

DYNAMIK

P.P.
CH-1950 SION

LA POSTE 

Le magazine du Service de la mobilité
Die Hauszeitung der Dienststelle für Mobilität
N° 6 — octobre 2020
Nr. 6 — Oktober 2020

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



Quelques brèves

Kurznews

Contournement de Stalden

Mit der Fertigstellung der Brücke Chinegga Ende 2019 hat die Umfahungsstrasse von Stalden eine grosse Hürde genommen und das Tobel der Vispa ist überwunden. Direkt im Anschluss befindet sich der gedeckte Einschnitt Steischlag, mit dessen Realisierung im Februar

2020 begonnen werden konnte. Unabhängig davon schreitet auch der Bau der Strasse von Illas her voran. Nebst der Brücke Chinegga benötigt es noch 5 weitere Viadukte für die Fertigstellung der Umfahungsstrasse. Das Viadukt Illas wurde bereits im Jahr 2018 errichtet und zwei weitere Viadukte befinden sich aktuell in der Ausführungsphase. Die letzten beiden Viadukte sind im nächsten Baulos enthalten und sollen ab Sommer 2021 in Angriff genommen werden.

FR Contournement de Stalden

Avec l'achèvement du Pont de Chinegga à la fin 2019, le contournement de Stalden a franchi un grand obstacle et le ravin de la Vispa a été surmonté. La réalisation de la tranchée couverte de Steischlag a débuté en février 2020. Indépendamment de ces travaux, la construction de la route en provenance d'Illas avance également. À part le pont de Chinegga il y a encore besoin de 5 viaducs pour achever le contournement. Le viaduc d'Illas a été édifié en 2018 déjà, et deux autres viaducs se trouvent actuellement en phase de réalisation. Les deux derniers viaducs font partie du prochain lot et devraient être lancés en été 2021.

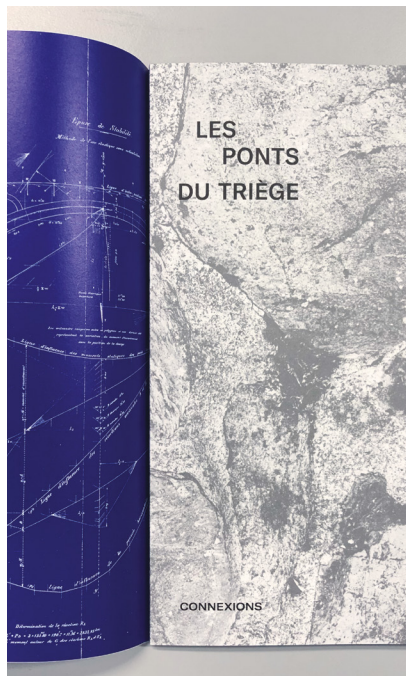


Sortie du livre « Les ponts du Triège »

Le Service de la mobilité projette de publier une collection de livres présentant des ouvrages d'art répartis sur le territoire valaisan. Le premier livre de cette collection tire le portrait des ponts du Triège situés dans la Vallée du Trient. Ce livre sera présenté au public à l'occasion de la fête patronale du Trétien qui se tiendra les 7 et 8 novembre dans le village du même nom. Vous le trouverez également dans les librairies valaisannes au prix de CHF 15.–

DE Erscheinung des Buches « Les ponts du Triège » (die Triège-Brücken)

Die Dienststelle für Mobilität plant, eine Buchreihe über die auf dem Kantonsgebiet verteilten Kunstbauten zu publizieren. Das erste Buch dieser Reihe porträtiert die Triège-Brücken im Trient-Tal. Das Buch wird der Öffentlichkeit anlässlich der « Fête patronale du Trétien » vorgestellt, die am 9. Und 10. November im Ort desselben Namens stattfinden wird. Das Buch wird auch in Walliser Buchhandlungen zum Preis von Fr. 15.– erhältlich sein.



Chaîne YouTube du SDM

Créées pendant le confinement dans le but de maintenir un lien avec le travail et les collègues, des capsules vidéos sont disponibles sur la chaîne YouTube du SDM. À visionner sans modération!

DE Der Youtube-Kanal der DFM

Entstanden im Lockdown, um den Kontakt mit der Arbeit und den Kollegen aufrechtzuerhalten, sind diese Videos jetzt auf dem Youtube-Kanal der DFM abrufbar. Viel Spass beim Anschauen!

