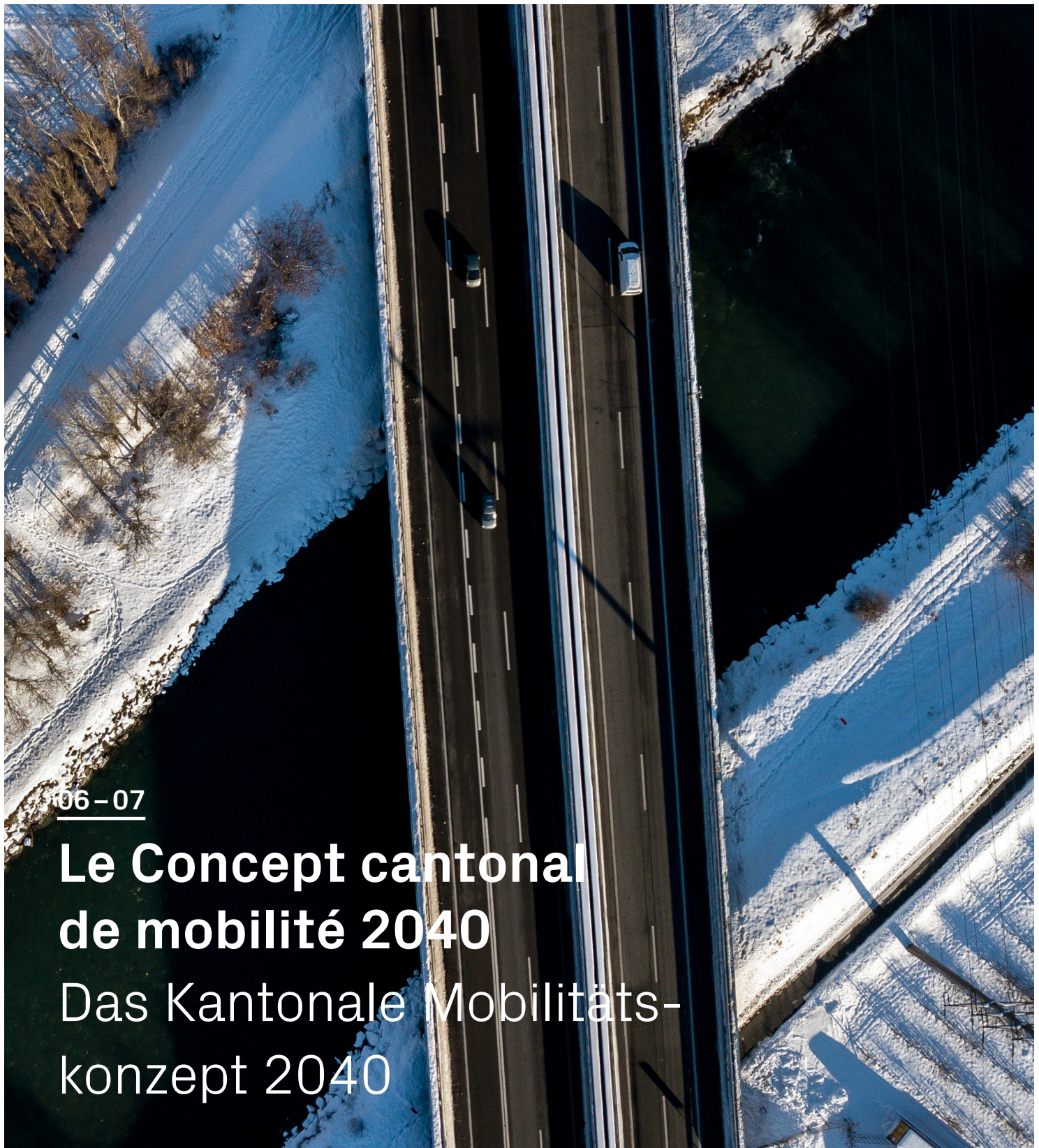


DYNAMIK

P.P.
CH-1950 SION

LA POSTE 

Le magazine du Service de la mobilité
Die Hauszeitung der Dienststelle für Mobilität
N° 2 — mai 2018
Nr. 2 — Mai 2018



06-07

Le Concept cantonal de mobilité 2040

Das Kantonale Mobilitäts- konzept 2040

2 2017 en images

2017 in Bilder



Un métier, une profession: essais de photo pour la carte de voeux –
Photo d'Olivier Maire



Déneigement du Grand-St-Bernard — Photo d'Olivier Maire



Ecriture sur les ponts — Photo d'Olivier Maire



Avancée des travaux de Stalden



"çà c'était avant les crédits supplémentaires". Loris Chittaro

Edito

Edito

L' hiver 2017-2018 qui s'achève aura passablement sollicité nos infrastructures, mais aura également été l'occasion de démontrer à la population valaisanne le travail immense des collaboratrices et des collaborateurs de notre Service. Nous avons reçu de très nombreux remerciements. Ces témoignages s'adressent avant tout à vous toutes et tous qui vous êtes engagés sans compter sur le terrain pendant toute cette période. Vous pouvez être fiers du boulot accompli et je profite à mon tour de l'occasion pour vous adresser mes félicitations.

Le printemps arrive et, avec lui, le journal du Service. Voici la deuxième édition, comme promis! Dans ce numéro vous trouverez de nombreuses informations ainsi qu'une présentation des grands axes du concept cantonal de mobilité 2040. Il s'agit là de la direction dans laquelle nous nous sommes engagés pour offrir des prestations de mobilité de qualité à toutes les régions de notre canton. Le chemin est long et nécessite des efforts importants, mais la direction est claire : nous souhaitons offrir une mobilité parmi les plus performantes du pays, adaptée aux particularités d'un canton alpin comme le nôtre, attachés que nous sommes à l'attractivité des régions de plaine comme de montagnes.

Cette année sera aussi particulière. En effet, après l'arrivée du nouveau Chef d'arrondissement du Haut-Valais,

ce sera au tour du Bas et du Centre de voir s'installer une nouvelle génération. S'il y a du changement à la tête des arrondissements, vous êtes toutes et tous garants de la continuité : ne perdons pas des compétences et de l'expérience qui ont fait leurs preuves!

Je vous souhaite une bonne lecture de ce journal destiné à servir de lien entre nous tous.

Vincent Pellissier
Ingénieur cantonal/Kantonsingenieur

DE Eine Hauszeitung - wozu?

Der Winter 2017/18 forderte uns stark, bot uns aber auch die Gelegenheit zur Bewährung und brachte uns vor allem für die vor Ort geleistete Arbeit vielfachen Dank ein, den ich hiermit gerne an Euch weiterleite: herzlichen Dank und Glückwunsch für diese tolle Leistung!

Mit dem Frühling wurde es auch Zeit für die 2. Ausgabe unserer Hauszeitung, die neben vielem anderen einen Blick auf das Kantonale Mobilitätskonzept 2040 wirft, das in Grundzügen aufzeigen soll, in welcher Richtung sich die Verkehrsangebote in unserem Bergkanton – im Tal und im Gebirge – entwickeln müssen, damit sie dereinst zu den landesweit Leistungsfähigsten gehören werden.

Das besondere an diesem Jahr wird auch sein, dass nach der Einstellung des Kreis-chefs Oberwallis nun auch im Mittel- und Unterwallis die Zeit für einen neuen Generationenwechsel gekommen ist. Aber auch wenn es zu Wechseln an der Spitze der Kreise kommt, können wir uns dank Euch doch auf das eine verlassen: dass unser erworbenes Wissen und bewährtes Know-how erhalten bleiben werden.

Sommaire

04

Nos jubilaires

Unsere Jubilare

05

Tous à la Foire du Valais!

Auf zur Foire du Valais!

