

DYNAMIK

P.P.
CH-1950 SION

LA POSTE 

Le magazine du Service de la mobilité
Die Hauszeitung der Dienststelle für Mobilität
N° 5 — mai 2020
Nr. 5 — Mai 2020

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



Rétrospective 2019

Retrospektive 2019

Sortie technique du SDM
au Tunnel du Lötschberg
- 04.10.2019

Die DFM auf einem
Arbeitsbesuch
im Lötschbergtunnel
- 04.10.2019



Inauguration du pont Chinegga, ouvrage principal
du projet de contournement de Stalden - 29.11.2019

Einweihung der Chinegga-Brücke, Herzstück des
Umfahrungsprojekts Stalden - 29.11.2019

Simulation d'accident
dans un tunnel

Unfallübung in einem
Tunnel



Le mardi 19 novembre 2019 un exercice impliquant un accident avec véhicule en feu et incident chimique a été organisé par les responsables sécurité des communes de Monthey et Collombey-Muraz en collaboration avec l'État du Valais. Cette action extraordinaire a nécessité la fermeture du tunnel.

Am Dienstag, den 19. November 2019, führten die zuständigen Sicherheitskräfte der Gemeinden Monthey und Collombey-Muraz zusammen mit dem Kanton eine Übung durch, bei der ein Unfall mit brennendem Fahrzeug und Chemieunfall nachgestellt wurde. Für diese Übung musste der Tunnel geschlossen werden.

Chères collaboratrices, chers collaborateurs,
Ce journal ne parlera pas du virus qui a chamboulé nos vies il y a quelques semaines. Ce journal est là pour montrer la vie du service, pour témoigner de l'activité des personnes qui s'occupent au quotidien de la mobilité des valaisannes et des valaisans. J'aimerais prendre le temps de cet édito pour revenir sur une chose que nous devons maintenir malgré ce virus : nos liens. Nous, qui maintenons les liens physiques entre les gens de ce canton ne devons pas perdre ceux qui nous unissent à l'interne. C'est pourquoi vous avez vu que nous avons initié plusieurs actions destinées à garder ces liens, et même à les renforcer. Nous espérons que vous en profiterez !

Cette édition du Dynamik est particulière car elle contient une partie du « monde d'avant », relayée durant la période de confinement. Cette parenthèse nous donne l'occasion de réfléchir à notre existence et ce qui se passera ensuite. Que nous apprendra cette période ? Reviendrons-nous en quelques jours à nos vies d'avant ? Changerons-nous des choses ? Ces réponses, c'est à nous de les apporter, avec confiance.

Vincent Pellissier
Chef de service

DE Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

In diesem Magazin wird nicht vom Virus die Rede sein, das vor ein paar Wochen unser Leben auf den Kopf gestellt hat. Das "Dynamik" ist dazu da, über das Leben in unserer Dienststelle und die Tätigkeit der Personen zu berichten, die sich Tag für Tag für die Mobilität der Bevölkerung einsetzen. Ich möchte in diesem Editorial nur kurz auf etwas hinweisen, was wir uns, diesem Virus zum Trotz, bewahren müssen: unsere Verbindung zu einander. Wir, die wir die physischen Verbindungen zwischen den Menschen in diesem Kanton aufrechterhalten, dürfen unseren inneren Zusammenhalt nicht verlieren. Darum habt ihr wohl bemerkt, dass wir mehrere Aktionen gestartet haben, um diese Verbindung zueinander erhalten oder sogar noch stärken zu können. Wir hoffen, dass ihr davon Gebrauch machen werdet!

Das Besondere an dieser Dynamik-Ausgabe ist, dass sie noch Inhalte aus der «Zeit davor» enthält, die nun in der Phase des Lockdowns verbreitet werden. Diese Auszeit gibt uns die Gelegenheit, über unser Dasein und unser Leben danach nachzudenken. Was werden wir aus dieser Zeit lernen? Kehren wir nach ein paar Tagen einfach zu unserem vorigen Leben zurück – oder werden wir manche Dinge ändern? Auf diese Fragen werden wir, mit Zuversicht und Optimismus, Antworten finden müssen.

Vincent Pellissier
Dienstchef

Sommaire Inhalt

02

Rétrospective 2019
Retrospektive 2019

03

Édito

04

Nos Jubilaires
Unsere Jubilare

05

Coin des RH
Personal-Ecke

06

Regards croisés
Ein Beruf – zwei Blickwinkel

07

Le SDM s'investit pour les Championnats du Monde Route UCI d'Aigle-Martigny
Die DSM legt sich ins Zeug für die UCI Rad-WM 2020 Aigle-Martigny

08

Des téléphériques depuis la plaine
Die Seilbahnen von der Ebene ins Gebirge

09

Agenda 2030 de l'État du Valais
Agenda 2030 des Kantons Wallis

10

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

11

Je viens de manière différente au travail
Ich fahre nicht mit dem Auto zur Arbeit, sondern

12

Quelques brèves
Kurznews

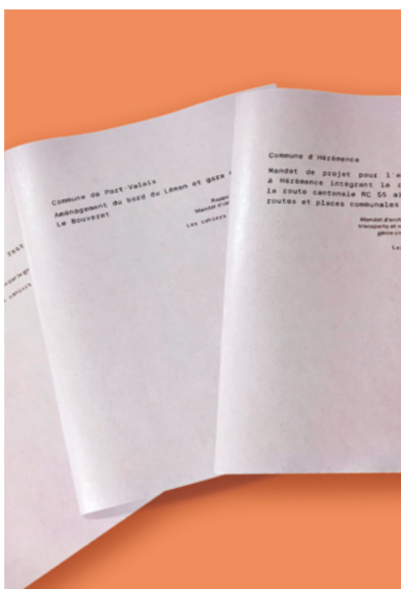
14

Statistiques 2019
Statistiken 2019

Cahiers de la mobilité

2019 a vu naître Les cahiers de la mobilité, destinés à porter la vision du SDM auprès des acteurs de la mobilité de notre canton.

2019 wurden die ersten "Cahiers de la Mobilité" herausgegeben, mit denen die DFM den Akteuren im Bereich Mobilität ihre Vision vermitteln will.



Travaux de la route cantonale du centre de Naters

Arbeiten an der Kantonsstrasse im Zentrum von Naters



Nos jubilaires

Unsere Jubilare

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

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



Schnydrig Peter, Strassenwärter I, Kreis 1, Secteur 11
Aymon Angèle, Collaboratrice administrative, SDM LOG CCSR



Zeiter Norbert, Betriebsleiter, Seilbahn LTUO
Pfammatter Christoph, Stv. Betriebsleiter, Seilbahn LRE
Philippoz Martine, Secrétaire de direction, PAF Perso Admin Fina
Walker Urban, Gruppenleiter, DFM GE III Brig
Walser Hans-Juerg, Arbeiter/Chauffeur, DFM GE III Brig
Jaeger Aldo, Bauführer, DFM LOG Dir. Sect.
Schnydrig Elian, Sekretärin/Buchhalterin, DFM GE III Brig
Furrer Christian, Betriebsleiter, Seilbahn LSSG
Monnet Olivier, Cantonnier II, Arr. 3 Secteur 31
Lehner Pius, Strassenwärter II, Kreis 1 Secteur 13



Anchisi Evelynne, Collaboratrice administrative, SDM LOG CCSR
Escher Adolf, Arbeiter/Chauffeur, DFM GE III Brig
Dubuis Joël, Cantonnier I, Arr. 2 Secteur 23
Mittaz Georges Alain, Ouvrier professionnel, SDM LOG Sécurité
Sarrasin Pierre, Cantonnier II, Arr. 3 Secteur 31
Zuber Nathalie, Sekretärin-Assistentin, Kreis 1 Administration
Wyer Urs, Strassenmeister, Kreis 1 Sektor 11

Putallaz Gilles, Cantonnier II, Arr. 2 Secteur 23
Arnold Leo, Arbeiter/Chauffeur, DFM GE III Brig



