

DYNAMIK

P.P.
CH-1950 SION

LA POSTE 

Le magazine du Service de la mobilité
Die Hauszeitung der Dienststelle für Mobilität
N° 4 — octobre 2019
Nr. 4 — Oktober 2019



Le service
de la mobilité
en action
Die Dienststelle
für Mobilität
in Aktionen

Interview de Nils Panchaud et de Anton Karlen

Interview mit Nils Panchaud und Anton Karlen

Vous les avez probablement déjà croisés dans les couloirs, à Martigny, Sion ou Brig: Nils Panchaud, chef de l'UT III et Anton Karlen, adjoint du SDM, ont pris leurs fonctions cet été. Comment vivent-ils les débuts de ce nouvel épisode de leur vie professionnelle?

Vermutlich seid Ihr ihnen, in Martigny, Sitten oder Brig, schon einmal auf dem Gang begegnet: Nils Panchaud, Chef der GE III, und Anton Karlen, Adjunkt der DFM, sind seit diesem Sommer im Amt. Wie sind sie in diesen neuen Abschnitt ihres Berufslebens gestartet?

Expliquez-nous en quelques mots votre parcours professionnel ?

Können Sie uns Ihren bisherigen Werdegang in ein paar Worten beschreiben?

AK: Nachdem Handelsdiplom am Kollegium in Brig absolvierte ich die Lehre als Betriebssekretär der Post in Bern. Anschliessend arbeitete ich während mehreren Jahren in allen Bereichen der damaligen PTT in der Deutschschweiz und der Romandie. Von 1997 - 2005 war ich Leiter der PostAuto-Region Brig und ab von 2005 - 2018 Leiter der PostAuto Region Wallis.

NP: Au cours de ma carrière professionnelle, j'ai occupé plusieurs postes de conduite auprès de la RTS puis auprès de la vice-présidence en charge des infrastructures de l'EPFL depuis une vingtaine d'années. J'ai eu également l'opportunité de réaliser de nombreux mandats de conseil dans des environnements très variés ce qui m'a permis d'élargir mon expérience.

Qu'est-ce qui vous a marqué à vos débuts dans le service ?

Wie war euer erster Eindruck, als ihr bei der Dienststelle anfangt?

AK: Ich war überrascht über das sehr breite Aufgabengebiet, für welches die Dienststelle für Mobilität verantwortlich ist. Zudem hat mich gefreut, auf sehr viele motivierte Mitarbeitende zu stossen, welche jeden Tag ihr Bestes geben. Dies ist eine der wichtigsten Voraussetzungen, damit unsere Dienststelle die Infrastruktur für die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) zur Zufriedenheit unserer Kunden bereitstellen kann.

NP: Le SDM est en pleine évolution avec beaucoup de défis à relever. Cela constitue un environnement très motivant. Au sein de l'UT III, on sent



Anton Karlen (AK)



Nils Panchaud (NP)

une motivation importante des collaborateurs ainsi qu'un fort intérêt pour leur travail.

Quelles sont vos fonctions ?

Was sind eure Aufgaben?

AK: In der Funktion des Adjunkten und Stellvertreter unseres Dienstchefs habe ich ein sehr breites Aufgabenspektrum. Zusammen mit dem Direktionssteam gilt es die Strategie weiter zu entwickeln, umzusetzen und die operative Leitung sicher zu stellen. Daneben darf ich Koordinationsarbeiten der verschiedenen Einheiten unserer Dienststelle und den anderen Dienststellen des Kantons wahrnehmen. Als Stellvertreter übernehme ich auch die Aufgaben des Dienstchefs im Falle der Abwesenheit des Dienstchefs, zudem bin ich verantwortlich für die vielen verschiedenen repräsentativen Aufgaben der Dienststelle, dies vor allem im Oberwallis.

NP: Pour s'adapter à la croissance induite par la reprise au 1er janvier 2020 des axes du Grand-Saint-Bernard, de Goppenstein ainsi que la mise en service de nouveaux tronçons autoroutiers, mais aussi pour mieux répondre aux attentes de l'OFROU, la mise en place d'une section propre a été décidée. Dans ce cadre, je vais diriger une équipe composée à terme d'une centaine de collaboratrices et de collaborateurs. Je viens renforcer l'équipe de direction du Service de la Mobilité en apportant mes connaissances et mon expertise dans le domaine de la gestion des infrastructures mais également mon expérience du management.

Petit à petit, le service de la mobilité prend sa forme définitive. Du côté de nos partenaires, principalement les communes et la population, les rôles et tâches de notre service se clarifient. Comme acteurs majeurs de la production de l'offre de mobilité de ce canton, nous sommes au cœur des préoccupations des valaisannes et des valaisans. Bouger est vital pour que les régions de montagnes puissent offrir des perspectives d'avenir intéressantes et modernes à notre canton. Dans les arrondissements, à l'unité territoriale ou encore dans les sections, le travail ne s'est jamais arrêté malgré les nombreux changements d'organisation ou de personnes. Ces deux dernières années, nous avons aussi dû faire face à de nombreuses intempéries, qui ont intensément sollicité les équipes. Je tenais à remercier personnellement toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs de leur implication, au quotidien, pour faire tourner le service. Le SDM est au cœur du quotidien de chaque habitant de ce canton. Des routes coupées ou des embouteillages et le parent pressé est sous pression. Des trains bondés ou en retard et les nombreux pendulaires ont mal démarré leur journée.

Les valaisannes et les valaisans comptent sur nous. Nous accompagnons les gens dans leur quotidien. Notre devoir est non seulement de nous occuper du réseau de mobilité, quelque que soit le transport choisi, mais également de l'améliorer et d'anticiper les futurs besoins de ses usagers. La tendance actuelle est la qualité, et non plus la quantité. Un changement quai à quai à Viège est plus important que quelques minutes de trajet en moins. L'accessibilité aux régions de montagne doit être garantie en tout temps. L'autoroute du Valais connecte notre canton aux autres régions.

L'économie a besoin de mobilité. Et la mobilité a besoin d'un service efficace.

Vincent Pellissier
Chef de service

DE Ganz allmählich nimmt die Dienststelle für Mobilität ihre definitive Form an, und unsere Funktionen und Aufgaben werden für unsere Partner, namentlich die Gemeinden und die Bevölkerung, immer klarer erkennbar. Als Hauptakteure in der Produktion des Mobilitätsangebots in diesem Kanton befassen wir uns mit einem zentralen Anliegen aller Walliserinnen und Walliser. Bewegungsfähigkeit ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass sich unserem Kanton auch in den Berggebieten attraktive und zukunftsstrahlende Perspektiven eröffnen können. Trotz der zahlreichen organisatorischen oder personellen Veränderungen wurde in den Kreisen, in der Gebietsseinheit III und auch in den Sektionen zuverlässig weitergearbeitet. In den zwei vergangenen Jahren hatten wir auch noch mit den vielen Unwettern zu kämpfen, was für die Strassenbautrupps eine enorme Belastung war. Darum war es mir wichtig, mich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern persönlich dafür zu bedanken, dass sie mit ihrer Leistungsbereitschaft die Dienststelle am Laufen halten.

Die Arbeit der Dienststelle für Mobilität spielt im Alltag eines jeden Kantonsbewohners eine ganz zentrale Rolle, denn: eine Strassensperrung oder ein Stau – und schon kommen die eilige Mama oder der pressierte Papa in den Stress; ein überfüllter oder verspäteter Zug – und schon fängt der Arbeitstag für den Pendler wieder einmal schlecht an!

Die Walliserinnen und Walliser zählen auf uns. Mit unserer Arbeit begleiten wir die Leute durch den Tag. Unsere Aufgabe ist es nicht nur, das Mobilitätsnetz, egal welcher Verkehrsart, zu erhalten, sondern auch, es zu verbessern und vorausschauend nach den künftigen Bedürfnissen seiner Benutzer auszurichten. Der Trend geht heute Richtung Qualität, nicht mehr Quantität. Das Umsteigen ohne Perronwechsel in Visp ist wichtiger als ein paar Minuten weniger Fahrzeit. Die Erreichbarkeit der Berggebiete muss jederzeit gewährleistet sein. Die Walliser Autobahn verbindet unseren Kanton überregional.

Die Wirtschaft braucht Mobilität – und für Mobilität braucht es eine effiziente Dienststelle.