06-07

La CCM 2040

Das KMK 2040

08

La sécurité au travail

Sicherheit am Arbeitsplatz

09

Questions à notre Chef de Département

Fragen an unseren Departementschef

10-11

Des métiers originaux

Originelle Berufe

12-13

Un peu d'histoire des intempéries en Valais

Kleine Geschichte der Unwetter im Wallis

14

Le coin des ressources humaines

Personal-Ecke

15

Nos grands projets

Unsere Grossprojekte

16

Impressum

4 Les jubilaires

Die Jubilare

La richesse de l'Etat du Valais / Staat Wallis, ce sont les personnes qui y travaillent. Cette rubrique rend honneur aux personnes qui lui ont été fidèles. /

Fanny Rossier-Salamin

10 ans à l'Etat du Valais / Staat Wallis

Jean-Paul Charvoz, Ingénieur, Arrondissement 3

Jacques Rudaz, Ingénieur, IRT

Pio Giorgio, Cantonnier I, Arrondissement 2

Louis Troillet, Ouvrier professionnel, Logistique

Dominique Ducourtil, Ouvrier-Chauffeur, Logistique

Mario Lengen, Strassenwärter I, Kreis 1

Marco Imfeld, Strassenwärter II, Kreis 1

Dionis Dubuis, Chef d'atelier, Logistique

Jacques Aymon, Ingénieur, IRT Ouvrages d'art

David Coluccia, Ouvrier professionnel, Logistique

Alain-Serge Niederhauser, Chef de chantier, Logistique

Pierre-Yves Cappellin, Chef d'équipe, Logistique

Jacques Trincherini, Ouvrier-chauffeur, Logistique

Damian Wirz, Ouvrier-chauffeur, Logistique

Marcel Odermatt, Collaborateur spécialisé, IRT Ouvrages d'art

Augustin Abgottspon, Kontrolleur, Seilbahn LSSG

Aimé Monnet, Ouvrier-chauffeur, Logistique

Philipp Grichting, Strassenwärter I, Kreis 1

15 ans à l'Etat du Valais / Staat Wallis

Freddy Hugon, Cantonnier II, Arrondissement 3

Romeo Jordan, Strassenwärter I, Kreis 1

Fabrice Coutaz, Cantonnier II, Arrondissement 3

Maurizio Aquilino, Bauleiter, Kreis 1

Frédéric Pellissier, Cantonnier II, Arrondissement 2

André Fournier, Ouvrier professionnel, Logistique

Marylise Rumpf, Secrétaire de direction, Logistique

Christian Andereggen, Strassenwärter I, Kreis 1

Joseph Chervaz, Cantonnier I, Arrondissement 3

Patrick Burgener, Strassenwärter I, Kreis 1

Guy Théodoloz, Chef d'atelier de signalisation, Logistique

20 ans à l'Etat du Valais / Staat Wallis

Sébastien Lonfat, Ingénieur, Arrondissement 3

Marc Zambaz, Cantonnier II, Arrondissement 2

Christoph Grand, Ingenieur, Kreis I

Jacques Crettaz, Ouvrier professionnel, Logistique

Mathias Morard, Collaborateur technique, Logistique

Gabriel Voeffray, Cantonnier I, Arrondissement 3

Joël Aymon, Ouvrier professionnel, Logistique

Bertrand Pitteloud, Cantonnier II, Arrondissement 2

Stéphane Maye, Cantonnier I, Arrondissement 3

Thierry Veuthey, Voyer de secteur, Arrondissement 3

Norbert Chabloz, Cantonnier II, Arrondissement 3

25 ans à l'Etat du Valais / Staat Wallis

Michel Besse, Cantonnier II, Arrondissement 3

Urs Sarbach, Strassenwärter II, Kreis 1

Alain Maillard, Cantonnier II, Arrondissement 3

Christian Bagnoud, Ouvrier professionnel, Logistique

Konrad Heinzen, Chef Magaziner, Logistik

Peter Bloechlinger, Strassenwärter II, Kreis 1

Didier Fumeaux, Ouvrier Chauffeur, Logistique

Eddy Thomas, Cantonnier II, Arrondissement 3

Christian Brantschen, Strassenwärter I, Kreis 1

Werner Schnydrig, Strassenwärter II, Kreis 1

Jean-Michel Corthay, Cantonnier II, Arrondissement 3

30 ans à l'Etat du Valais / Staat Wallis

Hubert Gorsatt, Strassenwärter I, Kreis 1

Michel-Antoine Maytain, Ingénieur, Arrondissement 2

Michel Salamin, Cantonnier I, Arrondissement 2

Antoine Michelet, Cantonnier II, Arrondissement 2

Heinz Fux, Abwart, Logistik

Philippe Briguet, Cantonnier II, Arrondissement 2

35 ans à l'Etat du Valais / Staat Wallis

Loris Chittaro, Chef d'arrondissement, Arrondissement 2

Charly Favre, Collaborateur technique, Arrondissement 2

Alain Poli, Collaborateur technique, Logistique

Rémy Donnet, Cantonnier II, Arrondissement 3

Gilbert Roth, Strassenwärter II, Kreis 1

Jacques-Roland Aymon, Ouvrier professionnel, Logistique

Ewald Guntern, Strassenwärter II, Kreis 1

Philippe Jossi, Cantonnier II, Arrondissement 3

40 ans à l'Etat du Valais / Staat Wallis

Jean-Charles Lovey, Cantonier II, Arrondissement 3

Jean-Baptiste Moix, Ouvrier, Logistique

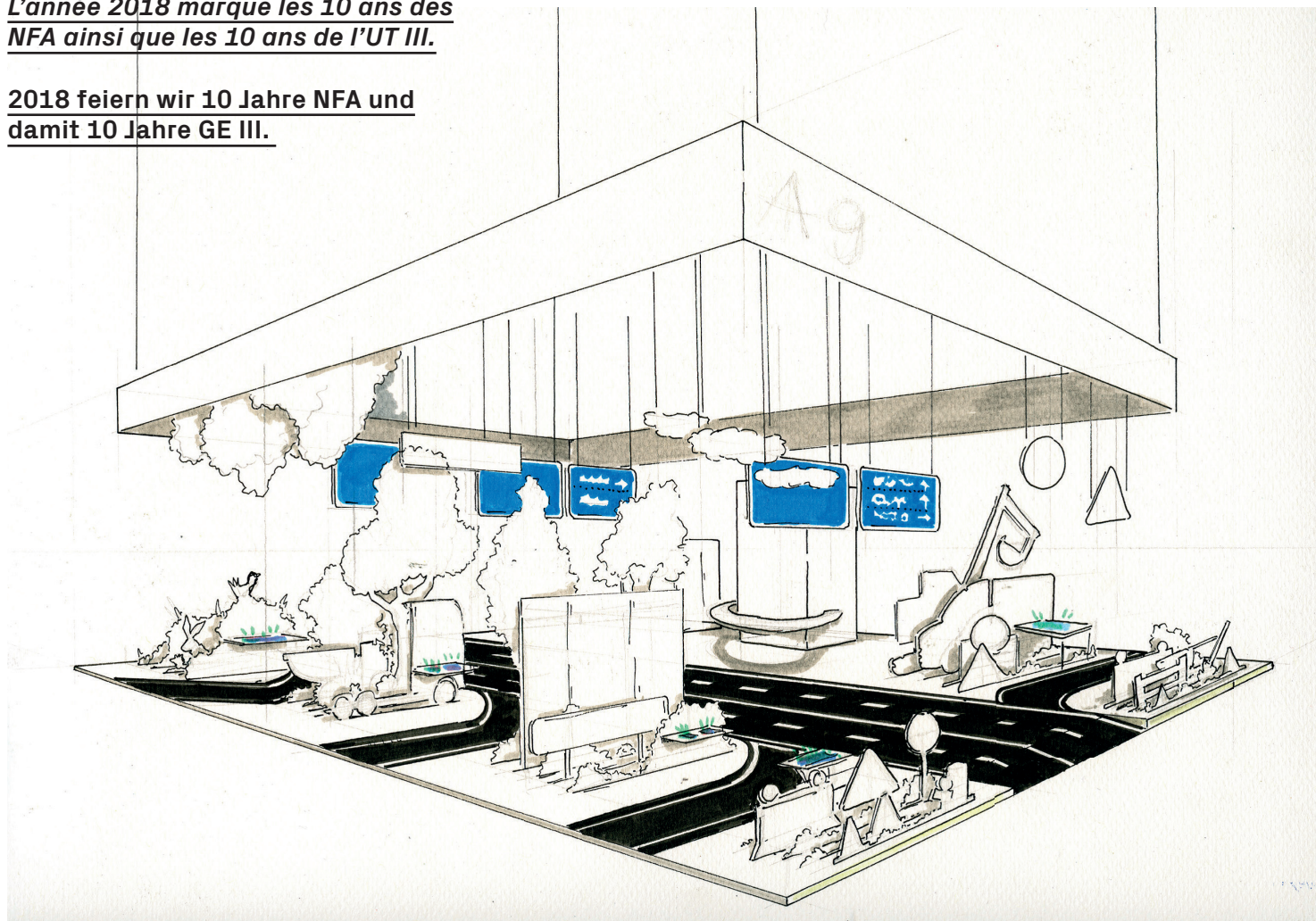
Jean-Marc Sierro, Cantonnier II, Arrondissement 2

5 Tous à la Foire du Valais!

Auf zur Foire du Valais 2018!

L'année 2018 marque les 10 ans des NFA ainsi que les 10 ans de l'UT III.