Gaspoz Anne-Laure, Secrétaire-assistante, Arr.2 Administration
Escher Marco, Arbeiter/Chauffeur, DFM GE III Brig
Blatter Roland, Strassenwärter II, Kreis 1 Secteur 11
Sauthier Patrick, Chef d'arrondissement, Arr. 2 Direction
Rey Adam, Collaborateur technique, IRT Géoroutes
Jacquemoud Michel, Ouvrier professionnel, Arr. 3 Secteur 33
Haas Ludwig, Collaborateur technique, SDM LOG Sécurité
Théodoloz Jean-Claude, Ouvrier professionnel, SDM LOG Mécanique
Stoffel Patrick, Bauführer, Kreis 1 Studien & Arbeiten
Burgener Stefan, Sektionschef, Sektion Verkehr
Décaillet Claude, Cantonnier II, Arr. 3 Secteur 31
Amacker Christian, Betriebsleiter, Seilbahn LRE
Roduit Jean-Michel, Chef technique, Télé DAC
Varone Charly, Cantonnier II, Arr. 2 Secteur 23
Kuonen Patrick, Strassenwärter I, Arr. 1 Secteur 13
Aschilier René, Strassenwärter I, Kreis 1 Secteur 13
Kalbermatter Reinhard, Strassenwärter I, Kreis 1 Secteur 13
Rudin Jacques, Adjoint au chef administratif, PAF Perso Admin Fina



Schroeter Thomas, Betriebsleiter, Seilbahn LGJ
Bénet Jérôme, Cantonnier II, Arr. 3 Secteur 33
Siggen Fabien, Ouvrier-chauffeur, SDM UT III Sierre
Métraiiller Hervé, Cantonnier II, Arr. 2 Secteur 22
Dirren Herold, Strassenwärter II, Kreis 1 Secteur 12
Antille Didier, Cantonnier II, Arr. 2 Secteur 21
Esteve José, Voyer de secteur, Arr. 2 Secteur 22



De Francesco Jean-Daniel, Cantonnier II, Arr. 2 Secteur 21
Déléze Laurent, Ouvrier professionnel, SDM LOG Mécanique
Hawes David, Seilbahnkontrollleur, Seilbahn LTUO
Pellissier Vincent, Chef de service, Direction.
Gaudin Pierre, Ouvrier professionnel, SDM LOG Mécanique
Huguet Bertrand, Chef de chantier, Arr 3 Études travaux
Clausen Marcel, Seilbahnkontrollleur, Seilbahn LFB
Christen Nicolas, Ouvrier-chauffeur, SDM UT III Sierre
Borgeat Fabien, Concierge, SDM UT III Sierre
Donnet Christian, Cantonnier II, Arr. 2 Secteur 22
Fellay Eric, Cantonnier II, Arr. 3 Secteur 32
Squaratti Stefan, Technischer Mitarbeiter, DFM GE III Brig

Coin des RH

Personal-Ecke

Consommation d'alcool au travail

En tant qu'employeur, l'État du Valais ne tolère pas la consommation d'alcool ou de substances illégales pendant le travail. Chaque employé est tenu de respecter cette règle afin de préserver la santé et la sécurité au travail, favoriser le bien-être de tous et garantir la productivité et la qualité du travail. Le personnel doit se présenter au travail dans un état qui lui permette d'exécuter ses tâches de manière irréprochable et en toute sécurité.

Pour éviter la consommation à risque et la dépendance, le SDM est chargé d'appliquer des mesures de prévention. Ces dernières passent notamment par : la réorganisation des conditions de travail, le développement d'un climat de travail adapté, la mise en relation avec les instances d'aide et l'information. Une « charte »

de prévention des risques liées à l'alcool sera ainsi créée au sein du Service durant cette année. Elle vous sera prochainement transmise par courrier à votre domicile.

Discretion

Si vous souhaitez exprimer ou partager vos inquiétudes par rapport à votre consommation d'alcool ou d'autres substances, vous pouvez vous adresser en toute discrétion à votre supérieur hiérarchique, au répondant RH du Service ou au Bureau de soutien et de gestion des conflits. Ceux-ci se tiennent à votre disposition pour des informations, des conseils ou de l'aide !

Ensemble, assurons une place de travail saine !

DE Alkohol am Arbeitsplatz

Als Arbeitgeber duldet der Staat Wallis keinen Konsum von Alkohol oder illegalen Substanzen während der Arbeit. Daran haben sich alle Angestellten zu halten, damit die Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz gewährleistet, das Wohlergehen aller gefördert und die Produktivität und Qualität der Arbeit gesichert werden kann. Das Personal muss in einer Verfassung zur Arbeit erscheinen, in der es seine Aufgaben tadellos und sicher auszuführen kann.

Um Risikokonsum und Abhängigkeit zu verhindern, ist die DFM beauftragt, Präventionsmassnahmen zu ergreifen. Die Prävention erfolgt durch die Umgestaltung der Arbeitsbedingungen, die Schaffung eines angemessenen Arbeitsklimas und die Kontaktvermittlung zu Hilfs- und Beratungsstellen. Noch im Verlaufe dieses Jahres wird die Dienststelle eine interne «Charta» zur Prävention vor Risiken beim Alkoholkonsum erschaffen und sie per Post allen Angestellten nachhause schicken.

Vertrauliche Behandlung

Sollte sich jemand Sorgen über seinen Konsum von Alkohol oder anderen Substanzen machen und darüber sprechen wollen, so kann er sich an seinen Vorgesetzten, an die HR-Ansprechperson oder an das Büro für Mitarbeiterunterstützung und Konfliktmanagement wenden. Diese Stellen sind da, um zu informieren, zu beraten und zu helfen!

Sorgen wir gemeinsam für einen gesunden und sicheren Arbeitsplatz!

Informatikmittel

Die DFM wurde von der Kantonalen Dienststelle für Informatik (KDI) einer Kontrolle unterzogen. Wir erinnern Euch daran, dass Euch die Informatikmittel für berufliche Zwecke zur Verfügung stehen. Jeder einzelne wird in den Weisungen betreffend die Nutzung der Informatikmittel und der Telefonie über die für ihn geltenden Rechte und Pflichten informiert. So dürft Ihr zum Beispiel Eure geschäftliche E-Mailadresse nur im Rahmen Eurer beruflichen Tätigkeit für den Kanton benutzen.

Auf dieser Seite im Intranet kann man sich diese Weisungen in Erinnerung rufen: <https://www.vs.ch/group/informatique/directives> – ein kurzer Refresh dürfte wohl jedem gut tun!

Die Nutzungsregeln, die Verantwortlichkeiten, die Rechte und

Pflichten des einzelnen Benutzers – all dies wurde in diesen Weisungen festgelegt.

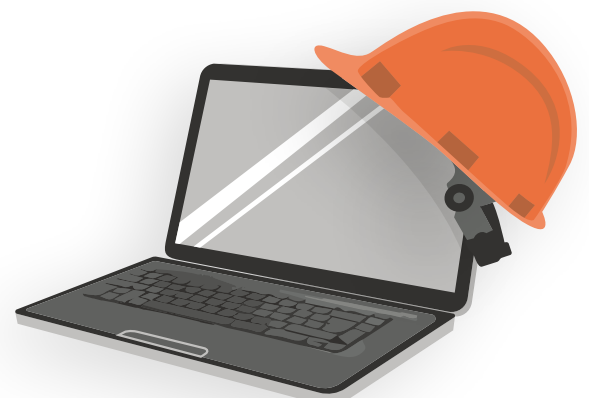
texte de Fanny Rossier-Salamin

FR Moyens informatiques

Le SDM a fait l'objet de contrôles effectués par le Service Cantonal de l'Informatique (SCI). Nous vous rappelons que les moyens informatiques sont mis à votre disposition pour vos activités professionnelles. Chacun est informé de ses droits et obligations définis comme tels dans les directives concernant l'utilisation des moyens informatiques et de la téléphonie. Par exemple, votre adresse email professionnelle doit être utilisée uniquement dans le cadre de vos activités et tâches en lien avec le canton.

Pour relire ces directives, rendez-vous sur la page intranet suivante :

[vs.ch/group/informatique/directives](https://www.vs.ch/group/informatique/directives). Un petit refresh, ça peut être utile!



Regards croisés

Ein Beruf – zwei Blickwinkel

Anja Kolhbrenner (AK), secrétaire confirmée, et Alizée Betsch (AB), stagiaire, travaillent toutes les deux dans les bureaux du SDM. Elles ont répondu avec plaisir à quelques questions:

Die festangestellte Sekretärin Anja Kolhbrenner (AK) und die Praktikantin Alizée Betsch (AB) arbeiten beide DFM-Sekretariat. Sie waren gerne bereit, uns ein paar Fragen zu beantworten:



Alizée Betsch et Anja Kolhbrenner
Alizée Betsch und Anja Kolhbrenner

Depuis combien de temps travaillez-vous au sein du SDM et quelle est votre fonction précise ?

Wie lange arbeitet ihr schon bei der DFM und was ist eure genaue Funktion?