Vincent Pellissier
Dienstchef

Sommaire Inhalt

04

Avancement des travaux A9
Baufortschritt an der A9

05

Ces cols qui font le Valais
Diese Alpenpässe, die das Wallis bedeuten

06

Regards croisés
Ein Beruf – zwei Blickwinkel

07

Quelques brèves sur les projets en cours
Kurz-Infos zu laufenden Projekten

08

Gares régionales valaisannes
Walliser Regionalbahnhöfe

09

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

10-11

Pont de Riddes
Der Viadukt von Riddes

12

Agenda 2030
Agenda 2030

13

Echo 112
Echo 112

14

Le service en chiffres
Die Dienststelle in Zahlen

15

Coin des RH
Personal-Ecke

16

Appels à idées et photos
Ideen und Fotos gesucht

Avancement des travaux A9

Baufortschritt an der A9



A9 Martigny et environs

L'autoroute a été inaugurée au début des années 80. Actuellement l'A9 Martigny et environs fait l'objet d'une rénovation complète jusqu'en 2022. Cette rénovation de 23 km d'autoroute concerne le remplacement et la mise en conformité du revêtement et des joints, l'installation de nouvelles glissières de sécurité, la suppression de la végétation sur la berme centrale, l'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence et le développement d'un nouveau système d'évacuation des eaux. En outre nous assainissons les trente-cinq ouvrages comme les ponts et passages inférieurs et améliorons les neuf jonctions et deux aires de repos.

Après le tronçon Martigny - Charrat et l'échangeur du Grand-St-Bernard en 2018, les travaux se sont concentrés cette année sur le tronçon Saxon - Riddes. Pendant le mois de septembre, les travaux sur ces 7 km sont arrivés à leur terme. La prochaine phase de rénovation de l'A9 Martigny et environs débutera en mars 2020. Deux tronçons seront concernés par

les travaux en 2020 : l'un se situe à la hauteur de la jonction de Martigny - Fully et l'autre entre Riddes et Ardon.



Le coût des travaux s'élève à 175 millions de francs. Cet investissement va permettre avant tout de renforcer la sécurité des usagers, de mettre en conformité le tronçon par rapport aux normes en vigueur et de garantir à long terme la fonctionnalité de cet axe important entre Lausanne et Milan, tout en assurant la bonne fluidité du trafic pour les décennies à venir.

DE A9 Martigny und Umgebung

Die Autobahn in der Umgebung von Martigny ist seit Anfang der 80er Jahre in Betrieb und mittlerweile sanierungsbedürftig. Aktuell wird die A9 rund um Martigny umfassend instandgesetzt, die Arbeiten dauern bis 2022. Die Sanierung des 23 Kilometer langen Teilstücks beinhaltet die Erneuerung des Belags, die Umgestaltung des Mittelstreifens, der Bau eines neuen Kabelrohrblocks sowie die Installation der neuen statischen und dynamischen Signalisation. Weiter wird die Entwässerung umweltgerecht gestaltet und die Leitplanken und Wildzäune werden erneuert. Des Weiteren werden die 35 Kunstbauten wie Brücken und Über-/Unterführungen sowie die 9 Anschlüsse und 2 Rastplätze instandgesetzt.

Nach dem Abschnitt Martigny - Charrat und dem Zubringer zum Grossen St. Bernhard im Jahr 2018 konzentrierten sich die Arbeiten dieses Jahr auf den Abschnitt Saxon - Riddes. Im September werden die Arbeiten auf der 7 Kilometer langen Strecke abgeschlossen. Die nächste Sanierungsphase beginnt im März 2020. Dann werden gleich zwei Abschnitte erneuert: Zum einen der Bereich um den Anschluss Martigny-Fully und zum anderen der Abschnitt zwischen Riddes und Ardon.

Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf ca. 175 Millionen Franken. Neben dem langfristigen Werterhalt der bestehenden Infrastrukturen kommt diese Investition auch der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden zu Gute sowie der Umwelt. Und damit wird schliesslich auch die Verfügbarkeit dieser wichtigen Achse zwischen Lausanne und Mailand während der nächsten Jahrzehnte garantiert.

Diese Alpenpässe, die das Wallis bedeuten

Ces cols qui font le Valais

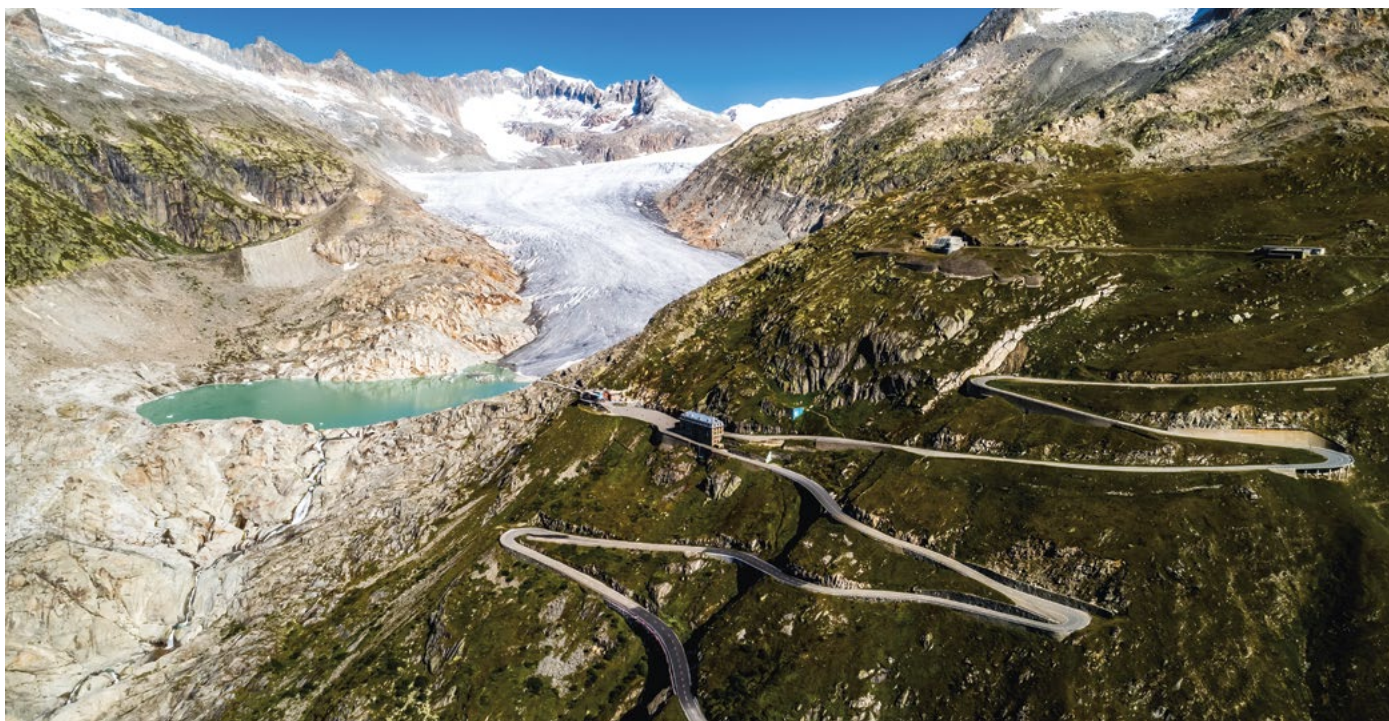
Jahr für Jahr legen die Schneepflüge die Strassen über unsere Alpenpässe nach dem Winter wieder frei. Während manche Pässe, wie der Grosse St. Bernhard oder der Simplon, wichtige Handelswege geblieben sind, dienen andere heute mehrheitlich eher dem Durchgangsreiseverkehr. Ihre Bedeutung haben sie dennoch behalten: der Nufenen, die Furka und die Grimsel sind Zeugen der Identität des Wallis und dessen Verbundenheit mit den Nachbarkantonen.

Aus diesem Grund möchten wir die Öffnungen der Oberwalliser Pässe jeweils abwechselungsweise mit einer öffentlichen Feier begehen, wie dies beim Grosse St. Bernhard schon Tradition ist. Den Anfang soll 2020 der Furkapass machen, mit einem Anlass, bei dem wir unsere Beziehungen zu unseren Urner Kollegen vertiefen wollen. Wir halten Euch auf dem Laufenden!