Mise en ligne des cahiers de la mobilité

Tous les cahiers édités jusqu'à présent sont désormais disponibles sur le site du SDM. De la réflexion initiale aux travaux entrepris, chaque projet bénéficie d'une explication détaillée. Nous vous invitons à en prendre connaissance!

DE Aufschaltung der « Cahiers de la mobilité »

Alle bisher herausgegebenen Cahiers sind jetzt auf der Website der DFM verfügbar. Von den Ausgangsüberlegungen bis hin zu den ausgeführten Arbeiten sind darin ausführliche Erläuterungen zu den einzelnen Projekten verfügbar. Wir bitten Euch, diese zur Kenntnis zu nehmen!

Expo sur les ouvrages d'art du SDM

Dans un futur proche, la nouvelle passerelle enjambant la gouille du Rosel à Martigny sera installée. À cette occasion, une exposition réunissant divers ouvrages ayant une implication du Service de la mobilité est présentée au public dans le Relais du Saint-Bernard.

DE Ausstellung zu den Kunstbauten der DFM

In nächster Zukunft wird die neue Fussgängerbrücke über den Rosel-See in Martigny errichtet. Zu diesem Anlass wurde der Öffentlichkeit in einer Ausstellung im Relais du Saint-Bernard diverse Kunstbauten gezeigt, an denen die DFM beteiligt war.

Édito

Chères collaboratrices, chers collaborateurs,

Voici déjà notre 6^e Dynamik! Ce journal a été créé dans le but de partager nos activités au sein de notre service, à illustrer la vie du service, à témoigner de l'activité des personnes qui s'occupent au quotidien de la mobilité des valaisannes et des valaisans. Le lecteur attentif remarquera peut-être que cette même phrase figurait dans la précédente édition de ce journal, mais certains d'entre vous la lisent pour la première fois. En effet, les rangs du Service de la Mobilité ont récemment été enrichis par l'arrivée de plusieurs nouveaux collaborateurs venus renforcer nos compétences. Je profite de cette occasion pour leur souhaiter la bienvenue!

Ceci me permet de rebondir sur le travail initié il y a plusieurs années maintenant, et dont nous commençons à récolter les fruits. Les contacts avec les communes sont de plus en plus denses et faciles. La confiance du parlement cantonal s'est révélée également dans les montants supplémentaires alloués à l'entretien des routes cantonales, sujet qui a été évoqué dans un communiqué de presse début de ce mois. Nous avons initié plusieurs projets inter-services, afin de sortir de nos « silos » naturels. Le résultat est là, depuis quelques mois, on sent que le mouvement devient pérenne: ce sont les autres qui nous contactent, qui cherchent notre expertise, qui s'allient à nous dans les situations complexes. En sortant de notre zone de confort nous nous confrontons à de nouvelles situations et trouvons de nouvelles solutions.

Continuons sur cette voie!

Anton Karlen
Adjoint du chef de service

DE

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Sie halten die 6. Ausgabe unserer Mitarbeiterzeitung «Dynamik» in ihren Händen. Diese Zeitschrift haben wir seinerzeit geschaffen um uns über die Tätigkeiten in unserer Dienststelle auszutauschen, über das Leben in unserer Dienststelle und die Arbeiten der Personen zu berichten, die sich Tag für Tag für die Mobilität der Walliser Bevölkerung einsetzen. Dem aufmerksamen Leser wird es wahrscheinlich nicht entgangen sein, dass dieser Satz genauso in der letzten Ausgabe des «Dynamik» stand. Einige unter ihnen lesen die Zeitschrift aber zum ersten Mal. Wir konnten während dem letzten halben Jahr mehrere neue fachkompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unseren Reihen begrüßen. An dieser Stelle heisse ich diese ganz herzlich willkommen.