(AB) Je travaille au SDM depuis avril 2019. J'y effectue un stage qui m'a permis de clôturer mes études. Ce stage est placé sous la tutelle de Pascal Bovey (délégué à la mobilité). Dans ce cadre, j'ai travaillé sur différents projets comme l'accompagnement de l'implantation d'un système de covoiturage dans la commune de Bagnes, la mise à jour du site Rail VS, la redynamisation de la cartographie des projets en cours sur le site du Conseil du Léman, la sécurisation du cheminement piéton entre la gare de Sion et la future HES. Ces différentes tâches m'ont permis de prendre connaissance de plus gros projets comme Eurotube ou le RER Sud Léman. J'ai également commencé à travailler en collaboration avec Philippe Schwery (ingénieur projet routiers) et Sébastien Métrailler (chargé de projet mobilité douce) sur l'analyse de la cyclabilité des routes cantonales dans l'optique d'un plan directeur cantonal de la mobilité cycliste des pendulaires.

(AK) Ich arbeite seit fast 2 Jahren bei der DFM in Sitten als Sekretärin-Übersetzerin. Zu meinen Aufgabenbereichen zählen nebst den allgemeinen administrativen Arbeiten auch der Empfang, die Schalter- und Telefonpermanenz, das Erstellen von diversen Departements- und Staatsratsentscheiden, die Sitzungsorganisation, die Mithilfe bei der Personalverwaltung und tägliche Übersetzungsarbeiten.

Avez-vous des tâches similaires ou chacune a des missions bien définies ?

Habt ihr ähnliche Aufgaben oder hat jeder von euch einen klar definierten Aufgabenbereich?

(AB) Chacune de nous a des tâches bien définies mais nous avons pu collaborer, notamment sur le site Rail VS. J'ai fait appel aux talents de traductrice d'Anja afin d'assurer une lecture possible dans les deux langues du canton.

(AK) Wir haben beide an und für sich sehr unterschiedliche Aufgaben, hatten aber schon das eine oder andere Mal die Gelegenheit zusammenzuarbeiten, zum Beispiel für die Übersetzung einer Internetseite der Sektion Verkehr. Ich stehe für Übersetzungen und andere Fragen, welche die internen Abläufe betreffen, zur Verfügung. Alizée ist sehr vom Thema Mobilität und nachhaltige Entwicklung begeistert und ist immer für eine interessante und lehrreiche Unterhaltung offen.

Quels sont les travaux que vous préférez effectuer ?

Welche Arbeiten macht ihr am liebsten?

(AB) Les travaux que je préfère effectuer sont les sorties sur le terrain pour prendre connaissance des projets ainsi que les rencontres avec les différents acteurs de la mobilité dans le canton. Ce sont les tâches concrètes qui permettent le plus de comprendre les enjeux de notre travail.

(AK) Die Arbeiten im Sekretariat sind sehr abwechslungsreich und interessant und das Schöne darin ist, dass wir jeden Tag noch neue Dinge dazulernen. Am meisten Spass macht mir der Empfang, die Verwaltung des Terminkalenders unseres Dienstchefs und die diversen Übersetzungsarbeiten.

Comment gérez-vous le bilinguisme dans le département ?

Wie handhabt ihr die Zweisprachigkeit im Departement?

(AB) Le bilinguisme n'est pas mon point fort, mais je peux toujours compter sur l'aide de mes collègues haut-valaisans afin de m'aider dans les traductions.

(AK) Gute sprachliche Kompetenzen sind bei uns sehr wichtig und einige der Kollegen sind auch perfekt zweisprachig, was natürlich von grossem

Vorteil ist. Zweisprachigkeit ist zwar wichtig, aber nicht unabdingbar, da jeden Tag französisch- sowie deutschsprachige Kollegen im Büro sind, die bei etwaigen Fragen oder Unsicherheiten immer gerne helfen.

Avez-vous les mêmes responsabilités ou y a-t-il une hiérarchie précise ?

Habt ihr die gleichen Verantwortungen oder gibt es eine klare Hierarchie?

(AB) Nos métiers sont tous les deux bien différents mais complémentaires.

(AK) Unsere Berufe und Aufgabenbereiche sind unterschiedlicher Natur, aber wir stehen einander bei Fragen jederzeit zur Verfügung.

Y a-t-il une bonne ambiance dans le bureau ?

Herrscht eine gute Atmosphäre im Büro?

(AB) Oui, l'ambiance est bonne, tout le monde est accessible et à l'écoute, ce qui est toujours agréable lorsqu'on est en formation. Je m'y suis sentie très bien accueillie alors que j'arrivais seule, sans connaître personne en Suisse. Je tiens d'ailleurs à remercier mes collègues pour leur gentillesse.

(AK) Ja, es herrscht generell eine super Stimmung im Büro. Wir sind zu dritt im Sekretariat, alle mit einem sehr unterschiedlichen Temperament und Charakter, aber wir ergänzen uns wirklich gut. Es wird viel gearbeitet aber auch täglich herzlich gelacht.

Connaissez-vous la plupart de vos collègues qui travaillent à l'extérieur ?

Kennt ihr die Meisten eurer Kollegen, die ausserhalb arbeiten?

(AB) Par manque de temps, je n'ai pas encore eu l'occasion de connaître mes collègues qui travaillent en extérieur. Et comme mon travail concerne plutôt la planification, je suis dans les bureaux de Mutua.

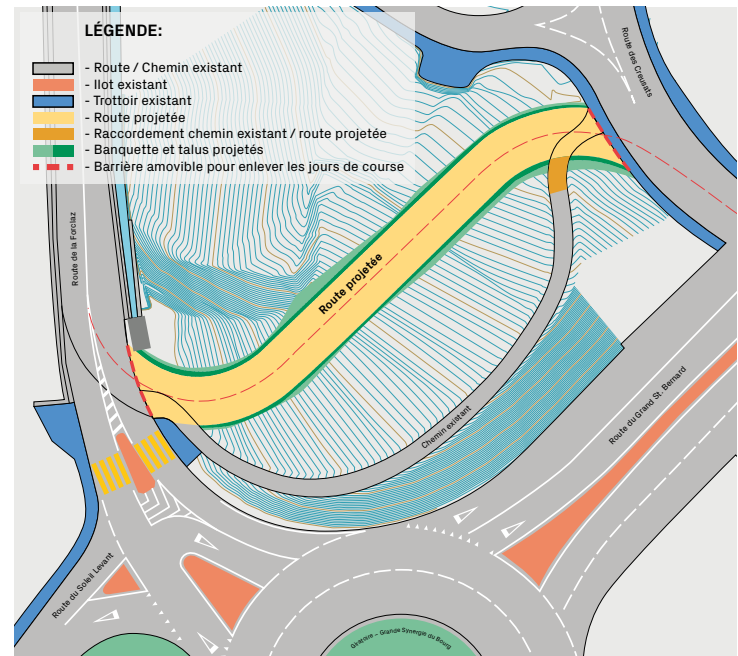
(AK) Die Dienststelle für Mobilität ist mit über 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine der grössten Dienststellen des Departementes. Bei Sitzungen, Telefongesprächen und Firmenausflügen hatte ich schon die Gelegenheiten etliche der Kollegen kennenzulernen, aber schätzungsweise über die Hälfte kenne ich leider noch nicht.

Le SDM s'investit pour les Championnats du Monde Route UCI Aigle-Martigny

Die DSM legt sich ins Zeug für die UCI Rad-WM2020 Aigle – Martigny

Pour la première fois depuis leur création en 1921, les Championnats du Monde Route UCI (union cycliste internationale) se dérouleront dans les cantons de Vaud et du Valais. La course se disputera du 20 au 27 septembre 2020, soit huit jours de compétition avec plus de 1200 coureurs. (note: à ce jour, et compte tenu de la situation liée au COVID-19, nous ne savons pas si cette manifestation pourra avoir lieu).

Zum ersten Mal seit ihrer ersten Durchführung 1921 finden die Strassenweltmeisterschaften des UCI (Weltradsportverband) in den Kantonen Waadt und Wallis statt. Die Rennen werden vom 20. Bis 27. September 2020 ausgetragen, also in einem 8-tägigen Wettkampf mit über 1200 Rennfahrer/innen (Anmerkung: Aufgrund der COVID 19-Situation ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht bekannt, ob die Veranstaltung durchgeführt werden kann).