FR Chaque année, la vaise des déneigeuses reprend sur les routes de nos cols alpins. Si certaines sont restées des routes commerciales importantes comme le Grand-St-Bernard ou le Simplon, d'autres bénéficient aujourd'hui plutôt d'un transit touristique. Elles gardent pourtant leur importance. La route du Nufenen, de la Furka et du Grimsel sont les témoins de l'identité du Valais et de ses liens avec les cantons voisins.

Pour célébrer ces cols, nous souhaitons organiser un événement public lors de leur ouverture comme nous le faisons au Gd St-Bernard. En 2020 nous débiterons avec le col de la Furka, cet événement nous permettra d'intensifier nos liens avec nos homologues uranais.

Nous vous en dirons plus bientôt!



Col de la Furka / FurkaPass

Kleine Geschichte der Furka

Bereits seit 1500 - 1000 vor Christus führt ein Weg über die Furka. Im frühen Mittelalter bildet der Pass die Grenze zwischen den Diözesen Sitten und Chur, später, im 12. Jahrhundert, übersiedelt eine Kolonie Walser, wie die Oberwalliser Bergbauern benannt wurden, ins Urserental, wodurch sich die Kontakte zwischen den beiden Seiten des Passes vertiefen. Im Mittelalter werden zwischen Wallis und Uri zahlreiche Handels- und Zollvereinbarungen geschlossen, über die Einfuhr von Salz bzw. die Ausfuhr von Wein, Getreide und Fellen. Während des Sonderbunds im 19. Jahrhundert war der Pass von Bedeutung, weil er die katholischen Kantone der Zentralschweiz mit dem Wallis verband. Von

1863 bis 1866 wird eine erste befahrbare Strasse gebaut, die Grundlage der heutigen Passstrasse.

FR Brève histoire du col de la Furka

Un passage existe déjà depuis 1500 - 1000 ans avant Jésus-Christ. Au Haut Moyen Age, le col sert de frontière entre les diocèses de Sion et de Coire puis plus tard, au XIIe siècle, une colonie walser, nom donné aux paysans de montagne du Haut-Valais, émigre dans la vallée d'Urseren. Ce fait intensifie les contacts entre les deux côtés du col. Le Moyen-Âge voit l'émergence de nombreux accords commerciaux et douaniers entre Uri et le Valais, qui importe du sel et exporte du vin, des céréales et des peaux. Durant le Sonderbund, au XIXe siècle, la liaison était importante car elle liait les cantons catholiques de Suisse centrale au Valais. Entre 1863 et 1866 on construit la route carrossable, prémices de la route actuelle.

Regards croisés

Ein Beruf – zwei Blickwinkel

Partons à la rencontre de collaborateurs(trices) qui partagent le même métier avec une expérience différente! M. Jacques Crettaz et Mlle Tamara Monnet se sont prêtés au jeu avec enthousiasme. Tous les deux travaillent pour la logistique d'entretien au centre Ronquoz.

Auf geht's zu einem Gespräch unter Kollegen, die zwar denselben Beruf haben, aber einen ganz anderen Erfahrungshintergrund! Jacques Crettaz und Tamara Monnet waren sofort dazu bereit und haben begeistert mitgemacht. Beide arbeiten für die Sektion Logistik im Werkhof Ronquoz.

Quel métier exercez-vous exactement, depuis quand et quelles sont vos tâches principales?

Jacques : Chauffeur poids lourds depuis 39 ans. Je fais des transports pour les cantonniers, déneigement, ouverture des cols au printemps avec le trax.

Tamara : Apprentissage de conductrice de véhicule lourds depuis le 1^{er} juillet 2019. Je viens de réussir mon permis camion, je pratique les transports avec la remorque, j'apprends la grue, j'aide pour l'arrimage et je fais aussi les transports en camion ou camionnette pour les cantonniers.

Pour quelle(s) raison(s) l'avez-vous choisi?

Jacques : Par amour pour le métier, par passion.

Tamara : C'est un métier que j'adore!

Comment voyez-vous l'évolution de votre métier?

Jacques : Je l'imagine de plus en plus compliqué à cause des cours toujours plus fréquents. Il faut être de plus en plus attentif sur les routes à cause du nombre de véhicules qui augmente.

Tamara : Difficile à cause de la circulation qui est de plus en plus importante, mais aussi plus facile grâce à la technologie qui permet un travail de moins en moins physique.

Que pense votre entourage de votre métier?

Jacques : Les enfants étaient en admiration quand ils étaient petits.

Tamara : Quel que soit le métier, ils sont heureux si je le suis aussi.



Jacques et Tamara

Quels sont les difficultés dans votre profession?

Jacques : Être attentif, être patient, ne pas s'énerver...

Tamara : Toujours être concentré, être bien conscient qu'en tant que chauffeur toute la responsabilité est sur nos épaules, donc toujours contrôler l'arrimage et respecter le code de la route.

DE Welchen Beruf übt ihr genau aus, seit wie lange, und was sind eure Hauptaufgaben?

Jacques : Lastwagenchauffeur, seit 39 Jahren. Ich mache Transporte für die Kantoniere, Schneeräumungen und im Frühling Passöffnungen mit dem Trax.

Tamara : Lehre als Strassentransportfachfrau seit dem 1. Juli 2019. Ich habe gerade meinen LKW-Führerschein geschafft, mache Transporte mit Anhänger, lerne das Kranführen. Ich helfe, Ladungen zu sichern und mache auch Transporte für Kantoniere im Lastwagen oder Lieferwagen.

Wieso habt ihr euren Beruf gewählt?

Jacques : Aus Liebe zum Beruf, aus Leidenschaft.

Tamara : Weil ich den Beruf einfach liebe!

Wie seht ihr die Zukunft eures Berufs?

Jacques : Je länger desto komplizierter, denk ich, mit all den Kursen, die immer mehr werden. Auf den Strassen muss man immer mehr aufpassen, weil es immer mehr Autos gibt.

Tamara : Schwieriger, weil der Verkehr immer dichter wird, aber auch einfacher, dank der Technik, die einem immer mehr körperliche Arbeit abnimmt.

Was hält euer Umfeld von eurem Beruf?

Jacques : Die Kinder waren voller Bewunderung, als sie noch klein waren.

Tamara : Egal in welchem Beruf, die sind einfach glücklich, wenn ich es bin.

Was ist das Schwierige an eurem Beruf?

Jacques : Aufzupassen, Geduld zu haben, sich nicht aufzuregen...

Tamara : Immer voll konzentriert zu sein, sich bewusst zu sein, dass wir als Chauffeure die ganze Verantwortung tragen; also immer kontrollieren, ob die Ladung gesichert ist und sich an die Verkehrsregeln halten.

Quelques brèves sur les projets en cours

Kurz-Infos zu laufenden Projekten

Vétroz

Vétroz, après Vionnaz, est la seconde traversée de localité à être profondément modifiée. C'est la première fois que nous communiquons de manière professionnelle la mise à l'enquête du projet. La population a en effet été invitée à une soirée de présentation à l'aide d'un flyer qui reprenait les principaux éléments du projet et lors de la soirée les différents partenaires du projet ont pu s'exprimer et répondre aux questions. Résultat : une seule opposition. Nous pouvons donc constater que les efforts d'une communication transparente sont bénéfiques.



Flyer envoyé aux habitants de Vétroz
An die Einwohner von Vétroz verschickter Flyer

Tunnel des Evouettes

Les travaux ont débuté le 4 décembre 2018. Ce chantier du tunnel des Evouettes sollicite des techniques de construction spécifiques liées au terrain meuble qu'il traverse. Dans le but de protéger les ouvriers lors de l'avancement, une voûte sur le pourtour du tunnel est réalisée avec la technique du jetting, un coulis de ciment projeté sous haute pression dans le terrain en place. Le percement du tunnel se déroule du nord au sud, en étapes de 9 mètres avec pour chaque étape l'alternance de l'injection d'une voûte de jetting suivi de l'excavation. La dixième étape s'est achevée le 8 septembre 2019. Au portail sud, après l'exécution des confortements de l'enceinte de fouille de la trémie par une paroi berlinoise constituée d'imposants pieux en béton, les terrassements sont en cours de finalisation.