Damit erlaube ich mir auf unsere Arbeit zurückzukommen, die wir vor einigen Jahren aufgenommen haben und jetzt langsam Früchte trägt. Die Kontakte mit den Gemeinden gestalten sich immer enger und einfacher. Freuen können wir uns auch über die zusätzlichen finanziellen Mittel für den Unterhalt der Kantonsstrassen, die uns das Parlament gewährt hat. Für mich ein klarer Vertrauensbeweis! Weiter haben wir auch mehrere Projekte zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Dienststellen angeregt, um so aus unserem «Silo-Denken» auszubrechen. Dies mit Erfolg. Mit Genugtuung stellen wir heute fest, dass nun auch andere Dienststellen auf uns zukommen und mit uns zusammen versuchen, für komplexe Probleme Lösungen zu finden. Nur wenn wir unsere Komfortzone verlassen, können wir uns neuen Situationen stellen und neue Lösungen finden.

Weiter so!

Anton Karlen
Adjunkt des Dienstchefs

Prime pour les véhicules électriques et bornes de recharge



Un nouveau programme gouvernemental promeut la mobilité électrique et hybride rechargeable par diverses mesures dont la distribution d'une prime à l'achat pour un véhicule neuf ou l'installation de bornes de recharge. Notre service participe à ce programme en mettant à disposition plusieurs places publiques pour l'installation de bornes de recharge. Plus d'informations sous www.vs.ch/primes

DE

Prämie für Elektrofahrzeuge und Aufladestellen

Ein neues Programm der Regierung fördert die Elektro- und Hybridmobilität mit Massnahmen, wie die Auszahlung einer Prämie beim Kauf eines neuen Fahrzeugs oder der Installation einer Aufladestelle. Unsere Dienststelle beteiligt sich an diesem Programm, indem sie an mehreren Orten öffentlichen Grund für die Installation von Aufladestellen zur Verfügung stellt. Weitere Informationen dazu auf www.vs.ch/primes

Sommaire

Inhalt

02

Quelques brèves

Kurznews

03

Édito

04

Coin des RH

Personal-Ecke

05

Directive « arrêts de bus »

Richtlinie « Bushaltestellen »

06

Itinéraires

cyclosporifs balisés

Markierte Rennradstrecken

08

Le tour des arrondissements:

bienvenue dans le Kreis 1

Auf Tour in den Kreisen:

Willkommen im Kreis 1

10

Jardins et Espaces publics

Preis Gärten und öffentliche Räume

11

Problématique des déchets

Abfall-Problematik

12

Regards croisés

Zwei Blickwinkel

13

Il était une fois au SDM

Es war einmal in der DFM

14

Le débarcadère du Bouveret

a retrouvé des couleurs

Die Schiffanlegestelle Le Bouveret hat wieder Farbe bekommen

15

Demi-pont de la Crête à

Rambert à Sembrancher

Halbbrücke « Crête à Rambert »

Coin des RH Personal-Ecke

Entretien annuel d'appréciation

Le mois d'octobre annonce gentiment la fin de l'année et la planification des entretiens de qualification. Cet échange est un moment privilégié de partage et de discussion avec votre supérieur; il mérite donc d'être bien préparé !

Pourquoi un entretien?

L'entretien d'appréciation a pour but d'apprécier les prestations de chacun et de clarifier les attentes réciproques entre le responsable hiérarchique et son collaborateur.

C'est l'opportunité également d'identifier d'éventuels besoins de formation et de renforcer le dialogue et la confiance mutuelle.

Qu'est-ce que l'appréciation ?

L'entretien d'appréciation constitue un instrument de conduite par lequel le responsable et son collaborateur dressent un bilan de l'année écoulée et communiquent leurs attentes pour la période future. L'appréciation suppose qu'un dialogue franc et ouvert soit possible entre le collaborateur et son responsable. Dans ce sens, elle devrait favoriser l'échange et renforcer l'aptitude à communiquer des deux parties.

Cet entretien vous permet, d'une part, de connaître les attentes de votre supérieur, et d'autre part, de savoir dans quelle mesure vous répondez aux exigences du poste. Il vous permet de donner votre avis sur les conditions de travail et la conduite de l'entité, d'identifier vos besoins de formation et, en fin de compte, de renforcer vos motivations. L'entretien d'appréciation permet d'évaluer les prestations, les compétences et les attentes de chacun, d'ajuster notre ligne de conduite en conséquence et de définir des objectifs de progrès réalistes et motivants.