2018 feiern wir 10 Jahre NFA und damit 10 Jahre GE III.



Si la nécessité d'informer la population valaisanne des dérangements liés aux travaux d'assainissement dans la région de Martigny en fut le déclencheur, l'avancement dans le Haut-Valais et l'opportunité de présenter les métiers de la route en les valorisant s'ajoutèrent aux avantages de cette présence de l'autoroute à la Foire du Valais.

L'autoroute A9, Hôte d'honneur de la Foire du Valais, sera présentée en tant que lien de la population valaisanne du 28 septembre au 7 octobre 2018. Nous en profiterons pour présenter de manière assez détaillée les trois entités UT III, OFROU et OCRN. Nous en profiterons également pour

organiser une matinée de conférences lors de la première journée de foire, qui touchera à diverses thématiques liées à l'autoroute.

La Foire du Valais attire chaque année près de 220'000 visiteurs et 400 exposants.

DE Auf zur Foire du Valais 2018!

Eigentlich wollte man ursprünglich nur die Walliser Bevölkerung über die Störungen infolge der Autobahnsanierung in der Region Martigny unterrichten, doch jetzt will man die Gelegenheit für eine umfassende Präsentation der Autobahn nutzen und auch über das Vorkommen der Arbeiten im Oberwallis und verschiedene Strassenbau-Berufe informieren.

So wird sich nun die A9 als Ehrengast der Foire du Valais vom 28. September bis 7. Oktober 2018 als ein Bauwerk präsentieren dürfen, das das Wallis verbindet. Dabei wollen wir die GE III, das ASTRA und das ANSB recht detailliert vorstellen und am ersten Messtag auch eine Vortragsmatinee veranstalten, bei der diverse Themen in Zusammenhang mit der Autobahn zur Sprache kommen sollen.

Die Foire du Valais zieht Jahr für Jahr an die 220'000 Besucher und 400 Aussteller an.

6 Das KMK 2040 unter der Lupe

Wahrscheinlich habt Ihr schon in den Medien von dem Thema gehört – oder hat es auch in Eurem Bekanntenkreis schon für Gesprächsstoff gesorgt?

Das KMK 2040 unter der Lupe

Wahrscheinlich habt Ihr schon in den Medien von dem Thema gehört – oder hat es auch in Eurem Bekanntenkreis schon für Gesprächsstoff gesorgt?

Aber was ist das eigentlich, dieses Kantonale Mobilitätskonzept?

Das ist ein Grundlagenpapier, das auf die Arbeit, welche die Dienststelle für Mobilität für die einzelnen Verkehrsarten leistet, eingeht und sie analysiert.

Wozu wird ein Kantonales Mobilitätskonzept erstellt?

Weil die für den Strassenbau zur Verfügung gestellten Mittel schon seit Jahren nicht mehr ausreichen und es uns verunmöglichen, unseren Auftrag zu erfüllen: ein Drittel des Kantonsstrassennetzes befindet sich in schlechtem oder kritischem Zustand! Aber auch der öffentliche Verkehr muss überdacht und effizienter gemacht werden.

Stimmt es, dass 1/3 des Kantonsstrassennetzes den Gemeinden überantwortet werden soll?

Nicht ganz. Man sollte eher von einer Anpassung an heutige Anforderungen sprechen. Das Strassennetz muss mit den finanziellen Mitteln und den Bedürfnissen der Benutzer in Einklang gebracht werden, deshalb schlagen wir nicht nur Änderungen an der Netzgrösse sondern auch am Leistungsniveau (z. B. Lichtraumprofil, Lastenbegrenzungen) und am Wartungsniveau (Unterhalt und Winterdienst) vor. Letztlich sind das aber natürlich politische Entscheidungen.

Welche Massnahmen sind punkto Schweizerische Haupt- und Nationalstrassen geplant?

Absolute Priorität haben die Fertigstellung der A9 im Oberwallis und die Aufnahme der Zufahrtsstrassen zum Gr. St. Bernhard und nach Goppenstein bis 2020. Wir setzen ebenfalls alles daran, dass die Zufahrtsstrassen zum Val d'Anniviers, nach Verbier, Leukerbad und Crans-Montana in das Schweiz. Hauptstrassennetz aufgenommen werden.

Bedeutet das nun eine Umlenkung der Finanzströme vom Gebirge in Richtung Talebene?

Nein, es handelt sich vielmehr um ein Investitionsprogramm in Ergänzung zu den beiden anderen Infrastrukturgrossprojekten – der Vollendung der A9 und der 3. Rhonekorrektur – die eher auf die Talebene fokussiert sind. Tatsächlich geht es gerade darum, massiv in die Berggebiete zu investieren.

Besteht die Gefahr einer Abwanderung aus den Rand- insb. den Bergregionen?

Im Gegenteil, wir wollen die Perspektiven für alle Regionen im Kanton verbessern. Das Netz wird auch weiterhin alle Gemeinden und Weiler mit mindestens 10 dauerhaft ansässigen Personen erschliessen. Was zählt, ist, dass die Erreichbarkeit dieser Lebensräume insgesamt verbessert wird, nach der Devise: weniger ist manchmal mehr.



Wie werden sich diese Veränderungen auf die Arbeitsplätze auswirken?

Die Anzahl und die Profile der Stellen werden sich gezwungenermassen verändern. So werden z. B. für die neuen Autobahnstrecken bei der GE III mehr Arbeiter-Fahrer gebraucht werden, aber weniger Strassenwärter auf den Strassen in verbessertem Zustand. Doch wird sich dieser Wandel auf 20 Jahre erstrecken und sich durch natürliche Abgänge und ohne Entlassungen vollziehen. Die Arbeitswelt entwickelt sich, die Technik entwickelt sich – da ist es nur normal, dass auch der Kanton seine Ressourcen anpasst.

Neugestaltung von Ortsdurchfahrten oder wo vernetztes Denken voll zum Tragen kommt

Viele Gemeinden kommen heute zum traurigen Schluss, dass ihre oft historischen Ortszentren aussterben: mehr Verkehr, fehlende Umbaumöglichkeiten, Läden, Einrichtungen und Grünflächen – vielerlei Gründe werden dafür genannt. Unsere Dienststelle bietet den Gemeinden aktive technische und finanzielle Hilfe an, wenn es darum geht, die Verkehrssicherheit und die Attraktivität einer Ortsdurchfahrt als Lebensraum zu erhöhen. Voraussetzung dafür ist eine Vernetzung von strassenbaulichem, architektonischem und städtebaulichem Fachwissen, um so Projekte zu entwickeln, die Strassenanwohnern und -benutzern gleichermaßen nützen. Um solche Projekte durchzuführen, braucht es viel Denkarbeit, Voraussicht und manchmal etwas Mut, was sie für mich aber umso reizvoller und bereichernder macht – und auch dass man in diesem vernetzten Zusammenhang alles hinterfragen und die ewigen Befürworter des "das haben wir aber schon immer so gemacht" zuweilen etwas ins Grübeln bringen kann, finde ich gar nicht schlecht.

7 Le CCM 2040 sous la loupe

Vous en avez probablement déjà entendu parler dans les médias. Peut-être ce sujet alimente-t-il déjà certaines discussions chez vos proches ?



Au fait, ce Concept cantonal de mobilité, c'est quoi ?

C'est un document qui reprend et analyse le travail accompli par le Service de la mobilité pour chaque mode de transport. Ce document fixe la stratégie à l'horizon 2040 pour offrir au Canton du Valais une offre de mobilité ambitieuse et moderne.

Pourquoi avoir rédigé un Concept cantonal de mobilité ?

Parce que depuis de nombreuses années les moyens alloués à la mobilité, notamment à la route, ne suffisent plus et ne nous permettent pas de faire notre travail : un tiers du réseau des routes cantonales est dans un état mauvais ou critique ! Les transports publics ont également besoin d'être repensés afin d'améliorer leur efficacité.

Est-ce vrai que 1/3 du réseau cantonal va retomber dans le giron communal ?

Pas vraiment. On parle plutôt d'une adaptation aux enjeux actuels. Le réseau doit être en phase avec les moyens financiers et avec les besoins des usagers. Nous avons donc proposé des modifications non seulement de la taille réseau, mais également du niveau de prestations (gabarit ou tonnage des routes par exemple) et du niveau de service (niveau d'entretien et

service hivernal). Évidemment, à la fin, les décisions restent du ressort du politique.

Au niveau des routes principales suisses et nationales, quels sont les actions prévues ?

L'achèvement de l'A9 dans le Haut-Valais ainsi que l'intégration des accès au Grand-St-Bernard et à Goppenstein en 2020 sont les priorités absolues. Nous mettons également tout en œuvre pour que les accès au Val d'Anniviers, à Verbier, à Leukerbad et à Crans-Montana rejoignent le réseau des routes principales suisses.