Lors des premières étapes d'avancement, nous avons constaté que lorsque la couverture du terrain sur le tunnel est faible, ce coulis de ciment pouvait ressortir ponctuellement en surface. Ces résurgences de matériaux d'injection ont été retirées à l'aide d'une pelle mécanique puis à la

main. Le déblaiement est suivi d'une remise en état soignée par l'entreprise chargée des travaux du chantier. Le bureau d'ingénieurs mandaté pour le suivi environnemental n'a relevé aucun dommage majeur, si ce n'est des arbres abimés et un sol forestier qui devrait retrouver son visage d'origine au printemps prochain.

Umfahrung Stalden

Die Arbeiten an der Brücke Chinegga schreiten planmässig voran und befinden sich in der Schlussphase. Die letzte Etappe des Brückenträgers wurde am 13.06.2019 betoniert. Jetzt muss noch die Brückenabdichtung appliziert, und anschliessend der Brückenbelag eingebaut werden. Das imposante Bauwerk nähert sich seiner Fertigstellung und ist dann bereit für die offizielle Zeremonie der Einweihung. Diese schlichte Feier soll am 29.11.2019 stattfinden.

Die 270 m lange Chinegga Brücke überspannt in einem weiten Bogen das V-Tal der Mattervispa in einer Höhe von ca. 60 m. Sie wird bereits ab Frühjahr 2020 eine wichtige Rolle spielen als Baustellenzufahrt zum nächsten Bauort, dem gedeckten Einschnitt Steischlag.

Mit der Fertigstellung und Einweihung der Brücke Chinegga wird das Hauptbauwerk der Umfahungsstrasse von Stalden abgeschlossen. Dieser Meilenstein bedeutet dann auch, dass die Hälfte der Umfahungsstrasse gebaut ist.

Walliser Regionalbahnhöfe

Gares régionales valaisannes

Die Sektion Verkehr im Dienste der Gemeinden

Überzeugt vom grossen Verbesserungspotenzial und der Bedeutung von Regionalbahnhöfen, verschickte die Sektion Verkehr der Dienststelle für Mobilität Ende August 2019 an alle Walliser Gemeinden mit einem Bahnhof auf ihrem Gebiet einen Flyer mit Informationen über mögliche Hilfestellungen und Unterstützungsleistungen.

Convaincu du fort potentiel d'amélioration et de l'importance des gares régionales, le Service de la mobilité par sa Section transports a envoyé à la fin août 2019 un flyer d'information sur les aides et les soutiens possibles à toutes les communes valaisannes possédant sur son territoire une gare ferroviaire.

Aus den seit 2017 von der Dienststelle angedachten Überlegungen ist eine «Charta der Regionalbahnhöfe» entstanden, die Gemeinden bei einer Neugestaltung ihres Bahnhofs zu Rate ziehen können. Neben diesem Dokument hat die Dienststelle auch beschlossen, den Gemeinden Finanzierungshilfen anzubieten und sie bei der Einrichtung von Bushaltestellen oder Fahrradunterständen an ihren Bahnhöfen zu unterstützen.

Ziel ist es, den Gemeinden, die ihren Bahnhof neu konzeptionieren wollen, technisch und finanziell unter die Arme zu greifen. Mit diesen Mitteln sollen die Sicherheit und der Komfort von Bahnreisenden im Wallis erhöht, und gleichzeitig der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert werden. Solche Bahnhofprojekte kommen den öffentlichen Gemeinwesen in verschiedener Hinsicht zugute. Zum einen profitieren die Gemeinden von der Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr, mit allen damit verbundenen Vorteilen, wie tiefere Umweltbelastung und weniger Unfälle, zum anderen kann die Dienststelle für Mobilität bei zunehmender Nutzung des öffentlichen Verkehrs das Angebot noch weiter ausbauen und um neue Leistungen ergänzen. Es darf nicht vergessen werden, dass die Dienststelle für Mobilität zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr die Betriebsdefizite der Regionalbahnen



Bahnhof Martigny / Gare de Martigny

zu rund 95% deckt, das sind rund 60 Millionen Franken pro Jahr.

Getragen vom konsequent multimodalen Ansatz der Dienststelle, wird mit der Neugestaltung solcher

FR La Section transports au service des communes

Les réflexions commencées en 2017 par le SDM ont permis d'aboutir à la réalisation d'une charte des bonnes pratiques qui peut être utilisée par les communes lors du réaménagement d'une gare. En plus de ce document, le SDM a décidé d'aider financièrement et de soutenir les communes dans la réalisation d'abris bus ou d'abris vélos aux abords des gares.

L'objectif est d'offrir un soutien technique et financier pour les communes qui désirent repenser leur gare. Ces moyens doivent contribuer à une amélioration du confort et de la sécurité des valaisannes et des valaisans tout en favorisant l'usage des transports publics et de la mobilité douce. Ce type de projet est favorable à plusieurs titres pour les collectivités publiques. D'une part les communes peuvent profiter d'un report modal du transport individuel motorisé au transport public avec tous les bénéfices que cela engendre (atténuation des nuisances ou diminution des accidents par exemple) et d'autre part le Service de la mobilité profite d'une utilisation accrue des transports publics pour améliorer encore et toujours plus l'offre avec de nouvelles prestations. Il est important de rappeler que le SDM avec l'Office fédéral des transports participent environ à 95% des déficits d'exploitation des trains régionaux pour un montant d'environ 60 millions par année.

Au final, par une approche multimodale, soutenue par le SDM, de tels réaménagements dans des lieux stratégiques apportent de la qualité à tous: habitants, pendulaires, voyageurs, touristes...

strategischer Standorte schliesslich allen gedient sein: den Einwohnern, den Pendlern, den Durchreisenden, den Touristen etc.

9 Il était une fois au SDM

Es war einmal in der DFM

En lien avec notre service, nous souhaitons vous faire découvrir certains événements qui ont marqué les esprits valaisans.

Hier möchten wir euch bestimmte Ereignisse aus der Vergangenheit präsentieren, die in den Köpfen der Walliser hatten geblieben sind.

Déviations de Martigny

1. Article du Nouvelliste – 02 décembre 1987
2. L'autoroute
3. Passage du Levant
4. Article du Nouvelliste – 29 mai 1980



DÉVIATION AUTOROUTIÈRE DE MARTIGNY

Faut-il en avoir peur ?

Valais enquête

doute. Mais plutôt, pour les différents groupements d'intérêts concernés, l'occasion de faire preuve d'un dynamisme renouvelé.

Un point fait l'unanimité: la déviation est une nécessité. Elle permettra de désengorger la ville et d'améliorer la qualité de vie des habitants.

Une chance et un risque

«Tout changement dans les habitudes est à la fois une chance et un risque» déclare

M. Pascal Couchepin à propos de la déviation. «Une chance, car elle oblige les gens à se demander comment être attractifs. Un risque pour la ville, si les autorités, les citoyens et les commerçants ne font rien. D'accusés auront peut-être des difficultés, mais d'autres, comme les commerçants de l'avenue de la Gare, se battent bien.»

Les autorités communales examinent la question depuis une dizaine d'années. «Le conseil a toujours travaillé dans cette optique: que Martigny ait un nom. Des investissements ont été faits pour créer une image de la ville avant que la déviation n'arrive.»

Quelques exemples en vrac: le soutien aux fondations culturelles; la création ou la participation à des parkings souterrains; l'embellissement du Bourg et d'autres lieux de la cité.

Encore des créneaux

A M. Michel Albasini, président de l'Union des commerçants, la déviation ne fait «pas autrement peur». Il est cependant conscient que des efforts sont nécessaires. «Nous avons une carte à jouer et il faut le faire avant que la déviation soit ouverte. Nous devons être compétitifs par rapport aux autres villes valaisannes.»

Après le projet «Ville fleurie» réalisé par la commune à l'instigation de l'union, M. Albasini envisage d'autres animations, comme l'ouverture non-stop des magasins aux heures de midi. «Offrir des commerces différenciés et spécialisés est un atout important. Il y a encore des créneaux à exploiter: une boutique de cadeaux pour hommes ou de «décorations de table pour mariages.»

Des exemples desquels s'inspirer

«Au niveau de l'hôtellerie, l'autoroute et la déviation devraient constituer un apport bénéfique. Mais pour la restauration, il y aura sans doute une baisse, du moins au début», estime M. Dominique Delasoue, membre d'Hotels Corporation.