Vos avantages

L'entretien vous permettra de:

- Savoir comment votre responsable apprécie vos prestations
- Prendre conscience de vos capacités et de votre potentiel de progrès
- Faire préciser les attentes de votre responsable et mieux le connaître

- Vous améliorer dans votre travail, vos connaissances, vos compétences et vos comportements
- Pouvoir vous exprimer sur votre vécu au travail
- Mesurer votre contribution réelle, comprendre les objectifs supérieurs de l'entité et y participer
- Réfléchir à votre évolution professionnelle

Votre responsable pourra:

- Donner son appréciation sur votre travail
- Préciser ses attentes et les objectifs supérieurs de l'entité
- Mieux vous connaître
- Atteindre les objectifs de son unité
- Créer ou développer avec vous un dialogue franc et ouvert
- Mieux gérer les compétences (attribuer des responsabilités en fonction des compétences de chacun, préparer la relève, soutenir le développement du collaborateur)
- Connaître comment il est perçu en tant que responsable

Et cela permettra à l'Administration de:

- Atteindre les objectifs organisationnels
- Mieux identifier et satisfaire les besoins de formation
- Mesurer la satisfaction du personnel

texte de Fanny Rossier-Salamin

DE Wozu braucht es ein Gespräch ?

Das Beurteilungsgespräch dient dazu, die Leistungen eines jeden zu bewerten und die gegenseitigen Erwartungen zwischen Vorgesetztem und Mitarbeitendem zu klären.

Es ist auch eine Gelegenheit, allfällige Weiterbildungsbedürfnisse auszuorten und den Dialog und das gegenseitige Vertrauen zu festigen.

Was wird da beurteilt ?

Das Beurteilungsgespräch stellt ein

Jährliche Beurteilungsgespräche

In den nächsten Tagen und Wochen finden die Beurteilungsgespräche statt. Nutzen Sie die Gelegenheit sich mit Ihrem Vorgesetzten auszutauschen und bereiten Sie sich gut auf das Gespräch vor!

Führungsinstrument dar, mit welchem der Vorgesetzte und sein Mitarbeiter Bilanz über das vergangene Jahr ziehen und ihre Erwartungen für das kommende Jahr kommunizieren können. Die Beurteilung setzt voraus, dass zwischen Vorgesetztem und Mitarbeitendem ein direkter und offener Dialog stattfinden kann In diesem Sinne sollte das Gespräch den Austausch und die Kommunikation zwischen den beiden Parteien befördern.

Das Gespräch erlaubt es Ihnen einerseits, die Erwartungen Ihres Vorgesetzten zu erfahren, andererseits erfahren Sie, inwiefern sie die Anforderungen Ihrer Stelle erfüllen. So erhalten Sie die Gelegenheit, Ihre Sicht der Arbeitsverhältnisse und der Führungsweise ihrer Einheit abzugeben, ihre Weiterbildungsbedürfnisse anzumelden und schliesslich Ihre Motivation zu stärken. Das Beurteilungsgespräch ermöglicht es, die Leistungen und Kompetenzen eines jeden zu bewerten, unsere Führungslinie entsprechend anzupassen und realistische und motivierende Zielsetzungen vorzugeben.

Ihre Vorteile: Dank dem Gespräch können Sie:

- Wissen, wie ihr Vorgesetzter Ihre Leistung beurteilt;
- Sich Ihrer Fähigkeiten und Entwicklungsmöglichkeiten bewusstwerden;
- Sich Klarheit über die Erwartungen Ihres Vorgesetzten verschaffen;
- Sich in Ihrer Arbeit, ihren Kenntnissen, Ihren Kompetenzen und ihrem Verhalten verbessern;
- Sich zu Ihren Erfahrungen im Arbeitsalltag äussern;
- Sich über Ihren effektiven Beitrag klarwerden, die übergeordneten Ziele Ihrer Einheit verstehen und sich daran beteiligen,
- Über Ihre berufliche Entwicklung nachdenken

Ihr/e Vorgesetzte/r kann

- Ihre Arbeitsleistung bewerten
- Seine Erwartungen und übergeordneten Ziele der Einheit erläutern
- Sie besser kennenlernen
- Die Ziele seiner Einheit erreichen
- Mit Ihnen gemeinsam einen offenen und direkten Dialog gestalten
- Das Kompetenzmanagement verbessern (die Verantwortlichkeiten aufgrund der Kompetenzen der einzelnen Mitarbeiter aufteilen, die Nachfolge vorbereiten, die Entwicklung des Mitarbeiters unterstützen)
- Wissen, wie er als Vorgesetzter eingeschätzt wird.