Est-ce que la réflexion est la même pour les transports publics ?

C'est un peu différent puisque nous ne sommes pas propriétaires des infrastructures. Nous sommes commanditaires de l'offre et versons chaque année, avec la Confédération, plus de 110 millions de francs d'indemnités aux entreprises de transports en commun. Le but est de considérer tous les moyens de transports de manière complémentaire : pour chaque lieu nous nous posons la question de savoir quel est le moyen le plus efficace.

Y a-t-il un danger de dépeupler les régions périphériques, notamment de montagnes ?

Au contraire, nous voulons offrir de meilleures perspectives à toutes les régions du Canton. Le réseau continuera de desservir toutes les communes et tous les hameaux habités à l'année par au moins 10 personnes. Ce qui compte, c'est que l'accès à ces lieux de vie sera globalement amélioré. Notre devise, c'est moins, mais mieux.

Quelles conséquences auront ces changements sur les emplois ?

Il y a forcément une évolution du nombre et une transformation des emplois. Par exemple, il y aura plus d'ouvriers-chauffeurs au sein de l'UT III pour exploiter les nouveaux tronçons d'autoroute et moins de cantonniers pour des routes en meilleurs état. Ce changement se fera sur 20 ans, au gré des départs naturels et sans licenciement. Le monde du travail évolue, les techniques évoluent, il est normal que l'Etat adapte ses ressources.

Les réaménagements des traversées de localité ou lorsque la pluridisciplinarité prend tout son sens

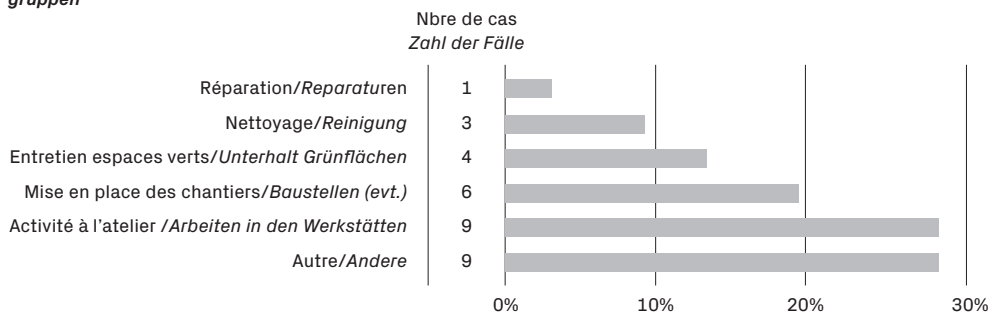
Aujourd'hui, les autorités communales portent régulièrement un lourd constat : les centres des localités, qui représentent dans la majorité des cas le cœur historique de nos villes et villages, se meurent. A qui la faute ? A la constante augmentation du trafic diront certains. A l'impossibilité de transformer le bâti existant et au manque de commerces rétorqueront d'autres. Les nouvelles personnes établies se plaindront peut-être de l'absence d'aménagements urbains et d'espaces verts attractifs. Ainsi, notre service s'active, en partenariat avec les communes, à soutenir techniquement et financièrement les démarches publiques intégrant les différents aspects liés à la mobilité avec pour objectif d'augmenter simultanément la sécurité routière et la qualité de vie de nos traversées de localité. En effet, au travers de projets intégrant des réflexions pluridisciplinaires liées à l'ingénierie, à l'architecture et à l'urbanisme, des solutions d'amélioration de la cohabitation entre les riverains et les usagers de nos routes se dessinent. Cette démarche s'élabore essentiellement au travers de mandats d'étude parallèles, d'études-tests ou de mise en concurrence d'idées. La traversée de Vionnaz et le cœur de St-Maurice sont deux exemples de réaménagements récents, démontrant cet art de mettre en commun les compétences des uns et des autres. En 2018, le SDM s'attêlera avec les communes, les riverains et nos mandataires à redessiner les contours de Vétroz, de Viège ou d'Uvrier et de St-Léonard, pour ne citer que quelques-unes des localités au futur revisité. Ces projets demandent beaucoup de réflexion, du courage et bousculent les habitudes, mais ils restent passionnants et humainement enrichissants.

8 Sécurité au travail

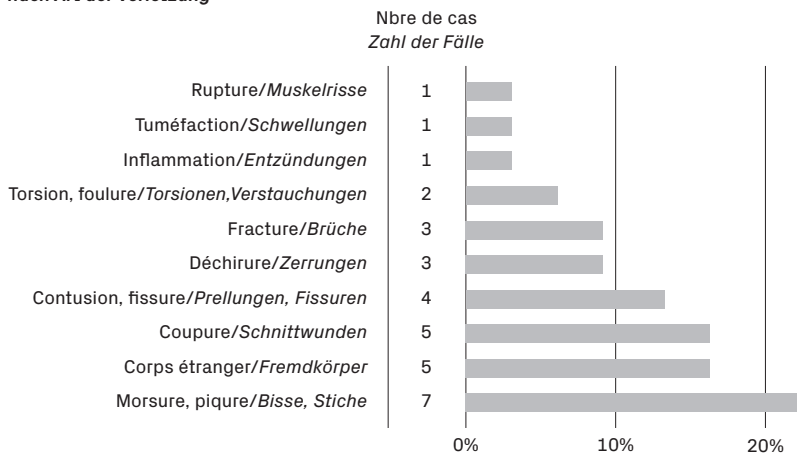
Sicherheit am Arbeitsplatz

Quelles sont les statistiques des accidents au travail? Voici quelques réponses! Welche Statistiken zu Arbeitsunfällen gibt es? Hier ein paar Antworten!

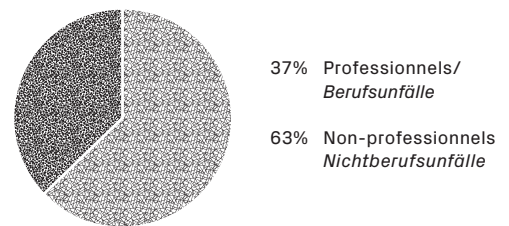
Nombre de cas par activité / Zahl der Fälle nach Berufsgruppen



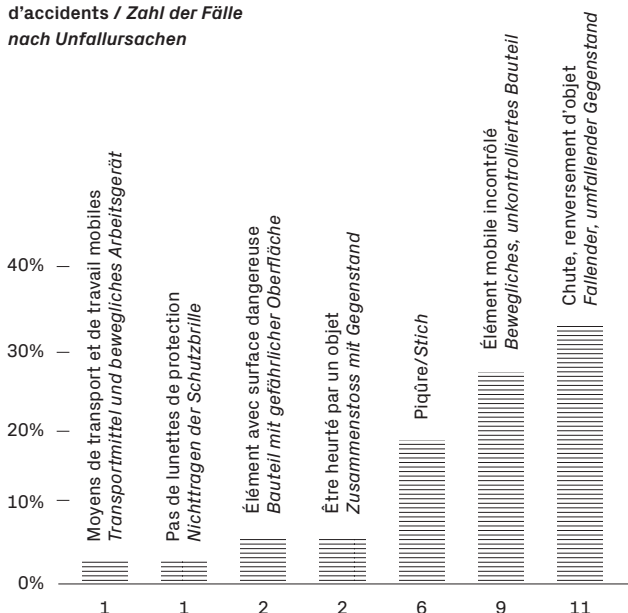
Nombre de cas par nature de la lésion / Zahl der Fälle nach Art der Verletzung



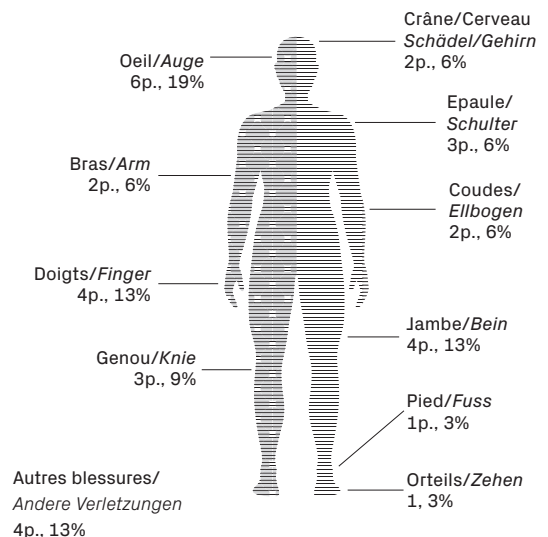
Proportion des accidents professionnels et non-professionnels / Verhältnis zwischen Berufs- und Nichtberufsunfällen



Nombre de cas par cause d'accidents / Zahl der Fälle nach Unfallursachen



Nombre de cas et partie du corps blessé / Zahl der Fälle nach verletzten Körperteilen



9 Fragen an Jacques Melly

Questions à Jacques Melly

Wir nähern uns dem Ende Ihres Präsidentschaftsjahres: Können Sie uns sagen, inwiefern sich das Regierungspräsidium vom Leben eines "einfachen" Staatsrats unterscheidet?