Route de liaison provisoire pour les Championnats du monde de cyclisme 2020
Provisorisches Strassenstück für die Radweltmeisterschaft 2020

Le SDM est appelé à contribuer afin de garantir une infrastructure de qualité tout au long du parcours de la course sur territoire valaisan. Voici une liste, non exhaustive, des quelques travaux effectués dans ce cadre par le SDM :

- Construction d'une route provisoire (env. 80m) afin d'éviter le giratoire du Transalpin sur la route d'accès au Grand-Saint-Bernard.
- Modification provisoire d'un carrefour giratoire par suppression temporaire de la pastille centrale.
- Amélioration du tapis bitumineux ainsi que des travaux de sécurisation dans la montée du Col de la Petite Forclaz.

Par ailleurs, L'UT III (Unité Territoriale 3), qui agit pour le compte de l'OFROU sur les routes nationales situées sur le territoire du Canton du Valais, aura certainement des actions à remplir afin d'assurer la sécurité

des usagers des routes nationales en marge de cet événement (fermeture temporaire d'échangeurs autoroutiers, signalisation, etc).

De plus, la section Transports, par son chargé de projets en mobilité douce, coordonne la mise en œuvre de quinze itinéraires cyclo-sportifs même si, habituellement, la création d'itinéraires de mobilité douce est du ressort des communes ; en marge des CMR2020, c'est au SDM que le Conseil d'État a confié la mission de mettre sur pied ces itinéraires afin de promouvoir le Valais comme destination touristique « Vélo ».

texte de Sébastien Terrettaz

DE Die SDM wir hierzu ihren Beitrag leisten, damit die Rennen auf Walliser Boden auf einer tadellosen Infrastruktur stattfinden können: Hier eine - nicht abschliessende - Liste der von der SDM geleisteten Arbeiten:

- Anlegung eines provisorischen Strassenstücks von ~80 m Länge zur Umfahrung des Transalpin-Kreisels auf der Zufahrtsstrasse zum Grosse St. Bernhard.
- Abänderung eines Kreisels zu einer vierarmigen Kreuzung;
- Beseitigung einiger Verkehrsinseln auf der letzten Gerade der Rennstrecke;
- Ausbesserung des Teerbelags sowie Sicherungsarbeiten in der Steigung des Col de la Petite Forclaz;
- Die GE III (Gebietseinheit III), die auf den Nationalstrassen auf Kantonsgebiet im Auftrag des ASTRA tätig ist, wird sicher auch in Aktion treten müssen, um die Sicherheit der Nationalstrassenbenützer am Rande dieses Ereignisses zu gewährleisten (temporäre Schliessung von Autobahnausfahrten, Signalisation etc.)
- Die Sektion Verkehr, bzw. deren Beauftragter für Langsamverkehrsprojekte, wird die Realisierung von 15 Rennrad-Routen koordinieren. Wege des Langsamverkehrs anzulegen, ist normalerweise Sache der Gemeinden, doch im Vorfeld der Rad-WM 2020 erteilte der Staatsrat der DFM den Auftrag, diese Routen rechtzeitig zu verwirklichen, um das Wallis als Destination für den Velotourismus zu promoten.

Des téléphériques depuis la plaine

Die Seilbahnen von der Ebene ins Gebirge

Au milieu du XX^e siècle, les réflexions menées pour désenclaver les villages ont conduit à la mise en service de téléphériques de liaison depuis la plaine. En effet, c'était le meilleur moyen pour palier l'absence de route carrossable. L'automobile était un bien rare, surtout dans les régions rurales, et les moyens financiers ou techniques ne permettaient pas encore la construction de route.

Le temps d'une génération fut ensuite nécessaire pour qu'un réseau



Les nouveaux téléphériques d'Isérables
Die Seilbahnen von Isérables

roucier performant et confortable se dessine et contribue à l'essor économique et touristique du Canton.

Petit à petit, les téléphériques sont devenus complémentaires, puis subsidiaires à la route. Ils auraient pu disparaître complètement du réseau de mobilité cantonal si leur exploitation n'avait été soutenue par les pouvoirs publics... exactement comme pour les lignes de bus ou de trains. Pour rappel, les transports publics ne couvrent pas leurs coûts avec les billets. L'aide publique permet d'avoir des tarifs accessibles et de remplir l'obligation de desserte imposée par la loi. Les investissements (entretiens, rénovations, renouvellements) et les déficits d'exploitations sont couverts par les pouvoirs publics.

Aujourd'hui, plus de 22 installations par câble assurent des liaisons entre la plaine et la montagne, pour les habitants, les pendulaires et les touristes mais aussi pour le courrier ou la pharmacie. Ces téléphériques sont donc des moyens de transports public. Les voyageurs peuvent les utiliser avec l'abonnement général ou le demi-tarif. Ce sont des installations reconnues dans le trafic régional de voyageurs (TRV).

Les avantages des transports en téléphériques peuvent à nouveau être valorisés, à l'instar de ce qui s'est fait il y a 60 ans, dans la perspective d'un aménagement renouvelé de la montagne :

- Franchissement : c'est le mode par excellence pour franchir des obstacles et des dénivelés.
- Rapidité : le téléphérique est notamment intéressant lorsqu'il est plus rapide que la voiture. C'est le cas pour Riddes – Isérables, par exemple.
- Fréquence : les courses sont nombreuses, voire à volonté.
- Efficacité : c'est un mode de transport peu gourmand en électricité car la masse des moteurs n'est pas en mouvement et l'on peut régénérer du courant en freinant des charges à la descente.
- Écologie, emprise au sol.
- Sécurité (avalanches, chutes de pierres, affaissements de terrains).

La dispersion de l'habitat se révèle cependant peu compatible avec une accessibilité par remontées mécaniques : la ligne est droite, les pylônes sont peu esthétiques et les arrêts intermédiaires péjorent l'efficacité.

Focus sur le TRI

L'ancien téléphérique Riddes – Isérables (qui remplaçait l'original de 1942) datait de 1957. Beaucoup d'éléments avaient évidemment été changés durant sa longue vie. En 2009, un nouveau téléphérique de 25 places a pris sa place. La capacité est passée de 15 à 25 places et 2x2 câbles porteurs ont été installés pour améliorer la stabilité au vent et mieux stabiliser le câble tracteur.

→ Temps de parcours / Fahrzeit: 6 minutes

→ Dénivelé / Höhenunterschied: 600m

→ Fréquence / Frequenz: 30 minutes, soit 31 courses par jour (sur la base de la demande actuelle, avec une ligne de bus, Isérables pourrait profiter uniquement de 12 paires de courses par jour selon les critères de l'Office Fédéral des transports (OFT).

→ Trafic moyen / Mittlerer Tagesverkehr: 229 voyageurs/jour.

L'exploitation et la surveillance sont effectuées par du personnel qualifié dans les remontées mécaniques. Ils assurent une grande partie de l'entretien courant de l'installation. Sujets au vertige s'abstenir !

Depuis l'entrée en vigueur du système d'indemnisation des coûts en 1996, il n'y a plus de difficultés financières pour les installations reconnues dans le trafic régional. Leurs déficits d'exploitation sont couverts par les indemnités des commanditaires (Confédération, Canton du Valais et communes de la région). Auparavant, faute de moyens financiers, le canton avait dû reprendre certaines installations pour éviter leur démantèlement (par exemple Raron – Eischoll et Fürgangen – Bellwald en 1973). Le TRI a quant à lui été construit par l'armée et toujours exploité par le canton. Ceci explique pourquoi certains téléphériques sont gérés aujourd'hui directement par des employés du SDM, qui sont donc nos collègues directs. Selon le concept cantonal de la mobilité 2040, les télé-gérés seront exploités différemment à moyen terme.

texte de Stefan Burgener et Gilles Déléze

DE Aus leicht nachvollziehbaren Gründen wurden Mitte des 20. Jahrhunderts von der Talebene her Seilbahnen gebaut, um isolierte Dörfer in der Höhe zu erschliessen. Dies war das beste Mittel, um das Fehlen einer befahrbaren Strasse wett zu machen. Das Auto war, vor allem in ländlichen Gebieten, noch kein alltägliches Gut, und für den planerischen und systematischen Strassenbau fehlte es noch weitgehend an den finanziellen oder technischen Mitteln.

Es brauchte eine ganze Generation, damit ein komfortables und leistungsfähiges Strassennetz Form annehmen und zu einer Stütze des touristischen und wirtschaftlichen Aufschwungs des Kantons werden konnte.