«Environ 90% de notre clientèle est constituée de gens voyageant en groupes. La déviation devrait avoir assez peu d'incidences sur cette catégorie. Mais il faudra une meilleure information pour les individus.» L'animation aura bien sûr un rôle important à jouer: «Prenez l'exemple de Colmar ou de villes du canton d'Uri qui ont su se rendre attractives: les gens sortent de l'autoroute pour les visiter.»

La fin des nuisances

Pour M. Gérard Vallotton, la déviation marquera surtout la fin de certains désagréments. «Nous n'avons absolument aucune crainte, au contraire! Avec le trafic actuel, nous avons beaucoup de nuisances dues au bruit. La clientèle sera bien plus tranquille après le contournement.»

Le président de la Société des cafetiers émet cependant deux souhaits. «Il faudrait que la place Centrale soit plus accueillante. Il faudrait surtout que tous nos collègues comprennent l'importance de l'accueil. Une touche personnalisée est indispensable dans chaque établissement.»

Suivez la flèche

Même soucieux de l'accueil chez les responsables du tourisme. Chez eux, cette notion passe aussi par l'information. «L'entrée et la sortie de la ville seront équipées de centres d'information» explique M. Georges Saudou, directeur de l'Office régional du tourisme (ORTM). «Une signalisation routière avancée est également prévue et des panneaux placés dans la cité signaleraient les hôtels.»

Le remaniement des locaux de l'ORTM s'inscrit dans la même ligne. «Nous voulons en faire quelque chose de vivant, que ces bureaux soient une vitrine de Martigny», déclare le président de la société de développement M. Pierre Dal Pont. «Nous allons aussi continuer à encourager les manifestations d'importance.»

Des atouts

«Je suis optimiste» lance pour sa part M. Bernard Schmid. Et de poursuivre: «La déviation est une chance formidable, car par l'autoroute on se rend plus vite d'un point à un autre. Reste à Martigny à avoir une politique d'accueil dynamique et aux commerçants de se montrer plus agressifs.»

MANUELA GIROUD

Politique routière

Déviations de Martigny pour la route du Grand-Saint-Bernard

Berne a décidé: ce sera le tracé est, avec tunnel court

Une information particulière et officielle de Berne nous indiquait, hier, que M. Hürlimann, chef du Département fédéral de l'intérieur, aurait pris sa décision quant à la déviation de Martigny pour la route du Grand-Saint-Bernard. Sur proposition de l'Office fédéral des routes, M. Hürlimann aurait approuvé la variante est avec tunnel court (Mont Chemin). On sait que cette variante était celle que le Conseil d'Etat du Valais avait adoptée, en accord avec les communes de Martigny et de Martigny-Combe.

Selon l'information reçue, la décision de l'autorité fédérale réserverait des modi-

fications quant au nombre de voies entre Le Guerchet et le tunnel court, ainsi que sur le secteur entre l'échangeur de la RN 9 et la jonction du Guerchet.

Hier, dans la soirée, nous avons tenté d'obtenir confirmation de cette information, soit auprès de M. Steiner, chef du Département cantonal des travaux publics, soit auprès de M. Magnin, chef du Service cantonal des ponts et chaussées. M. Steiner nous a répondu qu'une décision avait effectivement été prise, mais qu'il ne pouvait nous en dire plus, celle-ci devant faire l'objet d'une conférence de presse. M. Magnin, tout en admettant

qu'une décision avait été prise par l'autorité fédérale, s'est également refusé à nous fournir d'autres renseignements, nous renvoyant au chef du département.

Un fait est certain, qui nous a été confirmé: la décision fédérale est tombée. Nous avons ainsi de bonnes raisons d'admettre que puisse l'information que nous avons reçue s'avère exacte sur ce point, elle l'est également quant au tracé. Pour le reste, force nous est d'attendre la conférence de presse annoncée pour en savoir plus.

Gérald Rudaz

« Je quitterais le conseil... »

S'il est des gens qui éprouvent une joie sans nuage aucun à l'idée de la déviation, ce sont les locataires de la zone industrielle. Vaste et très bien équipée, elle pêche cependant par le prix élevé de ses terrains. «Mais la commune en a encore à louer», souligne le président Couchepin.

Et lorsqu'on lui demande, en guise de conclusion, s'il a de l'espoir quant à la prospérité de «Martigny-la-déviée», le chef de l'exécutif répond par une boutade: «Bien sûr que j'en ai! Sinon, je quitterais immédiatement le Conseil communal. Or, je n'ai pas la moindre intention de le faire.» Voilà qui est clair.

Pont de Riddes

Der Viadukt von Riddes

Le viaduc de Riddes, chronique d'un colosse aux pieds d'argiles

Il n'a échappé à personne que le viaduc de Riddes a fait la une de la presse estivale et a ouvert des débats passionnés sur les réseaux sociaux.

Es ist wohl niemandem entgangen, dass der Viadukt von Riddes im Sommerloch Schlagzeilen machte und in den sozialen Netzwerken für heftige Kommentare sorgte.

Le diagnostic de ce colosse de béton et d'acier indique qu'il souffre aujourd'hui de nombreuses pathologies. Les investigations en cours ne permettent pas encore de déterminer le traitement thérapeutique, même si une médication provisoire a été donnée. Inauguré en 1976, un tel pont devrait être utilisable sans problème majeur durant 80 ou 100 ans selon les normes de construction actuelles. Malheureusement nous n'avons pas, à ce jour, le recul suffisant sur la durée d'utilisation réelle de ces ouvrages d'art dits « modernes ». Que s'est-il donc passé pour que ce pont, qui devrait être dans la force de l'âge, se trouve actuellement aux soins intensifs ?

Cet ouvrage phare des années 1960 à 1980 a été réalisé durant une période marquée par une très forte croissance. Il fallait moderniser les réseaux routiers et dévier le trafic de transit hors des centres de localité. La déviation de Riddes, incluant ce viaduc de 1246 mètres de longueur, est emblématique de cette période. Cette croissance a permis de moderniser et d'accélérer les techniques de construction qui ont révélé ultérieurement quelques faiblesses. La précontrainte, constituée de câbles permettant de supporter tout ou une partie du poids de la structure, est une technique moderne pour l'époque, toujours très utilisée dans les constructions actuelles. Un défaut d'injection des gaines de

précontrainte, à l'aide d'un coulis de ciment, a été constaté en plusieurs endroits du viaduc. L'injection des gaines de précontrainte doit permettre la protection des câbles contre la corrosion ainsi que la liaison des aciers et du béton par adhérence. Cette injection a été mal maîtrisée lors de la construction de l'ouvrage et sans des sondages destructifs, liés aux travaux d'entretien de l'autoroute, il eut été impossible d'établir le diagnostic qui a conduit à la fermeture du pont au trafic lourd. D'autres dégradations sont intervenues dans le temps, liées notamment à une étanchéité de surface qui ne remplissait plus son rôle ou encore à une rupture de la canalisation à l'intérieur du caisson de l'ouvrage.

Le constat établi pour le viaduc de Riddes ne représente que la pointe de

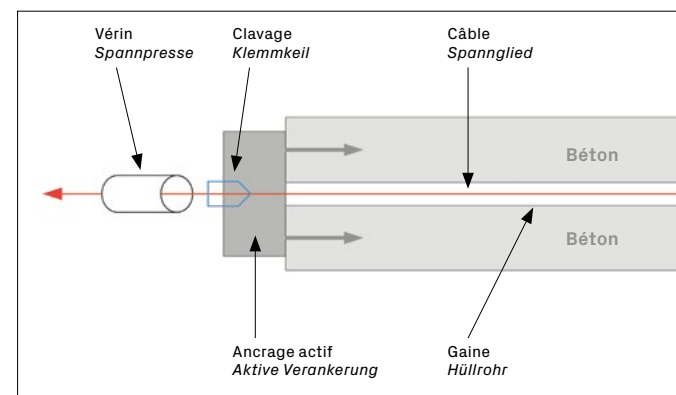
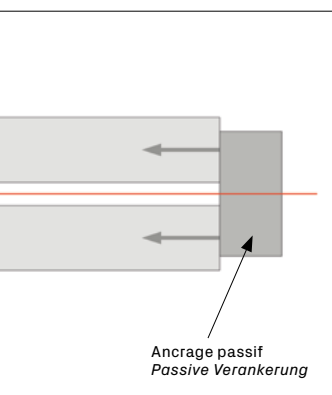


Schéma d'un dispositif de précontrainte
Schema einer Spannbeton-Konstruktion



l'iceberg. L'état du réseau se dégrade depuis plusieurs décennies dû à un sous-investissement récurrent faute de moyens financiers suffisants. En 2015, la campagne de relevés d'état du réseau indiquait que plus de 30% des routes cantonales sont dans un état « critique » à « mauvais ». Un changement de paradigme est nécessaire et a été présenté en avril 2018 au travers du concept cantonal de la mobilité 2040. Pour l'essentiel, la construction du réseau routier cantonal est aujourd'hui terminée. Dès lors, il s'agit de se donner les moyens financiers et humains pour entretenir les chaussées, les murs et les quelques 2400 ouvrages d'art composés de plus de 1800 ponts, de tunnels et de galeries, dont la valeur patrimoniale à neuf est estimée à environ 7 milliards de francs.