Ein Präsidentschaftsjahr ist besonders erfahrungsreich und intensiv. Zur alltäglichen Arbeit der Departementsführung kommt vor allem eine erhöhte Zahl repräsentativer Pflichten innerhalb und ausserhalb des Kantons hinzu. Der Regierungspräsident ist aktiv an der Planung der Grossratssessionen beteiligt. Ausserdem leitet und lenkt er die Staatsratssitzungen, und muss sodann eine grosse Zahl von Schreiben aus den verschiedenen Departementen und der Staatskanzlei validieren und unterzeichnen.

Wie steht es um die Beziehung zum Bund im Verkehrsbereich: haben Sie häufigen Kontakt zu Frau Bundesrätin Doris Leuthard?

Wir unterhalten sehr konstruktive Beziehungen, sowohl zu Frau Bundesrätin Doris Leuthard als auch zu ihren Ämtern, und zwar immer, wenn dies in einem besonderen Dossier oder einer besonderen Situation gefordert ist.

Eine Frage, die nur von unserer Dienststelle kommen kann: wie bewegt sich unser Departementsvorsteher fort?

Vor allem schnell, denn die Tage sind kurz! Aber im Ernst: ich benutze regelmässig den Dienstwagen oder mein Privatauto, wodurch ich enorm viel Zeit gewinne. Doch wenn immer möglich, nehme ich den Zug, vor allem für Reisen nach ausserhalb des Kantons.

Das Thema Unwetter ist nach wie vor aktuell: haben Sie unseren Leuten da draussen vor Ort etwas auszurichten?

Wir hatten es mit einem Ausnahmewinter zu tun, daher kann ich nur eines sagen: « Dankeschön ». Mein Dank richtet sich an alle Mitarbeitenden der Dienststelle für Mobilität, die unermüdlich daran arbeiten, dass die Verkehrswege in unserem Kanton offen bleiben. Hierzu möchte ich festhalten, dass die Unwettersituationen insgesamt perfekt gemanagt wurden: bis zum heutigen Tag war kein einziges Todesopfer zu beklagen, und darin erblicke ich unseren wahren Erfolg.



Mein Dank richtet sich an alle Mitarbeitenden der Dienststelle für Mobilität, die unermüdlich daran arbeiten, dass die Verkehrswege in unserem Kanton offen bleiben

FR **Nous arrivons à la fin de votre année de présidence: pourriez-vous nous dire ce qui change entre la Présidence du Conseil d'Etat et la vie de « simple » Conseiller d'Etat?**

Une année présidentielle est particulièrement riche et intense. En plus du travail quotidien lié à la gestion du département, il s'agit principalement d'effectuer un nombre de représentations officielles accru, à l'intérieur comme à l'extérieur du canton. Le Président du Gouvernement participe activement à la planification des sessions du Grand Conseil. De plus, il orchestre les séances du Conseil d'Etat, suite à quoi il valide et signe un nombre important de courriers émanant des différents départements et de la chancellerie.

Quels sont les rapports du canton à la Confédération dans le domaine des transports: avez-vous de nombreux contacts avec la Conseillère fédérale Doris Leuthard?

Nous entretenons des rapports très constructifs tant avec Mme la Conseillère fédérale Doris Leuthard qu'avec ses services et cela à chaque fois que le traitement d'un dossier ou qu'une situation particulière l'exige.

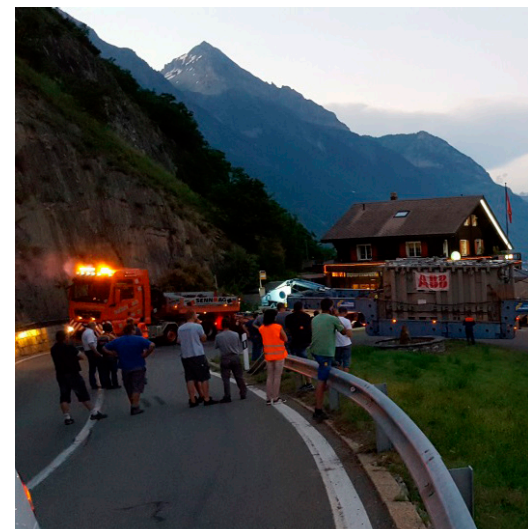
Une question qui ne peut intéresser que notre Service: comment se déplace notre Chef de Département?

Vite, car les journées sont courtes! Plus sérieusement, j'utilise régulièrement la voiture de fonction ou mon véhicule privé ce qui me permet de gagner énormément de temps. Mais lorsque c'est possible, je privilégie les voyages en train, en particulier pour les déplacements hors canton.

L'actualité reste chaude au niveau des intempéries: auriez-vous un message à transmettre à nos hommes du terrain?

Nous avons affronté un hiver exceptionnel, je n'ai donc qu'un mot à dire: « Merci ». Mes remerciements s'adressent à tous les collaborateurs du Service de la mobilité qui œuvrent inlassablement afin de libérer les voies de communication de notre Canton. Je tiens à relever que la gestion globale des intempéries a été parfaite: à ce jour aucune victime n'est à déplorer. Et c'est cela, notre vraie réussite.

10 Des métiers originaux



Transport exceptionnel –
Photo Jacques Rudaz

Nous essayons de valoriser la diversité des métiers du service au moyen des cartes de vœux. Mais avec une seule carte par année, nous n'avancions pas vite... Nous avons donc décidé de vous présenter deux métiers supplémentaires liés aux services centraux; celui d'inspecteur des Ouvrages d'Art et celui de Responsable des Transports Exceptionnels.

Interview M. Alexandre PHILIPPOZ
Inspecteur des Ouvrages d'Art

Interview M. Jacques RUDAZ
Ingénieur Responsable Maintenance
Ouvrages d'Art et Transports Exceptionnels

Qu'est-ce qu'un ouvrage d'art ?

Un ouvrage d'art est une construction servant à franchir un obstacle tels qu'un pont, un viaduc, un ponceau, un demi-pont ou peut tout aussi bien être le mur de soutènement d'une route.

Combien y en a-t-il en Valais ?

Il y a actuellement 2397 ouvrages d'art répertoriés sur les routes cantonales gérées par le Service de la mobilité.

En quoi consiste une inspection d'ouvrage d'art ?

Elle consiste à effectuer une inspection visuelle d'un ouvrage afin de connaître son état et l'évolution de sa structure dans le temps.

Pourquoi fait-on des inspections ?

Pourquoi fait-on un service à sa voiture ? On fait des inspections afin de garantir la sécurité et la durée de service d'un ouvrage d'art. Ces inspections nous renseignent sur l'état de l'ouvrage qui subit des dégradations avec le temps. Comme une expertise sur une voiture, la loi nous impose d'inspecter tous les ouvrages sur un cycle de cinq ans.

Donc tes inspections t'amènent à beaucoup voyager dans notre canton ?

Oui énormément, du reste le « Guide du Pontard » risque d'être publié un jour !

Pourquoi parle-t-on d'art dans le Service de la mobilité ?

On ne parle ici bien sûr pas de Picasso ou de Van Gogh mais on parle bien d'ouvrage d'art. Un pont est considéré comme un ouvrage d'art parce que la conception et la réalisation d'un pont font intervenir des connaissances où l'expérience joue un rôle aussi important que la théorie. C'est l'art de l'ingénieur !

Ta tâche au Service de la mobilité est de gérer les transports exceptionnels. Qu'est-ce qu'un transport exceptionnel ?

C'est un transport effectué avec un, ou des véhicules dont les dimensions ou la charge dépassent le maximum légal.

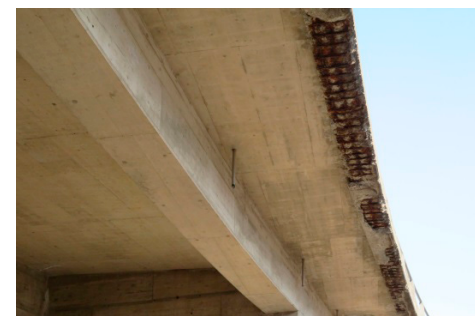
Pourquoi faut-il avoir une autorisation spéciale ?