Vorteile für die Kantonsverwaltung:

- Erreichung der organisatorischen Zielsetzungen
- Genauere Bestimmung und Befriedigung des Ausbildungsbedarfs
- Messung der Mitarbeiterzufriedenheit

Processus

Le formulaire d'appréciation est signé par l'appréciateur et l'employé. Par sa signature, ce dernier confirme qu'il a pris connaissance de l'appréciation et que l'entretien d'appréciation a eu lieu. Tant que cette formalité n'est pas remplie, il n'est pas statué sur les incidences salariales de l'appréciation.

Quelque chose qui cloche ?

En cas de contestation, une demande de réexamen est possible. Dans le délai de dix jours à dater de l'entretien d'appréciation, vous avez la possibilité d'adresser une demande écrite de réexamen, par la voie de service, à votre chef de département. Celui-ci, sous réserve de la question du respect de l'enveloppe budgétaire, statue en dernière instance après vous avoir entendu. Il peut déléguer le réexamen du cas à un groupe de travail désigné par ses soins.

A vous de jouer !

Vous l'aurez compris, cet entretien est avant tout un moyen de communication constructif et positif. Prenez donc le temps de le préparer, faire le point sur l'année qui vient de s'écouler ; comment définissez-vous votre satisfaction à votre poste de travail, par rapport à vos responsabilités ou à l'évolution de votre activité. Parmi vos tâches, lesquelles vous plaisent particulièrement et lesquelles un peu moins et comment faire pour les rendre plus intéressantes ? Et imaginez également quels pourraient être vos objectifs et désirs pour l'année suivante.

DE Ablauf

Das Beurteilungsblatt wird vom Beurteilenden und vom Angestellten unterzeichnet. Letzterer bestätigt mit seiner Unterschrift, von der Beurteilung Kenntnis erhalten zu haben und dass das Beurteilungsgespräch stattgefunden hat. Bevor diese Formalität erfüllt ist, wird über die finanziellen Auswirkungen der Beurteilung nicht entschieden.

Hapert's irgendwo?

Im Streitfall kann eine Wiedererwägungsgesuch gestellt werden.

Innert zehn Tagen nach dem Beurteilungsgespräch können Sie auf dem Dienstweg ein schriftliches Überprüfungsgesuch an den Departementsvorsteher richten unter Vorbehalt der Einhaltung des Globalbudgets entscheidet dieser, nachdem er Sie angehört hat, letztinstanzlich. Er kann die Überprüfung des Falles an eine von ihm bezeichnete Arbeitsgruppe delegieren.

Es liegt bei Ihnen!

Es sollte Ihnen klar sein, das Gespräch ist vor allem ein Mittel zur konstruktiven und positiven Kommunikation. Nehmen Sie sich darum die Zeit und bereiten Sie sich darauf vor, bringen Sie die Arbeit des vergangenen Jahres auf den Punkt, überlegen Sie sich Ihre Zufriedenheit mit dem Arbeitsplatz in Bezug auf ihre Kompetenzen oder auf ihre Entwicklungsmöglichkeiten. Welche Ihrer Aufgaben gefallen Ihnen besonders, welche weniger, und wie könnte man letztere interessanter gestalten? Und überlegen Sie sich auch, welches Ihre Ziele und Wunsch für das nächste Jahr sein könnten.

Text von Fanny Rossier-Salamin

Directive « arrêts de bus » Richtlinie « Bushaltestellen »

Les arrêts de bus compatibles avec les personnes à mobilité réduite

Behindertengerechte Bushaltestellen.

Cette nouvelle directive a pour but d'aider à la planification et à la réalisation d'arrêts de bus. Elle s'adresse aux collaborateurs du SDM, aux techniciens des communes et aux bureaux d'ingénieurs.