DE Der Viadukt von Riddes – Chronik eines Riesen auf tönernen Füßen

Eine Diagnose dieses Riesen aus Stahl und Beton hat gezeigt, dass er an vielerlei Gebrechen leidet. Da die Untersuchungen noch andauern, steht noch nicht fest, wie diese zu kurieren sein werden, doch vorläufig wird der Patient einmal medikamentös behandelt. Mit Baujahr 1976 müsste eine solche Brücke nach heutigen baulichen Massstäben eigentlich problemlos 80 bis 100 Jahre lang halten. Doch leider fehlt es mit solchen sogenannten « modernen » Kunstbauten noch an zeitlicher Erfahrung, um deren reale Lebensdauer richtig einschätzen zu können. Was ist da also passiert, dass diese Brücke, die jetzt in ihrem besten Alter sein müsste, auf der Intensivstation liegt?

Dieser Vorzeigebau der 1960er bis 1980er Jahre wurde in einer Phase sehr starken Wirtschaftswachstums erbaut, in der es galt, die Strassennetze zu modernisieren und den Durchgangsverkehr um die Ortszentren herum zu führen. Die Umfahrung von Riddes, zu welcher der 1246 m lange Viadukt gehört, ist ein Paradebeispiel aus dieser Zeit. Das Wachstum ermöglichte eine Modernisierung und Beschleunigung von bautechnischen Verfahren, die im Nachhinein aber manche Schwächen zeigten. Die Spannbetonbauweise, bei der das Gewicht des Brückenunterbaus ganz oder teilweise von Spanngliedern getragen wird, war für jene Zeit eine moderne Technik, die auch heute noch vielfach angewendet wird. An mehreren Stellen des Viadukts wurden nun Mängel am Füllgut (Zementinjektion)

der Spannstahl-Hüllrohre festgestellt. Diese Hüllrohre im Vorspannbeton sollten eigentlich die Spannglieder aus Stahl vor Korrosion schützen und den Verbund zwischen Stahl und Beton herstellen. Diese Hüllrohr-Injektionen wurden beim Bau der Brücke schlecht ausgeführt, was jetzt nur dank im Rahmen des Autobahnunterhalts ausgeführter Kernbohrungen festgestellt werden konnte und schliesslich dazu geführt hat, dass die Brücke für den Schwerverkehr gesperrt werden musste. Weitere Schäden entstanden mit der Zeit, vor allem durch eine Oberflächenabdichtung, die ihren Zweck nicht mehr erfüllte, oder etwa durch einen Rohrbruch im Inneren des Brückenhohlkastens.

Doch der Befund für den Viadukt von Riddes ist nur die Spitze des Eisbergs. Der Zustand des Strassennetzes verschlechtert sich seit Jahrzehnten, weil mangels finanzieller Mittel oft zu wenig darin investiert wird. Eine Untersuchung des Strassenzustands 2015 hat gezeigt, dass sich über 30% der Kantonsstrassen in « kritischem » bis « schlechtem » Zustand befinden. Hier braucht es einen Paradigmenwechsel, der im April 2018 mit dem Kantonalen Mobilitätskonzept 2040 auch präsentiert wurde. Im Wesentlichen ist das Kantonsstrassennetz heute fertig gebaut, daher gilt es jetzt, die finanziellen und personellen Mittel bereitzustellen, um die Fahrbahnen, Stützmauern und rund 2400 Kunstbauten zu unterhalten (zu Letzteren zählen über 1800 Brücken, Tunnels und Galerien, deren Vermögenswert auf rund 7 Milliarden Franken geschätzt wird).



Agenda 2030

Agenda 2030



© Studio Bonnardot

Le Conseil d'État s'engage pour le développement durable en Valais.
Der Staatsrat setzt sich für die nachhaltige Entwicklung im Wallis ein.

Vous l'avez peut-être lu dans les médias, l'État du Valais a adopté une Stratégie de développement durable en novembre 2018 dénommée Agenda 2030. Ce document stratégique débouche maintenant sur un programme opérationnel proposant une série d'actions et de projets innovants, à débiter en 2020 et qui émanent de tous les services.

Le SDM est impliqué dans cette démarche de diverses manières : son chef de service est membre du bureau de la DSOP, la Direction stratégique et opérationnelle dans laquelle sont représentés tous les départements, et de notre service, en plus d'assurer

la coordination du secrétariat de la DSOP, a proposé trois projets. Un de ces projets, en collaboration avec le Service de la circulation et de la navigation porte sur la communication du paquet de mesures que proposera le Conseil d'État concernant la promotion de l'électromobilité dans notre canton.

Le Valais est un des cantons suisses les plus touchés par le changement climatique. Les épisodes extrêmes et leurs conséquences en termes de dangers naturels se rencontrent régulièrement sur nos infrastructures et seront plus nombreux à l'avenir.

DE Wie Ihr vielleicht aus den Medien erfahren habt, hat der Staat Wallis im November 2018 eine Strategie für die nachhaltige Entwicklung, genannt Agenda 2030, verabschiedet. Aus diesem Strategiepapier ist nun ein operatives Programm hervorgegangen, das 2020 starten soll und aus einer Reihe innovativer Aktionen und Projekte besteht, die von allen Dienststellen ausgehen können.

Die DFM ist in mancherlei Hinsicht in diesen Vorgang involviert. Zuerst einmal ist ihr Chef Mitglied des Lenkungsausschusses der OSD, der operativen und strategischen Direktion, in welcher alle fünf Departemente vertreten sind. Sodann stellt unsere Dienststelle nicht nur die Sekretariatskoordination der OSD sicher, sondern sie hat auch selber 3 Projekte vorgelegt. Eines dieser Projekte, eine Zusammenarbeit mit der Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt, betrifft die Kommunikation des Massnahmenpakets, das der Staatsrat zur Förderung der Elektromobilität in unserem Kanton vorschlagen wird.

Das Wallis gehört zu den Schweizer Kantonen, die vom Klimawandel besonders stark betroffen sind. Extremwetterlagen und daraus entstehende Naturgefahrenereignisse werden in Zukunft häufiger auftreten, wie wir regelmässig an unseren Infrastrukturen feststellen können.

Le développement durable, c'est quoi ?

C'est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leurs propres besoins. Il s'articule autour des axes que sont la société, l'environnement et l'économie. Ce qui est intéressant, c'est qu'il s'attaque à divers thèmes, comme la pauvreté ou la santé. Il met l'être humain au cœur de la réflexion.

DE Nachhaltige Entwicklung - was ist das?

Nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung, die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können. Zum Ausdruck kommt sie in den Schwerpunktbereichen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft. Das Besondere an ihr ist, dass sie ganz unterschiedliche Themen, wie Armut oder Gesundheit, aufgreifen kann. Sie stellt den Menschen ins Zentrum der Überlegungen.

Echo 112

Echo 112

ECHO 112 - Nouveaux moyens d'alerte personnalisés

La direction du Service de la mobilité souhaite que tous les employés bénéficient rapidement et efficacement de mesures de sauvetage en cas d'accident ou d'événement.