Dabei wurden die Seilbahnen gegenüber der Strasse nach und nach, zuerst noch zu einer komplementären, dann nur mehr zu einer subsidiären Alternative. Sie wären wohl vollständig von der kantonalen Verkehrslandkarte verschwunden, wenn sie nicht von der öffentlichen

9 Agenda 2030 de l'État du Valais

Agenda 2030 des Kantons Wallis

Hand unterstützt worden wären - was für Bus- und Bahnlinien ebenso gilt. Dass der öffentliche Verkehr seine Kosten nicht aus dem einfachen Billetverkauf decken kann, ist völlig normal. Die Hilfe der öffentlichen Hand sorgt für bezahlbare Tarife und für die Erfüllung der gesetzlich vorgeschriebenen Erschliessungspflicht, indem sie die Investitionen (für Unterhalt, Sanierung, Erneuerung) und die Betriebsdefizite deckt.

Über 22 Seilbahnanlagen stellen für Einwohner, Pendler und Touristen eine Verbindung zwischen Ebene und Gebirge sicher – und oft auch für die Post und die Apotheke. Somit sind diese Seilbahnen dem öffentlichen Verkehr zuzurechnen, weshalb Halbtax- oder Generalabonnement für sie gültig sind. Die Anlagen sind anerkannte Mittel des Regionalen Personenverkehrs (RPV).

Die den Seilbahnen eigenen Stärken, die schon vor 60 Jahren überzeugten, gewinnen nach heutiger Sichtweise in der Planung und Gestaltung der Berggebiete wieder an Bedeutung:

- Überwindung von Hindernissen: Seilbahnen sind das Verkehrsmittel par excellence, um Hindernisse und Höhenunterschiede zu überwinden.
- Schnelligkeit: Ein besonderer Vorteil der Seilbahn ist ihre dem Auto überlegene Schnelligkeit. Das trifft z. B. auf die Bahn Riddes- Isérables zu.
- Frequenz: Fahrten sind in fast beliebiger hoher Zahl möglich.
- Energieeffizienz: der Stromverbrauch dieses Verkehrsmittel ist tief, da die Motorenmasse nicht bewegt werden muss und bei den Talfahrten der Kabinen Bremsenergie zurückgewonnen werden kann.
- Ökologie: geringer Landbedarf.
- Sicherheit: sicher vor Lawinen, Steinschlag, Bodenabsenkungen.

Der zersiedelte Wohnraum lässt sich allerdings nicht gut mit einer Erschliessung durch eine Bergbahn vereinbaren. Zwischenhaltestellen schmälern die Effizienz, eine gerade Streckenführung ist unumgänglich und die Masten sind selten ästhetisch.

Fokus auf der TRI

Die Seilbahn Riddes – Isérables wurde 2009 neu erbaut. Eine neue Bahn mit Kabinen à 25 Plätzen trat an die Stelle der alten Anlage aus dem Jahre 1957 (welche damals jene von 1942 ersetzte), in deren lange währenden Betriebszeit viele Bauteile ausgewechselt worden waren. Die Kapazität wurde von 15 auf 25 Plätze erhöht, und es wurden 2x2-Tragseile installiert, um die Windresistenz und die Stabilität des Zugseils zu verbessern.

Die Anlage wird von qualifiziertem Bergbahnpersonal betrieben und überwacht. Dieses besorgt auch einen grossen Teil des laufenden Unterhalts – was kein Job für Leute mit Höhenangst ist!

Seit Inkrafttreten des Kostenabgeltungssystems 1996 haben Anlagen, die als Mittel des Regionalverkehrs anerkannt sind, keine Finanzierungsschwierigkeiten mehr. Die Betriebsdefizite werden durch Abteilungen der Angebotsbesteller (Bund, Kanton Wallis und Gemeinden der Region) gedeckt. Früher musste bei mangelnden finanziellen Mitteln der Kanton manche Anlagen übernehmen, um deren Überleben zu sichern (z. B. Raron – Eischoll und Fürgangen – Bellwald 1973). Die TRI wurde hingegen von der Armee gebaut und schon immer vom Kanton betrieben. Das erklärt, warum einige Seilbahnen heute direkt von Angestellten der SDM, also von unseren Kollegen, geführt werden. Gemäss dem Kantonalen Mobilitätskonzept 2040 ist für die vom Staat geführten Seilbahnen mittelfristig eine andere Betriebsform vorgesehen.

Les projets de l'administration cantonale acceptés dans le programme 2020 du développement durable ont débuté en janvier et avancent tous dans un rythme différent.

Die Projekte der Kantonsverwaltung, die in das Programm für nachhaltige Entwicklung 2020 aufgenommen wurden, starteten im Januar und schreiten in unterschiedlichem Tempo voran.

Le site internet qui présente chaque projet est en ligne et des vidéos sont en cours de montage. La gouvernance se met également en place avec la création d'un pool de délégués (une personne par service) responsables de la prise en compte du développement durable au sein de la marche de leur service. Lucien Pignat représente cette fonction au sein du SDM.

En plus de la gestion administrative de ces projets pour l'ensemble du Canton, notre service est également impliqué dans plusieurs projets dont la promotion de la mobilité électrique. Le déploiement des bornes de recharges électriques sur l'ensemble du territoire valaisan est en cours.

Un nouvel appel pour des nouveaux projets à démarrer en 2021 sera lancé tout prochainement : si vous avez des idées de projet, n'hésitez pas à contacter Lucien !

texte de Laurence Rausis

DE Die Internetseite mit einem Porträt zu jedem Projekt ist online, an den Videoclips wird noch gearbeitet. Zur Umsetzung der Governance gehört auch die Einrichtung eines Delegiertennetzwerks mit 1 Delegierte/r pro Dienststelle, der/die für die Einbezugnahme der nachhaltigen Entwicklung im Betrieb ihrer Dienststelle zuständig sind. In der DFM bekleidet Lucien Pignat diese Funktion.

Zusätzlich zur administrativen Leitung dieser Projekte für den ganzen Kanton ist unsere Dienststelle auch an mehreren Projekten direkt beteiligt, darunter an der Förderung der Elektromobilität. Die Ausweitung des Stromtankstellennetzes auf das ganze Kantonsgebiet ist in Gang.

Der Aufruf zur Projekteingabe 2021 wird demnächst erfolgen: wer eine Projektidee hat, darf sich gerne bei Lucien Pignat melden!



Page d'accueil du site internet / Homepage der Internetseite

Il était une fois au SDM

Es war einmal in der DFM

Le Carrefour de la Mort

Voici le surnom bien sinistre qui fut longtemps attribué au carrefour de l'entrée ouest de Sion après sa modification en 1960. Les faits parlent pourtant en ce sens : en 1962, le nombre d'accidents s'élevait déjà à 47 dont 4 mortels.

Carrefour Sion-Ouest

Le problème : le nombre de voies et la façon dont elles se rejoignent. En effet, les routes venant de Conthey, Châteauneuf-Sion, Sion-Gare, Sion centre et Gravelone se croisent à ce carrefour.

Afin de desservir toutes les destinations, des embranchements multiples, parsemés de stop et de cédez-le-passage, s'entrecroisaient. Les jonctions se faisaient souvent dans l'angle mort d'une des voies de circulation.

La complexité de ce carrefour a longtemps déstabilisé les conducteurs, habitués de l'endroit ou voyageurs de passage, engendrant ainsi les accidents qui donnèrent à ce carrefour sa fâcheuse réputation.

Au fil des ans, des solutions furent proposées : parfois sérieuses, comme la création d'un rond-point à cinq, parfois utopiques, comme la construction d'un échangeur à voies surélevées qui aurait fait belle figure rattaché à une autoroute américaine.