La directive a été développée en collaboration avec PROCAP Valais et PROCAP Suisse et présente :

- Une **synthèse des exigences LHand** (loi sur l'égalité pour les Handicapés ; RS 151.3). Celle-ci rappelle notamment que, par défaut et pour faciliter la participation des personnes handicapées à la vie sociale, l'arrêt doit être accessible aux personnes à mobilité réduite et que tous les arrêts doivent être adaptés d'ici fin 2023.
- Une **méthodologie de planification et de conception**. Celle-ci intègre notamment une coordination entre la commune site et le SDM dès le début du processus. De plus, lors de la mise à l'enquête, une synthèse des choix de planification et une liste de contrôle détaillant toutes les caractéristiques géométriques principales du projet doivent être intégrées et fonctionnent comme un audit de sécurité sommaire.
- Une approche concernant la **priorisation de mise en conformité** des arrêts de bus situés sur le domaine cantonal.
- Une synthèse des configurations et des **plans types de constructions**.
- La **répartition des frais de construction et d'entretien** d'un arrêt de bus sur le domaine cantonal. Celle-ci est effectuée selon les règles de la Loi sur les routes (LR) et par sens de circulation, avec une participation maximale du SDM de 100 000 CHF en intérieur de localité et de 140 000 CHF en extérieur de localité.

La directive sera prochainement disponible sur le site internet du SDM.

DE

Dies neue Richtlinie dient dem Zweck, Bushaltestellen zu planen und zu realisieren. Die Richtlinie gilt für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFM, für die Techniker/innen der Gemeinden und für die Ingenieurbüros.

Die Richtlinie wurde zusammen mit PROCAP Wallis und PROCAP Schweiz erstellt und beinhaltet

- Eine Zusammenfassung der Anforderungen des BehiG (Behindertengleichstellungsgesetzes, SR 151.3). Diese verweisen insbesondere darauf, dass bis 2023 Haltestellen behinderten Personen zugänglich gemacht werden müssen, um diesen die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen.
- Eine Planungs- und Konzeptmethode, welche von Anfang an vor allem eine Koordination zwischen der Standortgemeinde und der DFM enthält. Ausserdem muss bei der Planaufgabe ein Überblick über die Planentwürfe und eine Kontrollliste aufliegen, die wir mit allen geometrischen Eigenschaften des Projekts integriert werden können und als gesamtheitliches Auditing dienen können.
- Ein Ansatz zur vorgezogenen Anpassung der Bushaltestellen auf kantonalem Grund.
- Eine Zusammenstellung der Bauweisen und der Modell-Baupläne
- Die Aufteilung der Bau- und Unterhaltskosten für eine Busstelle auf kantonalem Grund. Diese erfolgt nach den Regeln des Strassengesetzes (StrG) und pro Verkehrsrichtung, bei einer maximalen Beteiligung der DFM von 100 000 Franken innerorts und 140 000 Franken ausserorts.

Die Richtlinie wird demnächst auf der Internetseite der DFM zur Verfügung stehen.