La loi sur la circulation routière fixe des limites en termes de sécurité pour les usagers de la voie publique. Dans le cas où les limites venaient à être dépassées, il faut obtenir une autorisation spéciale. Celle-ci est délivrée par le Service de la mobilité : cellule « Ouvrage d'art » quand le poids ou les dimensions excèdent la loi, ou par le Service de la Navigation pour des autorisations concernant la circulation de nuit, des week-ends ou des jours fériés.

Y a-t-il beaucoup de transports exceptionnels qui traversent ou viennent en Valais ?

Le nombre d'autorisations délivrées par le canton est en constante augmentation, aujourd'hui notre service délivre plus de 3'000 autorisations par année.

On remarque une tendance à la hausse des poids transportés. Nous venons de délivrer par exemple une autorisation pour un transport de 400 tonnes effectué prochainement (Creux de Chippis) et une autre pour le transport des vanes du chantier Nant de Drance, qui avoisinera les 220 tonnes. Il n'est donc pas nécessaire de conclure par une vane !



Inspection d'un pont « dégradé » –
Photo Alexandre Philippoz

11 Originelle Berufe



Mit den Sujets unserer Weihnachts- und Neujahrskarten möchten wir ja auf die Berufsvielfalt in unserer Dienststelle aufmerksam machen. Doch mit einem Kartensujet pro Jahr kommt man da nicht so richtig voran ... Deshalb haben wir beschlossen, Euch noch zwei Berufe vorzustellen, die es in unseren Zentralstellen gibt, und zwar: den Inspektor Kunstbauten und den Verantwortlichen Ausnahmetransporte.

Interview mit Alexandre PHILIPPOZ
Inspektor Kunstbauten

Was ist eine Kunstbaute überhaupt?

Eine Kunstbaute ist ein Bauwerk, das der Überwindung eines Hindernisses dient, z. B. eine Brücke, ein Viadukt, ein Durchlass, eine Halbbrücke, aber auch die Stützmauer für eine Strasse.

Wie viele gibt es davon im Wallis?

Auf den von der Dienststelle für Mobilität verwalteten Kantonsstrassen sind derzeit 2397 Kunstbauten verzeichnet.

Worin besteht die Inspektion einer Kunstbaute?

Sie besteht in einer visuellen Untersuchung des Bauwerks, um festzustellen, in was für einem Zustand es sich befindet und wie sich dieser mit der Zeit entwickeln wird.

Wieso macht man Inspektionen?

Aus demselben Grund, aus dem man sein Auto in den Service gibt: um dessen Sicherheit und Nutzungsdauer zu gewährleisten. Die Inspektionen geben uns Auskunft über den Zustand eines Bauwerks und dessen Abnutzungserscheinungen. So wie ein Auto vorgeführt werden muss, schreibt uns das Gesetz vor, jede Kunstbaute in einem 5-Jahres-Zyklus zu inspizieren.

Dann kommst Du bei Deinen Inspektionen also ganz schön rum im Kanton?

Allerdings – vielleicht werde ich irgendwann einmal einen « Reiseführer über Walliser Brücken » schreiben!

Interview mit Jacques RUDAZ
Verantwortlicher Ingenieur für Kunstbauten-Unterhalt und Ausnahmetransporte

Was hat die « Kunst » in unserer Dienststelle für Mobilität zu suchen?

Unter Kunst versteht man bei uns natürlich nicht Picasso oder Van Gogh, sondern eben Kunstbauten. Eine Brücke gilt als kunstvolles Bauwerk, weil deren Planung und Ausführung ebenso auf Erfahrung wie auf theoretischem Wissen beruht. Das ist eben Ingenieurskunst!

Zu Deinen Aufgaben bei der Dienststelle für Mobilität gehört auch das Handling von Ausnahmetransporten. Was ist ein Ausnahmetransport?

Das ist ein Transport mit einem oder mehreren Fahrzeugen, der hinsichtlich Abmessungen oder Ladung die gesetzlichen Grenzen überschreitet.

Wieso braucht es dafür eine Ausnahmegewilligung?

Zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer setzt das Strassenverkehrsgesetz gewisse Grenzen fest. Wer diese Grenzen überschreiten will, muss dafür eine Ausnahmegewilligung einholen. Betrifft die Grenzüberschreitung das Gewicht oder die Abmessungen eines Transports, so ist die Abteilung Kunstbauten der Dienststelle für Mobilität dafür zuständig, soll der Transport nachts, an Wochenenden oder Feiertagen stattfinden, hat die Dienststelle für Strassenverkehr darüber zu befinden.

Gibt es viele solcher Ausnahmetransporte im oder durch das Wallis?

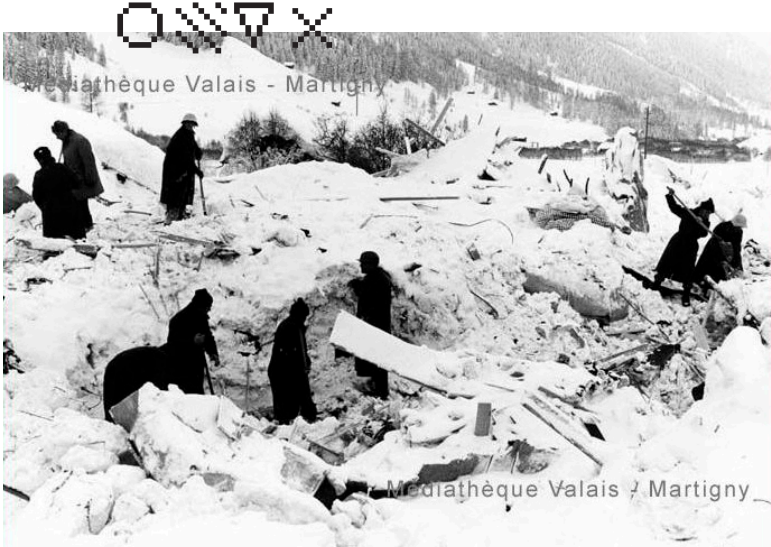
Die Zahl der vom Kanton erteilten Bewilligungen nimmt ständig zu, heute erteilt unsere Dienststelle jährlich über 3000 solche Bewilligungen.

Dabei stellen wir fest, dass die transportierten Lasten immer schwerer werden. Demnächst wird z. B. ein 400-Tonnen-Transport (zum Creux de Chippis) stattfinden, und der Transport von Schiebern für die Baustelle des Kraftwerks Nant de Drance wird gegen die 220 Tonnen wiegen – ein Schieber für das Gewicht der zu transportierenden Lasten ist demnach noch nicht in Sicht!



Ibusa consenienim evenduc
iliquam quas maio consequo
erspedis ve

Les catastrophes en Valais, ça ne date pas d'hier



Ibusa consenienim evenduc
 iliquam quas maio consequo
 erspedis ve

Hiver 1999

Dimanche 21 février

❧ **Evolène**

En ce début janvier 1999 une tempête de neige se déchaîne sur le Valais. Mercredi 10 janvier, 7 à 10 hectares de forêts ont été anéantis, 10 millions de dégâts matériel et plusieurs chalets sont emportés à la Fouly, ne faisant aucune victime. Vendredi 19 janvier la neige continue de tomber et l'on mesure, sur le versant Nord des Alpes, jusqu'à 70 cm de neige fraîche tombée en 24 heures. Le danger d'avalanche est élevé mais aucune évacuation de logement n'est encore exigée.