Afin de garantir la rapidité des secours, le Service de la mobilité, en collaboration avec le comité hygiène et sécurité, a décidé que tous les employés devront installer l'application ECHO112 comme dispositif d'alerte et l'utiliser en cas d'événement. Cette application est utilisable pour tous les smartphones. ECHO112 fonctionne dans le monde entier et permet de localiser automatiquement l'emplacement du smartphone vers les services d'urgences appropriés, tels que les sanitaires (144), la police (117) et les

pompiers (118). Ainsi, cette application est très utile aussi bien pour une utilisation professionnelle que privée.

Nous vous demandons donc d'installer l'application ECHO112 sur votre smartphone et de la tester sous la responsabilité de votre supérieur hiérarchique (voyers, chefs de centre, etc.).

L'application vous permet d'avertir les services d'intervention et de localiser votre smartphone.

Pour utiliser cette application, les notifications push et la géolocalisation doivent être activées.

Le système de transmission d'alarme assure une réponse rapide des services d'urgence et peut aider à sauver des vies.



DE ECHO 112 - Neues persönliches Alarmierungsmittel

Die Direktion der Dienststelle für Mobilität will, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei einem Unfall oder Ereignis schnell und wirksam von lebensrettenden Massnahmen profitieren können.

Damit eine allfällige Rettung schnell erfolgen kann, hat die Dienststelle für Mobilität in Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Sicherheit und Gesundheitsschutz entschieden, dass ab sofort alle Mitarbeitenden als Alarmierungsmittel die App ECHO112 installieren müssen und im Falle eines Ereignisses anwenden. Diese App ist für alle Smartphones nutzbar. ECHO112 funktioniert auf der ganzen Welt und ermöglicht es, den Standort des Smartphones automatisch an die zuständigen Notfalldienste zu übermitteln, wie Rettungssanität (144), Polizei (117) oder Feuerwehr (118). Somit ist diese App sowohl für den beruflichen wie privaten Einsatz von grossem Nutzen.

Wir bitten Sie deshalb, die App ECHO112 umgehend nach Erhalt dieses Schreibens auf Ihrem Smartphone zu installieren und unter der Verantwortung Ihres jeweiligen Vorgesetzten (Strassenmeister, Werkhofchef, usw.) zu testen.

Mit der App alarmieren Sie einerseits die Interventionsdienste, andererseits kann Ihr jeweiliger Standort genau lokalisiert werden.

Für die Verwendung dieser App müssen Push-Benachrichtigungen sowie die Geolocalisierung aktiviert sein.

Das Alarmübertragungssystem gewährleistet eine schnelle Reaktion der Rettungsdienste und kann helfen Leben zu retten.



The Pocket Livesaver

Echo112 ist eine kostenlose, lebensrettende Smartphone-App, die Ihren Standort an den örtlichen Notdienst überall auf der Welt übermittelt

- Im Notfall starten Sie die App. Sie weiss automatisch in welchem Land Sie sich befinden.
- Echo112 wählt dann die richtige Notdienstnummer aus und ruft sie an
- Ihre Position wird dem Notdienst übermittelt, der sieht, wo Sie sind

Features

- Das Display zeigt die Adresse und Koordinaten in Ihrer Nähe an
- Test Funktion
- Kein Datenpaket? Kein Problem: Ihr Standort wird per SMS übermittelt
- Vom Schweizer Notdienst in den letzten zwei Jahren praktisch getestet, jetzt überall verfügbar





Was hält er davon ?

Interview mit Christian Biffiger, Strassenwärter der HS zwischen Bitsch und Lax

Christian, du bist ein Elitesportler, du hast die ECHO 112 -Anwendung aus welchen Gründen heruntergeladen?

Ich finde es eine sinnvolle App die ich immer und überall gebrauchen kann. Sei es beim Sport oder der Arbeit. Bei einem Notfall kann mein Standort ermittelt werden, auch wenn ich einmal nicht genau weiss wo ich bin.

Hast du es jemals benutzt und wenn ja, unter welchen Umständen?

Zum Glück war ich noch nie in einer



Situation, welche so eine Massnahme erfordert hätte.

Halten Sie diese Anwendung für unerlässlich und können wirklich Leben retten?

Ja ich bin davon überzeugt.

In einer Notfallsituation können die einfachsten Sachen, wie zum Beispiel die Notfallnummern vergessen werden. Diese App ist daher eine sinnvolle Hilfestellung. Die Alarmierung ist einfach und schnell und so wird wertvolle Zeit eingespart.

Die Dienststelle in Zahlen

Le service en chiffres

Bearbeitung von Parlamentarischen Vorstössen

Die Mitglieder des Grossen Rates verfügen über diverse parlamentarische Instrumente, um auf die Arbeit unserer Dienststelle Einfluss zu nehmen, Forderungen zu stellen oder einfach nur Auskunft über ein Geschäft zu verlangen.

Les députés du Grand Conseil disposent de différents instruments parlementaires pour exercer une influence sur le travail de notre service, pour poser des exigences ou pour simplement demander des informations en lien avec un certain dossier.



Le conseiller d'État, Jacques Melly au Grand Conseil
Staatsrat Jacques Melly vor dem Grossen Rat
© Sacha Bittel / Le Nouvelliste

Diese Instrumente werden von den Walliser Grossräten und Suppleanten regelmässig eingesetzt. So behandelten die Mitarbeitenden der zentralen Dienste innerhalb eines Jahres (vom 1.12.2017 – 30.11.2018) insgesamt 45 Fälle. Die Dienststelle für Mobilität ist somit eine der Dienststellen, welche die höchste Zahl an parlamentarischen Vorstössen beantwortet. Der administrative Aufwand ist recht hoch, ist es doch das Ziel des Staatsrates und der Dienststelle, den Mitgliedern des Grossen Rates kompetent und umfassend

zu antworten. Je Jahr wenden die Mitarbeitenden der Dienststelle für Mobilität rund 300 – 400 Arbeitsstunden für die Bearbeitung auf.

Nachfolgend die Form der parlamentarischen Vorstösse kurz erklärt :

Interpellation : Einfaches Auskunftsgesuch an den Staatsrat

Motion : Antrag auf Erlass oder Änderung eines Gesetzes oder eines Verfassungsartikels. Der Urheber des Antrags kann diesen spätestens nach 6 Monaten im Parlament begründen. Wird der Vorstoss nicht bekämpft, muss der Staatsrat diesen nach spätestens weiteren 6 Monaten beantworten. Wenn der Vorstoss auch diese zweite Hürde nimmt, muss der Staatsrat dem Grossen Rat innert 18 Monaten einen Entwurf unterbreiten.

Postulat : Staatsrat soll eine Frage prüfen und einen Bericht oder Antrag unterbreiten. Das für die Motion geltende Verfahren ist analog anwendbar.

Resolution : Schriftliches Gesuch, mit dem der Grosse Rat aufgefordert wird, seine Meinung über ein wichtiges Ereignis zu äussern

Schriftliche Anfrage : Aufforderung an den Staatsrat, innert zwei Monaten zu einer Angelegenheit von allgemeinem Interesse Stellung zu beziehen.

Fragestunde : Der Staatsrat wird aufgefordert, aktuelle Fragen zu beantworten. Die müssen jeweils am ersten Sessionstag bis 10 Uhr eingereicht werden. Die Beantwortung erfolgt am letzten Sessionstag durch den Staatsrat.

Nachfolgend die Anzahl der parlamentarischen Vorstösse, welche in der Zeit vom 1.11.2017 - 30.11.2018 von den Mitarbeitenden der Dienststelle behandelt wurden :

FR Traitement des interventions parlementaires

Ces instruments sont engagés régulièrement par les députés et les députés-suppléants du Grand Conseil. Ainsi, les collaborateurs des services centraux ont traité au cours d'une année (du 1.12.2017 – 30.11.2018) 45 cas. Le service de la mobilité est l'un des services les plus sollicités par des interventions parlementaires. L'effort administratif relatif est considérable, l'objectif du Conseil d'État et du service étant de donner aux députés du Grand Conseil des réponses compétentes étoffées. Chaque année, les collaborateurs du SDM consacrent quelques 300 – 400 heures de travail au traitement de ces réponses.

Voici les différentes formes des interventions parlementaires expliquées en quelques mots :

Interpellation : une simple demande de renseignement au Conseil d'État.

Motion : demande d'une édicition ou modification d'une loi ou d'un article de la constitution. L'auteur de la demande peut la justifier au maximum 6 mois plus tard au parlement. Si l'intervention n'est pas combattue, le Conseil d'État doit répondre à celle-ci encore au maximum 6 mois plus tard. Si l'intervention surmonte également ce deuxième obstacle, le Conseil d'État doit présenter un projet au Grand Conseil dans les 18 mois.