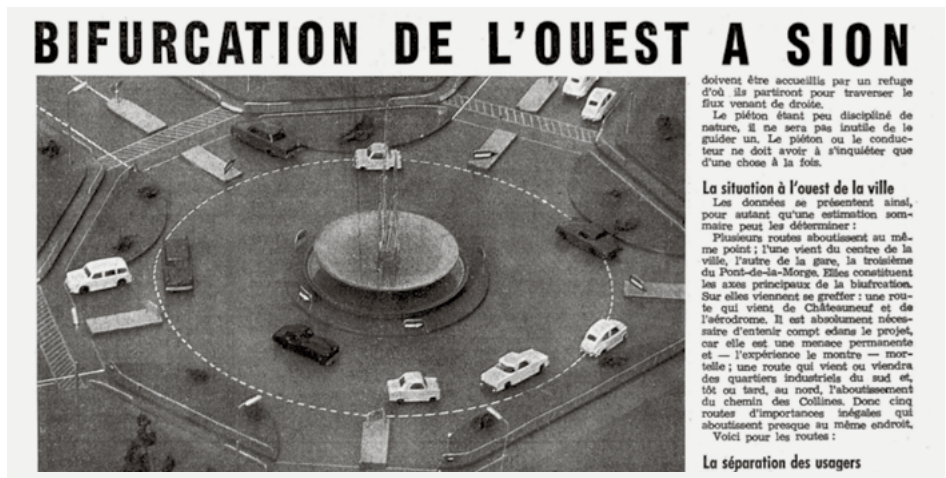
Grâce aux travaux d'élargissement des voies, d'aménagement des présélections et de la construction du PI piéton en 1977 suivi de l'installation de la signalisation lumineuse en 1978, le nombre d'accidents chuta fortement et donna à ce carrefour son aspect actuel. Son surnom de sinistre mémoire fut ainsi relégué au passé.

texte de Guillaume Papilloud

1. Maquette d'un rond-point en 1962
Kreiselmodell 1962
2. Carrefour Ouest de Sion en 1967
Kreuzung West von Sitten 1967
3. Carrefour Ouest de Sion en 1960
Kreuzung West von Sitten 1960

Die "Kreuzung des Todes"

Diesen makabren Übernamen erhielt die Kreuzung am westlichen Ortseingang von Sitten nach einer Umgestaltung 1960 für eine geraume Zeit - und das nicht ohne Grund: die veränderte Kreuzung führte bereits bis 1962 zu einem Anstieg der Verkehrsunfälle auf 47, 4 davon mit tödlichem Ausgang.



DE Die Kreuzung Sitten West

Diesen makabren Übernamen erhielt die Kreuzung am westlichen Ortseingang von Sitten nach einer Umgestaltung 1960 für eine geraume Zeit - und das nicht ohne Grund: die veränderte Kreuzung führte bereits bis 1962 zu einem Anstieg der Verkehrsunfälle auf 47, 4 davon mit tödlichem Ausgang.

Das Problem damals wie heute ist, dass an dieser Kreuzung, gleich mehrere Straßen aufeinander treffen, und vor allem, wie sie dies tun. Namentlich sind das die Straßen aus Richtung Conthey, Châteauneuf-Sitten, Sitten-Bahnhof, Sitten Zentrum und Gravelone.

In einem alles anderen als günstigen Winkel kreuzte sich hier die Strasse von Conthey her, teilte sich, in mit «Stop-» und «Kein Vortritt»-Signalen gespickte Spuren auf, die sich, um in alle anderen Richtungen zu führen, so überkreuzten, dass an mehreren Stellen die eine Spur im toten Winkel der anderen lag.

Die Unüberschaubarkeit dieser Kreuzung brachte lange Zeit die Automobilisten, ortsansässige wie durchreisende, aus dem Konzept und führte so zu Unfällen, die ihr ihren berechtigten Ruf einbrachten.

Jahrelang wurden Lösungsvorschläge gemacht, manche ernstzunehmende, wie die Einrichtung eines Kreisels mit fünf Ausfahrten, manche davon utopisch, wie der Bau eines Verkehrskreuzes mit Überführungen nach Vorbild der Highways in den USA.

Noch bis 1977 sollte es dauern, bis man mit Spurverbreiterungen, Einspurstrecken, dem Bau einer Fußgängerunterführung und der 1978 erfolgten Einrichtung einer Lichtsignalanlage die Zahl der Unfälle deutlich senken konnte und die Kreuzung ihr heutiges Aussehen annahm. Und so wurde der schlechte Ruf dieser Kreuzung endgültig Geschichte und von ihrem Übernamen blieb nur noch eine düstere Erinnerung.



1.

2.

3.

Je viens au travail de manière différente

Ich fahre nicht mit dem auto zur Arbeit, sondern...

Gilles Délèze (GD), géographe et Michel Cina, Projektleiter/Strassenprojekte (MC) ont eu l'amabilité d'accepter de répondre à quelques questions concernant leurs déplacements.

Gilles Délèze (GD), Geograph, und Michel Cina (MC), Projektleiter/Strassenprojekte, waren so freundlich, unsere Fragen zu ihrem Arbeitsweg zu beantworten.

Comment vous rendez-vous à votre travail ?

Wie reisen Sie zur Arbeit?

(GD) Depuis trois ans, j'utilise un vélo électrique 25km/h. On m'a conseillé ce modèle en raison de sa puissance mécanique (couple) pour remonter les fortes pentes le soir. Je peux ainsi accéder directement au bureau et prendre un peu l'air à travers les vignes et les forêts du coteau.

(MC) Per Velo oder zu Fuss auf den Bahnhof Brig und ab da mit dem Zug nach Sion.

Pourquoi ce choix ? Pour des raisons économiques, environnementales ou pour maintenir une forme physique ?

Warum tun Sie das? Aus wirtschaftlichen, ökologischen oder Fitnessgründen?

(GD) Économiquement le vélo électrique est intéressant, moins d'essence, de services etc. Mais la raison principale est la souplesse et le gain de temps. Depuis mon domicile sur les hauts de Grimisuat à environ 1000m, je mets une dizaine de minutes le matin, porte à porte, jusqu'au bureau à Sion, et une vingtaine de minutes le soir pour remonter à travers les chemins du vignoble. Avec la voiture, dans la circulation, jusqu'au parking puis au bureau, c'est plus long.

Du point de vue environnemental, j'aurais tendance à respirer à pleins poumons les gaz d'échappement s'il n'y avait des chemins de traverse. Quant à mon vélo, il est nucléaire à 15%, hydroélectrique à 60%, 7% solaire, 1% éolien et invérifiable pour le reste.

Physiquement, avec l'assistance maximale, l'effort à fournir à la montée est comparable à la marche à plat... c'est-à-dire pas grand-chose.

(MC) Vor allem aus wirtschaftlichen aber auch aus ökologischen Gründen

Cela demande-t-il une organisation particulière ?

Erfordert es eine bestimmte Organisation?

(GD) Non, au contraire, puisque je n'ai pas à me préoccuper de la disponibilité de places de parc et de la circulation. Je suis ainsi plus libre dans mon horaire. Bien sûr, je ne peux pas faire de courses ou récupérer mes enfants à Sion en fin de journée.

(MC) Nein. Ab meinem Wohnort fährt der ÖV im 15min. Takt und somit sind die Verbindungen gut gesichert.

En cas de mauvaises conditions météorologiques ou durant l'hiver, maintenez-vous cette forme de déplacement ?

Halten Sie bei schlechten Wetterbedingungen oder im Winter an dieser Form der Reise fest?

(GD) Non. En hiver (de novembre à mars) et sous la pluie je me déplace autrement, en voiture et en bus. Cyclophile oui, mais pas givré ! C'est certainement le seul bémol de ce mode de transport. Il faut être attentif et prudent, surtout quand ça glisse.

(MC) Winter benutze ich morgens den Ortsbus um von zu Hause zum Bahnhof zu gelangen. Den Heimweg vom Bahnhof nach Hause aber meistens zu Fuss.



Gilles Délèze



Michael Cina

Quelques brèves

Kurznews

Une nouvelle collection

Tout concepteur de ponts de ce pays connaît le livre « Ponts du Valais » de Georges de Kalbermatten, édité en 1991. Aussi fou cela puisse paraître, cet ouvrage a presque trente ans ! Ajouté au fait que les métiers de la construction ont besoin d'être valorisés afin d'encourager de nouvelles vocations professionnelles, la direction du service a décidé de lancer une nouvelle collection qui parle des ouvrages d'art de notre canton sous un angle à chaque fois réinventé et accessible au grand public.

Le premier ouvrage se penchera sur les ponts du Triège. Il sera présenté le 3 septembre lors d'un congrès sur la mobilité organisé par l'association Dialogue des sciences à Salvan. Un beau cadeau à offrir à vos proches pour les fêtes de Noël.

DE Eine neue Buchreihe

Jeder Brückenplaner in diesem Land kennt das Buch «Ponts du Valais» von Georges de Kalbermatten, erschienen 1991. Es ist zwar kaum zu glauben, aber damit ist dieses Standardwerk schon fast dreissig Jahre alt! Kommt noch hinzu, dass die Berufe der Baubranche einer Aufwertung und Anerkennung bedürfen, damit ihnen der Nachwuchs nicht ausgeht. Aus diesem Grund hat die Dienststellenleitung beschlossen, eine Buchreihe zu beginnen, die von den Kunstbauten unseres Kantons handelt und diese in einer immer wieder etwas anderen und auch für Laien verständlichen Weise beleuchtet.

Der erste Band befasst sich mit den Triège-Brücken und wird am 3. September an einer vom Verein Dialogue des sciences in Salvan veranstalteten Fachtagung präsentiert werden -eine schöne Geschenkidee für Eure Verwandten und Bekannten zu Weihnachten!