Dans le Val d'Hérens, vers 20 h 30, dimanche 21 février, deux avalanches se déclenchent spontanément à 2600 m d'altitude entre le Sassenaire et la pointe de Tzaté. Chargées d'énormes

1595 ✕ Raz-de-Marée Val de Bagnes, ▼ rupture glacier du Gietroz, 140 morts

1720 Avalanches: ❧ Obergesteln, 88 morts ❧ Brigue, 40 morts ❧ Randa, 12 morts ❧ Gd St-Bernard, 23 morts

1755 ○ Tremblement de terre Brigue, intensité VII

1849 ❧ Avalanches, Saas-Grund, 19 morts

1888 ✕ Crue exceptionnelle du Rhône, 32 morts, 172 vaches

1935 ✕ Crue exceptionnelle du Rhône

1946 ○ Tremblement de terre Zeuzier-Rawyl, 6.1 sur l'échelle de Richter, 4 morts

1948 ✕ Crue exceptionnelle du Rhône

1965 ▼ Drame du Mattmark, chute de séracs du Glacier d'Allalin, 88 morts

1970 ❧ Avalanche Reckingen, 30 morts

1973 ❧ Fully, coulée de neige, 5 morts

1985 ❧ Avalanche entre Täsch et Zermatt, 11 morts ▼ Eboulement Isérables-Riddes

1987 ✕ Crue exceptionnelle du Rhône, Intempéries Münster, 1 mort

1990 ✕ Intempéries, crues Nendaz, Chippis 1 mort, Saastal

1991 ❧ Avalanche au Gd St-Bernard, 7 morts ▼ Éboulement Randa

1993 ✕ Crue de la Saltina, Brigue ✕ Inondations dans le Saastal ✕ Crue du Rhône à Fully

1999 ❧ Avalanche Evolène ❧ Avalanches Blitzingen, Lötschental

2000 ✕ Crue exceptionnelle du Rhône, 16 morts, 1000 ha plaine, 100 ha cultures inondées ✕ Débordement entre Rarogne-Salquenen ✕ entre Leytron-Saillon ✕ entre St-Maurice-Villeneuve ▼ Eboulement Neubrück-Stalden ▼ Glissement de terrain Gondo ✕ Inondation, canalisations éclatées à Fey-Nendaz ✕ Inondation à Mörel ✕ Coulée de boue à Fully ✕ Crue du Baltschiederbach à Baltschieder

2001 ✕ Crue du Täschbach, Täsch

2011 ✕ Intempéries dans le Lötschental

2015 ✕ Intempéries dans le Chablais ▼ Eboulement Randa

quantités de neige, elles emportent arbres et débris avant de dévaster les villages de Villa et de La Sage emportant les chalets habités. Atteignant une hauteur de 15 à 20 mètres elles finiront leur macabre descente, sur la route entre Evolène et la Tour barrant ainsi l'arrivée des secours.

La population est sous le choc, douze personnes, dont un bébé, perdent la vie en quelques instants alors que 5 victimes se trouvaient dans un chalet en zone bleue. Quatre autres se trouvaient malheureusement sur la route principale, dont plusieurs tronçons sont en zone rouge. L'ancien président et le chef de la sécurité de l'époque sont reconnus coupables d'homicides par négligence et sont condamnés à 3 et 2 mois de prison avec sursis.

Cet hiver 1999, plus de 100'000 personnes sont bloquées dans les vallées latérales, dont de nombreux touristes. Le val de Bagnes est durement touché lui aussi mais ne fait aucune victime malgré une très importante coulée, qui a dévalé la route de Champsec-Fionnay et touché la partie haute du village de Montagnier, heureusement évacué, tout comme les villages de Sarreyer, Lourtier, Verbier.

Winter 1970

Dienstag, den 24. Februar
☒ Reckingen

Im Jahr 1970 schneit es seit Anfang Januar unaufhörlich im Goms. Kurz nach 5 Uhr morgens, als die Dorfbewohner von Reckingen noch schlafen, löst sich am Galmihorn, in 3490 Metern Höhe, eine gewaltige, stark lufthaltige Pulverschneemasse, stürzt das Bächital hinunter und erreicht schliesslich den Weiler Säge, am Westrand der Gemeinde.

Wegen seiner strategisch günstigen Lage hatte die Armee hier ein Hotel erworben und es in eine Kaserne umgebaut. Die Druckwelle, die die Lawine vor sich herschob, war so stark, dass sie die Kaserne und 7 weitere

Gebäude einfach umblies. Dabei fanden 19 Deutschschweizer Offiziere den Tod, während die Schneemasse bis ins Dorf vordrang und erst 50 m vor dem Bahnhof Halt machte. Begraben unter 5 bis 7 m Schnee fand man Kanonen und Radarlangen, die die Lawine 500 m weit mit sich fortgerissen hatte.

Vor den ungläubigen Augen der Einwohner und Rettungsmannschaften ging im Osten des Dorfs eine zweite Lawine nieder und riss die St. Antons-Kapelle aus dem 17. Jh. mit sich, wobei keine weiteren Opfer zu beklagen waren, jedoch die Bahnlinie unterbrochen wurde. Alle 48 Verschütteten konnten geborgen werden, 30 aber nur tot, womit die Katastrophe von Reckingen als tödlichste Lawine des Jahrhunderts in den Schweizer Alpen in die Geschichte einging.

Herbst 2000

Samstag, den 14. Oktober
☒ Gondo

Seit dem 10. Oktober 2000 giesst es im Wallis in Strömen. Innert 4 Tagen klettert die Schneefallgrenze von 1500 auf 3000 m. Durch diese Warmfront kommt zum vielen Regenwasser noch Schmelzwasser hinzu. Am Samstag, dem 14. Oktober, wird ein Drittel des Dorfes Gondo, trotz der im Fels eingelassenen Schutzmauern, von einem Erdbeben verwüstet. Die Schutzmauern brechen unter dem enormen Wasserdruck ein, worauf sich ein Murgang über das Grenzdorf ergiesst und es in zwei Teile spaltet.

10 Gebäude werden umgerissen, ein Teil des Stockalperturms, Baujahr 1650 mitgerissen, und es sind 13 Tote zu beklagen. 2 Jahre später macht man sich an den Wiederaufbau des Dorfes, zur Wiederherstellung des Stockalperturms wird eine Stiftung gegründet.

In jenem Herbst des Jahres 2000 richten die schweren Niederschläge im Wallis auch in der Talebene zahlreiche Schäden an. Die Rhone erreicht einen seit 1948 nie mehr dagewesenen

Höchststand und überflutet an mehreren Stellen den Damm. Auch überall in den Seitentälern kommt es zu Erdbeben und Überschwemmungen. Insgesamt werden die Schäden auf 670 Millionen Franken geschätzt.

Printemps 2015

Samedi 2 mai
☒ le Chablais

Un fort courant d'ouest qui entraîne sur la Suisse de l'air doux et humide provoque d'intenses précipitations dans le Chablais depuis plusieurs jours.

À St-Gingolph, la Morge a inondé des rues et dévasté deux restaurants, remplis de cailloux et de boue sur une hauteur de 2 mètres. Entre Troistorrents et le Val d'Illeiez un glissement de terrain menace et à Monthey, 300 personnes ont été évacuées vendredi soir alors que le niveau de la Vièze montait dangereusement. Pour éviter un nouveau débordement, deux pelleteuses ont travaillé en amont dimanche à Morgins.

La situation se calmera le dimanche: la Vièze est revenue dans son lit. La hauteur de la rivière a grimpé dans la nuit de vendredi à samedi à 30 cm en dessous du pont rouge. Par mesure de sécurité, l'accès routier à la station des Crossets a été fermé durant quelques jours.

Record entre le 1^{er} et 3 mai, il est tombé entre 90 et 150 l/m² sur le Bas-Valais, le Chablais, Vaud, les Alpes bernoises et l'Oberland bernois. Jamais autant de pluie est tombée à Morgins depuis le début des relevés dans les années 1960.

Le coin des ressources humaines

Personal-Ecke

Quelques informations qui peuvent vous être utiles :

Déclarer un accident

Vous êtes victime d'un accident professionnel ou non professionnel? Vous ne savez pas comment agir et quelles informations transmettre à votre employeur?

Les accidents doivent nous être annoncés aussi rapidement que possible. En ce sens, la première chose à faire et d'avertir votre responsable direct de l'évènement et de l'informer si votre situation implique un arrêt de travail ou non. Ensuite, vous serez amené à remplir le formulaire de déclaration d'accident que votre supérieur ou le secrétariat de votre section/arrondissement vous fournira. Le Service de la mobilité se charge de faire parvenir l'information à la SUVA et d'assurer un suivi au niveau des absences.

Une identification précoce des cas complexes nous permet d'assurer un suivi encore plus complet et ciblé aux personnes accidentées. Vous pouvez nous y aider en nous fournissant des informations complémentaires et détaillées (durée approximative de l'absence, gravité de la blessure, situation professionnelle et/ou personnelle difficile). Ces données sont essentielles pour garantir un déroulement optimal des processus de réadaptation et de réinsertion.

Une assistance juridique, pourquoi?

L'Etat du Valais en tant qu'employeur souhaite prendre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer votre protection en cas d'accusation dans l'exercice de votre fonction.

*Se défendre en lançant une procédure
Se défendre face à une telle procédure*

Depuis janvier 2018, il existe une directive à ce sujet qui clarifie le rôle de l'Etat en tant qu'employeur et les modalités d'octroi de cette protection juridique.

Lorsque vous initiez une procédure ou lorsqu'une procédure est lancée par un tiers à votre rencontre en relation avec l'exercice de votre fonction, les frais (procédure et honoraires d'avocat) sont pris en charge par l'Etat si les 4 conditions suivantes sont réunies :

1. vous avez sollicité l'assistance juridique dès le début de l'affaire
2. aucune faute intentionnelle ou négligence grave n'a été commise
3. la procédure n'est pas dirigée contre l'Etat ou un autre employé de l'Etat
4. la cause ne paraît pas dépourvue de toute chance de succès.