Postulat : appel au Conseil d'État d'examiner un sujet et de présenter un rapport ou une proposition y relatif. La procédure de la motion s'y applique en analogie.

Résolution : demande par écrit adressée au Grand Conseil pour qu'il donne son avis concernant un événement d'importance.

Question écrite : demande au Conseil d'État de prendre position sur une affaire d'intérêt général.

Heure des questions : le Conseil d'État répond à des questions d'actualité : Les questions sont à déposer au premier jour de la session, jusqu'à 10 heures. La réponse par le Conseil d'État est donnée au dernier jour de la session.

Ci-dessous les nombres des interventions parlementaires qui ont été traitées par les collaborateurs du service du 1 novembre 2017 – 30 novembre 2018.

Nombre des propositions
des députés :

Zahl der Abgeordnetenvorschläge

Interpellationen:	13
Interpellations :	
Motionen:	2
Motions :	
Postulate:	13
Postulats :	
Resolutionen:	1
Résolutions :	
Schriftliche Anfrage:	7
Questions écrites :	
Fragestunde:	9
Heure des questions :	

Coin des RH

Personal-Ecke

Outil d'e-recrutement

Afin de digitaliser l'ensemble du processus de recrutement, de la candidature à la sélection, l'Administration cantonale s'est dotée de l'outil OTB, acronyme de « Only The Best ».

Um den gesamten Rekrutierungsprozess, von der Bewerbung bis zur Anstellung, zu digitalisieren, hat sich die Kantonsverwaltung das OTB-System beschafft (wobei OTB für « Only The Best » steht).

Le processus de recrutement ne change pas : présélection, sélection, proposition d'engagement. Il se déroule désormais de manière dématérialisée.

Principaux objectifs

La plateforme vise à atteindre plusieurs objectifs, parmi lesquels :

- Améliorer l'image de l'Administration cantonale en tant qu'employeur concurrentiel et moderne offrant la possibilité aux candidats de pouvoir postuler de manière électronique à un poste mis au concours ;
- Augmenter l'efficacité et la qualité dans le traitement des dossiers de postulation, en réduisant le temps d'accès aux dossiers de postulation et en accélérant la vitesse de transmission des dossiers de postulation ;
- Accélérer la vitesse de réponse aux candidats et ainsi valoriser l'image de l'employeur État du Valais sur le marché de travail ;
- Économiser du papier et des frais pour l'envoi des accusés de réception et le renvoi des dossiers aux candidats non retenus par courrier ;
- Permettre d'assurer l'ensemble du processus d'engagement de manière digitalisée, entre le recrutement (OTB), l'engagement (dans la plate-forme ECM qui stocke les décisions) et le dossier électronique du personnel (eDossier dans SAP).

Désormais le Service de la mobilité permet à tous les candidats la possibilité de déposer leur candidature de manière électronique.

Cette application offre la possibilité de réaliser la présélection, la sélection et le rapport de sélection de manière informatisée. De plus, il permet au Service des ressources humaines (SRH) de traiter les candidatures et la correspondance y relative de manière informatisée et standardisée.

Pour finaliser le processus, le Service de la mobilité doit encore traiter et scanner d'autres documents afin de préparer le dossier complet avant de l'introduire dans la plate-forme ECM. Toute la suite est traitée de manière informatique par les diverses instances. Une fois le préavis donné par le SRH, l'autorité d'engagement peut prendre sa décision qui est ensuite notifiée par le Service au candidat retenu.

Cette façon de travailler avec OTB s'est généralisée à l'ensemble du Service de la mobilité qui doit repourvoir une trentaine de poste par année en plus de l'engagement de personnes de durée déterminée en cas d'absence prolongée d'un titulaire de poste.

DE E-REKRUTIERUNGSSYSTEM

Am Rekrutierungsverfahren selber – Vorselektion, Selektion, Anstellungsantrag – ändert sich nichts, nur dass es jetzt digital abgewickelt wird.

Hauptziele

Mit der E-Rekrutierung will man verschiedene Ziele erreichen, unter anderem:

- Verbesserung des Images der Kantonsverwaltung als attraktiver und moderner Arbeitgeber, der Kandidaten die Möglichkeit gibt, sich auf eine ausgeschriebene Stelle elektronisch zu bewerben;
 - Erhöhung der Effizienz und der Qualität in der Bearbeitung der Bewerbungs-dossiers, indem die Zugriffszeit auf die Bewerbungs-dossiers verkürzt und deren Weiterleitung beschleunigt wird;
 - Antworten auf Bewerbungen erreichen die Kandidaten schneller, zur weiteren Verbesserung des Images des Staates Wallis auf dem Arbeitsmarkt;
 - Einsparung von Papier und Versandkosten für Empfangsbestätigungen und die Returnierung abgelehnter Bewerbungen an die Kandidaten per Post;
 - Sicherstellung des gesamten Anstellungsverfahrens in digitalisierter Form, zwischen der Rekrutierung (OTB), der Anstellung (im ECM-System, das die Entscheidungen speichert) und dem elektronischen Personaldossier (e-Dossier auf SAP).
- Künftig bietet die Dienststelle für Mobilität allen Kandidaten die Möglichkeit, ihre Bewerbung elektronisch einzureichen.

Die E-Rekrutierung ermöglicht es, die Vorselektion, die Selektion und den Selektionsbericht elektronisch auszuführen. Zudem ermöglicht sie es der Dienststelle für Personalmanagement (DPM), die Bewerbungen und den dazugehörigen Schriftverkehr elektronisch und standardisiert zu bearbeiten.

Um das Verfahren abzuschliessen, muss die Dienststelle für Mobilität dann nur noch die übrigen Unterlagen bearbeiten und einscannen, um das vollständige Dossier in das ECM-System eingeben zu können. Alles andere wird dann von den einzelnen Stellen elektronisch erledigt. Sobald die Vormeinung der DPM vorliegt, kann die Anstellungsbehörde ihren Entscheid treffen, welcher dann von der Dienststelle dem ausgewählten Kandidaten zugestellt wird.

Die DFM, die pro Jahr etwa dreissig Stellen neu zu besetzen hat (zuzüglich befristeter Anstellungen bei längerer Abwesenheit eines Stelleninhabers) führt diese Arbeitsweise mit dem OTB-System für die ganze Dienststelle ein.

Appel à idées et photos

Ideen und Fotos gesucht

Le journal Dynamik est édité deux fois par année et nous sommes toujours à la recherche d'idées pour enrichir et illustrer cette revue.

Vous avez des sujets qui vous tiennent particulièrement à cœur? Des informations à communiquer? Des photos incroyables à partager? Si c'est en lien avec votre travail alors envoyez-nous vos propositions à sylvie.nicollerat@lrcommunication.ch, n'hésitez pas et foncez!

Nous sommes impatients de découvrir vos articles et vos clichés. Merci d'avance pour votre collaboration!

Le comité du journal

DE Die Hauszeitung Dynamik erscheint zweimal im Jahr, und wir sind immer auf der Suche nach Ideen, um die Zeitung noch reichhaltiger und farbiger zu machen.

Gibt es – in Zusammenhang mit Eurer Arbeit – Themen, die Euch besonders am Herzen liegen, Informationen, die Ihr gerne weitergeben, oder spannende Bilder, die Ihr gerne teilen möchtet? Dann schickt uns Eure Vorschläge an: sylvie.nicollerat@lrcommunication.ch – keine Hemmungen, gebt ruhig Gas!

Wir sind schon sehr gespannt auf Eure Beiträge und Bilder. Vielen Dank im Voraus für Euer Mitwirken!

Euer Hauszeitungskomitee



Route de la Furka / Furkastrasse

Impressum

Conception
Laurence Rausis

Rédaction
Vincent Pellissier
Anton Karlen
Nils Panchaud
Janick Zentriegen
Jacques Crettaz
Tamara Monnet

Christoph Grand
Eric Duc
Sylvie Nicollerat
Roland Crettaz
Christian Biffiger

Traduction
Daniel Schuppisser

Graphisme
Forme

Typographies
Optimo Px Grotesk
FF Franziska

Impression
Mengis Druck AG
Digi Fine Jet 90g / m²



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