Optimierung der Depots für Strassenwärter

Heute zählt die Dienststelle insgesamt rund 90 Depots über das ganze Kantonsgebiet verteilt. Einige davon sind zu klein, andere entsprechen nicht den heutigen Anforderungen in Bezug auf den Komfort, die Hygiene und dem Image.

Die Strategie des Kantons sieht vor, die Anzahl der Depots massiv zu reduzieren, zu bündeln und wo nötig neue Depots zu erstellen. Zurzeit werden in Zusammenarbeit mit einem externen Architekturbüro die Bedürfnisse evaluiert und festgehalten, welche Depots aufrechterhalten werden. In einem nächsten Schritt werden die neuen Standorte definiert und im Verlaufe des nächsten Jahres soll ein erstes Musterdepot erstellt werden.

FR Optimiser les dépôts de cantonnier

Actuellement, environ 90 dépôts appartenant au Service sont répartis sur l'ensemble du territoire cantonal. Certains d'entre eux sont trop petits, d'autres ne correspondent pas aux exigences en matière de confort, d'hygiène et d'image.

La stratégie du canton prévoit de réduire massivement le nombre de dépôts, de les concentrer et d'en créer des nouveaux si nécessaire. En collaboration avec un bureau d'architecte externe, un recensement et une évaluation des besoins sont en cours pour identifier les dépôts à maintenir. Dans une prochaine étape, les nouveaux emplacements seront définis au cours de l'année prochaine et un premier dépôt modèle sera réalisé.

Un nouveau silo à sel est en construction au Centre d'entretien des Ronquoz à Sion

Im Werkhof Les Ronquoz in Sitten wird ein neuer Salzsilo errichtet



Mobilité douce pour tous

Les deux premières journées de sensibilisation à la « mobilité douce » ont eu lieu les 10 et 12 mars dans les arrondissements 2 et 3, avec pour objectif de débattre de la place à donner aux personnes avec handicap, aux piétons et aux cyclistes dans l'espace public.

Après une introduction de la direction ayant souligné l'importance d'intégrer ces usagers, conformément à la stratégie cantonale, la matinée a été consacrée à des présentations plus techniques. Une participation active des 20 participants était demandée et souhaitée afin d'échanger sur les lois, les normes, les bonnes pratiques ainsi que sur les difficultés concrètes d'application dans nos projets.

L'après-midi s'est déroulée sur le terrain avec des mises en situation. Tout d'abord, des représentants de l'association PROCAP ont offert aux participants l'expérience d'un handicap sur un parcours en chaise roulante ou encore les yeux bandés et muni d'une canne blanche. Ensuite, place à un

tour en vélo pour découvrir de bons et de moins bons exemples d'aménagements cyclables.

Au final, une journée enrichissante pour se mettre à la place d'autrui et échanger sur les meilleures pratiques !



DE Langsamverkehr: Mobilität für alle

Am 10. und 12. März fanden in den Kreisen 2 und 3 die ersten beiden Fachtage «Langsamverkehr» statt, deren Zweck es war, über den Platz im öffentlichen Raum zu diskutieren, der Personen mit einer Behinderung, Velofahrern und Fussgängern zugestehen ist.

Nach einer Themeneinführung durch die Direktion, in der diese auf die Wichtigkeit hinwies, welche die kantonale Mobilitätsstrategie der Integration dieser Verkehrsteilnehmer beimisst, waren die Vormittage technischeren Fachvorträgen vorbehalten. Bei diesen wurde von den 20 Teilnehmenden eine aktive Beteiligung gewünscht und erwartet, damit ein Austausch über gesetzliche Vorgaben, Normen und Best Practices sowie über die konkreten Schwierigkeiten in der Projektumsetzung stattfinden konnte.

An den Nachmittagen wurden reale Situationen im Freien nachgestellt. Zuerst wurden die Tagungsteilnehmer unter der Anleitung von Vertretern des Procap-Verbands in die Lage eines Behinderten versetzt, indem sie je einen Parcours mit dem Rollstuhl und einen mit verbundenen Augen und Blindenstock absolvieren mussten. Darauf begab man sich auf eine Velotour, die an guten und weniger guten Beispielen der Radverkehrsführung vorbeiführte.

Alles in allem waren es bereichernde Tage, an denen man lernte, sich in die Lage eines anderen hineinzuversetzen, und die einen regen Austausch über die Best Practices ermöglichten!

Feier zum Abschluss der Projekte im Espace Bois-Noir

Der «Espace Bois-Noir» entstand aus einem vor zehn Jahren initiierten Konzept, als die Wildtierpassage unter der Autobahn geschaffen wurde. Um den Nutzen dieser Passage zu steigern, wurden mehrere Projekte zur Förderung von Landschaft, Biodiversität und Langsamverkehr gestartet. Die Umsetzung dieser Massnahmen, die in einem integrativen Ansatz unter Berücksichtigung aller Interessen und unter Einbeziehung der Bedürfnisse der Bevölkerung durchgeführt wurden, ist nun abgeschlossen. Somit wurden neben der Wildtierpassage unter der Autobahn A9 auch verschiedene Massnahmen zur Förderung von Natur, Landschaft und Langsamverkehr realisiert. Die Abschlussfeier fand am Freitag, den 18. Oktober 2019, statt

FR Cérémonie de clôture des projets liés à l'Espace Bois-Noir

L'Espace Bois-Noir est né d'un concept initié il y a dix ans lors de la création du passage à faune sous l'autoroute. Dans le but de valoriser cet ouvrage plusieurs projets en faveur du paysage, de la biodiversité et de la mobilité douce ont vu le jour. La mise en œuvre de ces mesures, réalisées dans une approche intégrative qui a pris en compte l'ensemble des intérêts en présence et inclus les besoins de la population, est aujourd'hui terminée. Un passage à faune sous l'autoroute A9 et diverses mesures en faveur de la nature, du paysage et de la mobilité douce ont ainsi été réalisés. Une manifestation de clôture a été organisée le vendredi 18 octobre 2019.



Passage à faune aménagé sous l'autoroute
Unter der Autobahn durchführende Wildtierpassage