Le choix de l'avocat se fait d'entente avec votre employeur et un honoraire maximal ou une limite maximale de prise en charge peut être fixée.

Pour connaître toutes les modalités d'octroi de l'assistance juridique, vous retrouvez l'intégralité de cette directive ainsi que le formulaire de demande sur l'intranet du Canton sous « compte collaborateur », informations du personnel.

Nous restons volontiers à votre disposition pour tout complément d'information.

DE Einen Unfall melden

Euch ist ein Berufs- oder Nichtberufsunfall zugestossen? Und jetzt wisst Ihr nicht, was zu tun ist, welche Informationen Ihr Eurem Arbeitgeber liefern müsst?

Unfälle müssen uns so schnell wie möglich gemeldet werden. Das heisst, als Allererstes müsst Ihr den Vorfall Eurer/m direkten Vorgesetzten melden und ihr/m mitteilen, ob Ihr in der Lage seid zu arbeiten oder nicht. Dann müsst Ihr das Unfallmeldeformular ausfüllen, das Ihr von Eurer/m Vorgesetzten oder von Eurem Sektions-/Kreissekretariat erhalten werdet.

Die Dienststelle für Mobilität wird die Information dann an die SUVA weiterleiten und sicherstellen.

Je früher wir komplexe Fälle erkennen können, desto umfassender und gezielter

können wir auf den/die Verunfallte eingehen. Ihr könnt uns dabei helfen, indem, wenn Ihr uns zusätzliche und detaillierte Informationen gebt (ungefähre Dauer des Arbeitsausfalls, Schwere der Verletzung, Schwierigkeiten in der beruflichen und/oder privaten Situation). Solche Angaben sind auch äusserst wichtig, damit der Prozess der beruflichen Wiedereingliederung und Reintegration möglichst gut gelingt.

Ein Rechtsbeistand – wozu?

Als Arbeitgeber will der Kanton Wallis alle notwendigen Massnahmen zu Eurem Schutz treffen, wenn Ihr in Ausübung Eurer amtlichen Tätigkeit in einen Rechtsstreit geratet.

Sich mit einem Rechtsverfahren zur Wehr setzen

Sich gegen ein Rechtsverfahren zur Wehr setzen

Seit Januar 2018 gibt es eine Richtlinie zu diesem Thema, welche die Rolle des Staates als Arbeitgeber und die Einzelheiten regelt, um diesen Rechtsschutz in Anspruch zu nehmen.

Ob Ihr in Zusammenhang mit der Ausübung Eurer amtlichen Tätigkeit selber ein Verfahren anstrengen wollt oder ob eines gegen Euch eingeleitet wird, der

Staat die (Anwalts- und Verfahrens)kosten, sofern die folgenden 4 Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:

1. Ihr habt den Rechtsbeistand von Beginn der Streitsache an beansprucht;
2. es liegt keine vorsätzliche oder grob fahrlässige Handlung Eurerseits vor;
3. das Verfahren richtet sich weder gegen den Staat noch eine/n andere/n Angestellte/n des Staates;
4. die Rechtsangelegenheit erscheint nicht aussichtslos.

Die Wahl des Anwalts wird im Einvernehmen mit dem Arbeitgeber getroffen, und es kann maximale Honorar- und/oder Kostenobergrenze festgelegt werden.

Wer alles über diesen Rechtsbeistand erfahren will, findet die ganze Richtlinie sowie das Antragsformular auf seinem Benutzerkonto im Intranet unter: «Personalinformationen».

Selbstverständlich stehen auch wir Euch für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Agenda

Sortie culturelle

Le 2 septembre en fin d'après-midi, le Chef de service vous offrira l'apéritif lors de la traditionnelle sortie culturelle. Cette année, nous aurons l'occasion d'assister à un opéra à la Ferme-Asile à Sion (prix de place Fr. 60.-). Votre conjoint/e est bienvenu.

DE Kultur Anlass

Am Feierabend des 2. September lädt Euch der Dienstchef beim traditionellen Kultur Anlass zu einem Apero ein. Dieses Jahr besuchen wir eine Oper in der «Ferme-Asile» in Sitten (Eintrittspreis: Fr. 60.-). Ihr/e Partner/in ist natürlich auch herzlich willkommen.

Nos grands projets

Unsere Grossprojekte

L'autoroute

La construction de la tranchée couverte de Rarogne, longue de 1460 mètres a débuté! Les travaux débute-ront tout d'abord à ciel ouvert, dans une fouille formée de couches de terrain meuble qui sera ensuite refermée. Les travaux dureront 74 mois, et de nombreuses mesures seront mises en place pour réduire les émissions de bruit et de poussière.

Stand der Arbeiten

Die Realisierung der Umfahrungsstrasse von Stalden erfolgt abschnittsweise. Dabei werden zweckmässige Baulose gebildet. Bedingt durch die Topografie bieten sich für den Bau lediglich zwei Angriffspunkte an, unten bei der Garage Rallye und oben im Illas.

Der Rückbau der Schreinerei Karlen wurde bis Ende 2016 abgeschlossen. Die Schutzmassnahmen gegen Stein- und Blockschlag im Bereich der beiden Talflanken im Tobel Chi wurden im Frühjahr 2017 ausgeführt und sind abgeschlossen.

Mit Baubeginn im Oktober 2015 hat man die Ausführung des ersten Hauptloses ab Illas in Angriff genommen. Die Arbeiten wurden im Herbst 2017 abgeschlossen. Das nächste Baulos oben im Illas ist das Viadukt Illas. Im Juli 2017 wurde mit der Realisierung begonnen.

Das Hauptbauwerk der Umfahrungsstrasse ist zweifelsfrei die Brücke Chinegga, welche in einem

grossen Bogen ab der Garage Rallye die Vispa überqueren wird. Mit deren Realisierung wurde im Juli 2017 begonnen. Der Felsabtrag an der ausgeprägten Felsnase mit dem Zweck, hier das erste Zwischenaufleger der Brücke Chinegga zu positionieren, wurde bereits in der Zeit vom Juli 2016 bis April 2017 ausgeführt.

Ein weiterer Bestandteil des Projektes ist die Deponie im Grindji. Hier wird das überschüssige Aushubmaterial eingebaut. Die Vorbereitungsarbeiten wurden noch im Herbst 2016 ausgeführt und die Deponie ist betriebsbereit.

Ombre portée 16 Schattenwurf

FR Composition personnelle, faite principalement avec cette photo d'ombre que j'ai pu prendre en passant par là au bon moment... Elle montre cette particularité (unique en Valais et peut-être en Suisse ?) d'un double pont routier : un nouveau construit directement à côté de l'ancien, celui-ci ayant été gardé et rénové pour son aspect architectural et historique et maintenant réservé aux piétons. (œuvre du célèbre ingénieur Alexandre Sarrasin). Si vous ne les connaissez pas, passez-y et arrêtez-vous à l'occasion d'une balade, ça en vaut la peine. Ils offrent un point de vue impressionnant sur les gorges du Trient, dont la rivière coule à quelque 190 mètres au-dessous.

DE Eine selbstgefertigte Montage, die hauptsächlich aus dieser Aufnahme des Schattenwurfs besteht, die mir einmal so im Vorbeigehen gelungen ist ... Sie zeigt diese (im Wallis oder in der ganzen Schweiz ?) einzigartige « Doppelbrücke » : eine neue, die unmittelbar neben der alten erbaut wurde, wobei die alte wegen ihres architektonischen und historischen Werts (ein Werk des legendären Ingenieurs Alexandre Sarrasin) beibehalten und renoviert wurde und jetzt den Fussgängern vorbehalten ist. Wenn Ihr sie noch nicht kennt, dann geht mal vorbei und macht da kurz Halt, es lohnt sich. Von den Brücken bietet sich ein eindrücklicher Blick in die Trient-Schlucht, wo der Fluss in etwa 190 m Tiefe dahinsprudelt.



Photographie : Ernest Fournier

Impressum

Conception
Laurence Rausis

Rédaction
Eric Duc
Vincent Pellissier
Ernest Fournier
Fanny Rossier-Salamin
Sonia Riand
Patrick Agutari
Laurence Rausis
Danièle Bovier

Traduction
Daniel Schuppisser

Relecture
Martine Philippoz
Renata Imboden

Impression
Mengis Druck AG
Digi Fine Jet 90 g/m²

Graphisme
Formaz – Andenmatten

Typographies
Optimo Px Grotesk
FF Franziska



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

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
Dienststelle für Mobilität

**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**