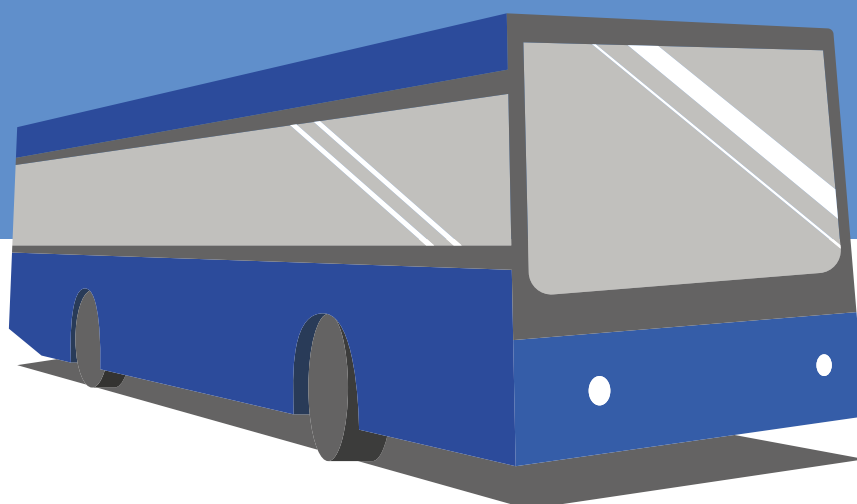
Statistiques 2019

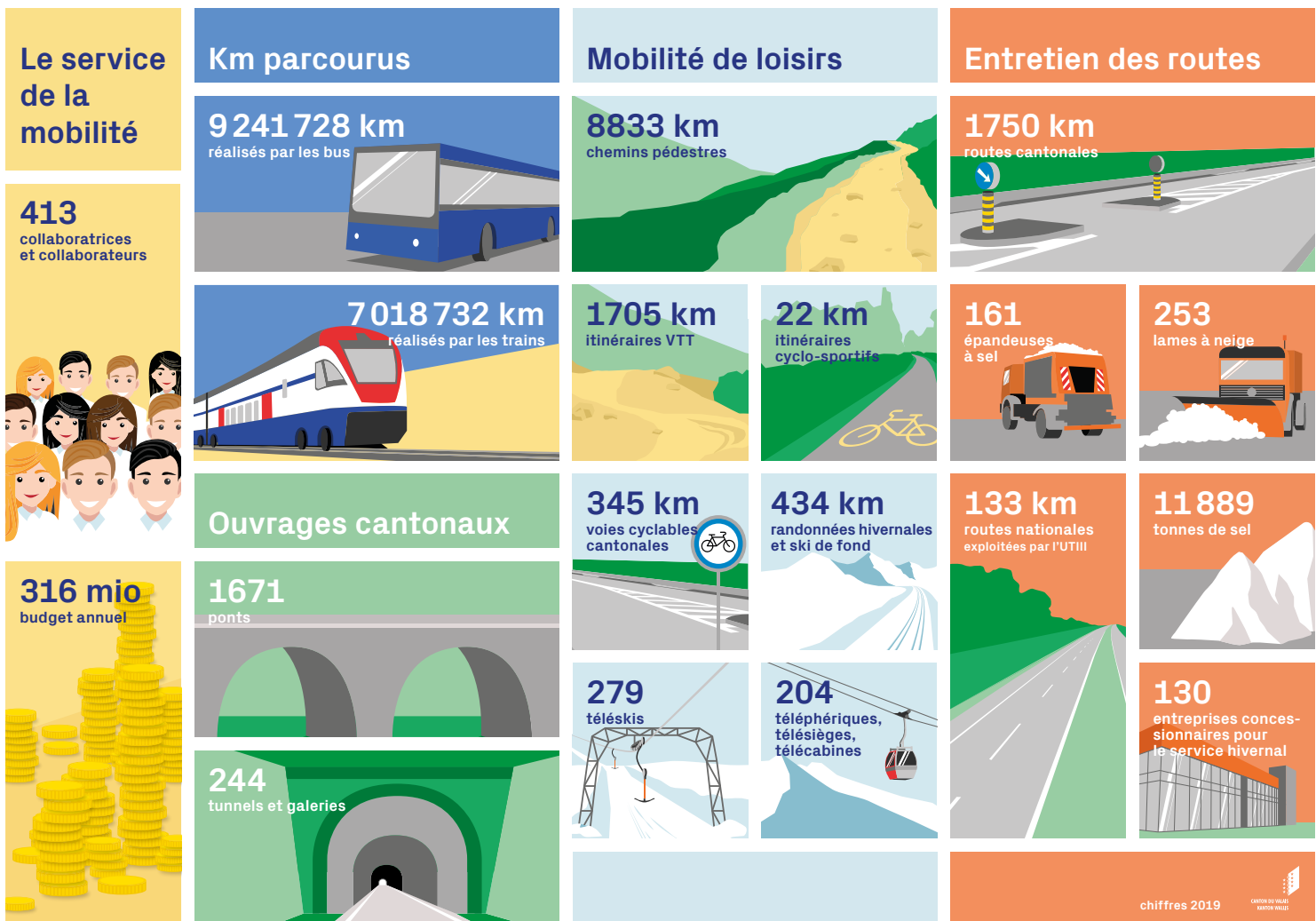
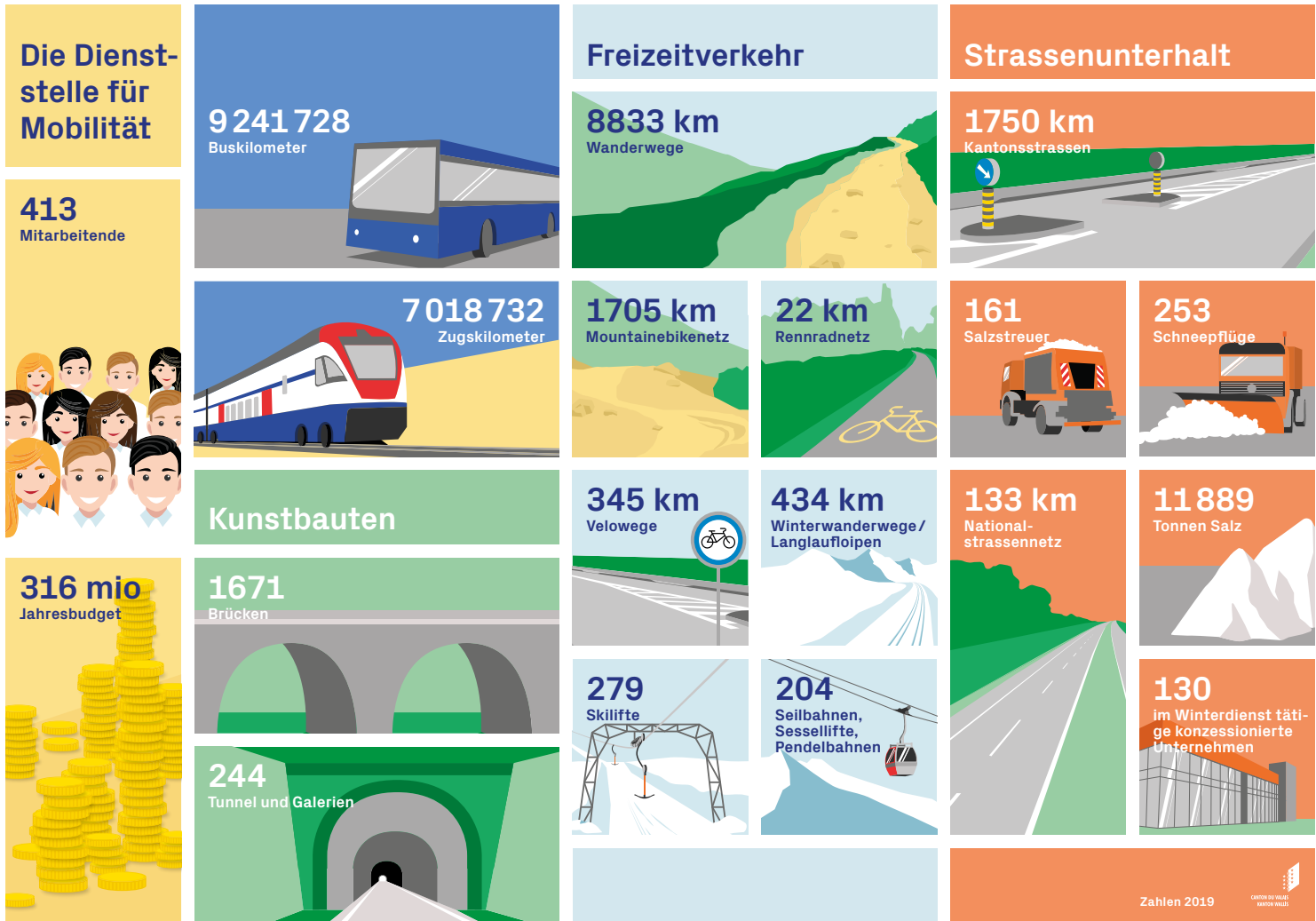
Statistiken 2019

Erstmals hat die Dienststelle für Mobilität eine Übersicht mit den relevantesten statistischen Daten veröffentlicht. Die Darstellung zeigt einerseits eindrücklich die Vielfalt unserer Aufgaben auf, aber auch den Beitrag den wir täglich für die Aufrechterhaltung der Mobilität leisten. Dies sowohl für die Schiene und Strasse, wie auch für die Infrastrukturen des Freizeitverkehrs. Es braucht unsere Dienstleistungen für den Pendlerverkehr, den Ausflugsverkehr, den Langsam- und Freizeitverkehr. Mit unserer täglichen Arbeit stellen wir sicher, dass die Mobilität in unserem Kanton aufrechterhalten werden kann. Seien wir stolz darauf und geben wir jeden Tag unser Bestes!

texte de Anton Karlen

FR Pour la première fois, le Service de la mobilité a publié un aperçu de ses données statistiques les plus importantes. D'une part, cette présentation démontre d'une façon impressionnante la diversité de nos tâches, mais d'autre part également la contribution que nous apportons jour après jour au maintien de la mobilité. Et cela autant pour le rail et la route que pour les infrastructures du trafic de loisirs. Nos services sont nécessaires pour le trafic pendulaire et le trafic touristique ainsi que la mobilité douce et de loisirs. C'est avec notre engagement au quotidien que nous assurons le maintien de la mobilité dans notre canton. Soyons fiers de nous et continuons à faire de notre mieux chaque jour!







Impressum

Conception
Laurence Rausis

Rédaction
Vincent Pellissier
Laurence Rausis
Anton Karlen
Gilles Délèze
Stefan Burgener

Fanny Rossier-Salamin
Sébastien Terrettaz
Guillaume Papilloud

Traduction
Daniel Schuppisser

Graphisme
Forme

Typographies
Optimo Px Grotesk
FF Franziska

Impression
Mengis Druck AG
Digi Fine Jet 90 g / m²