Text von Philippe Schwery



Texte de Philippe Schwery

Itinéraires cycloportifs balisés

Beschilderte Fahrradtouren

15 nouvelles montées balisées en Valais

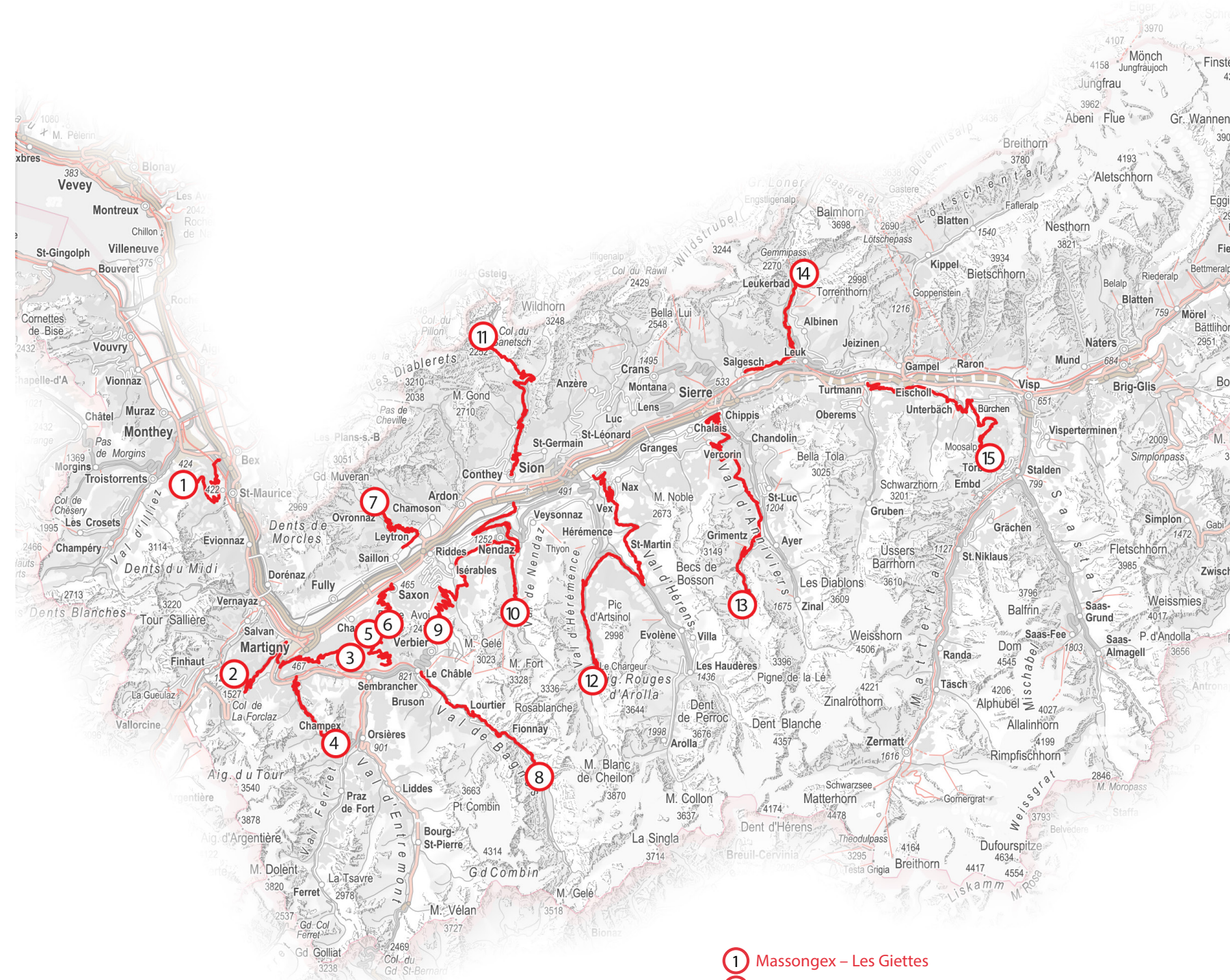
15 neue markierte Routen im Wallis.

Le Service de la mobilité a fonctionné comme porteur de projet pour la mise en place de quinze nouveaux itinéraires cycloportifs. Ses tâches ont été multiples :

- Consolidation des tracés selon examens techniques (sécurité et qualité);
- Homologations (LIML, CCSR, CCC);
- Production et pose du balisage ;
- Partenariat avec les communes, qui demeurent responsables de l'entretien du balisage ;
- Soutien actif des autres services métiers du DMTE

Pourquoi ce projet? – Le vélo compte parmi les activités sportives favorites des Suisses. Le canton du Valais, de par sa topographie et sa météo favorable, entend se profiler comme une destination de choix pour les amateurs de la petite reine. Ce balisage a une réelle valeur ajoutée pour les cyclistes car il valorise les parcours, donne des informations en temps réel et sensibilise les automobilistes à la présence de cyclistes.

Les itinéraires ont été choisis en collaboration avec les communes concernées, en fonction de certains critères tels que la densité du trafic ou la sécurité des usagers. Un guide signalétique a été développé afin de faciliter le travail des communes désirant baliser un itinéraire sur leur territoire et de garder une certaine homogénéité esthétique des supports à travers le canton.



- 1 Massongex – Les Giettes
- 2 Martigny-Croix – Petite Forclaz
- 3 Martigny-Bourg – Col des Planches
- 4 Bovernier (Les Valettes) – Col de Champex
- 5 Vollèges – Col du Lein
- 6 Saxon – Col du Lein
- 7 Leytron – Ovronnaz – Mayens-de-Chamoson
- 8 Le Châble – Barrage de Mauvoisin
- 9 Aproz – Isérables – Col de la Croix-de-Cœur
- 10 Aproz – Barrage de Cleuson/Siviez
- 11 Plan-Conthey – Col du Sanetsch
- 12 Bramois – St-Martin – Barrage de la Grande Dixence
- 13 Chippis – Vercorin – Barrage de Moiry
- 14 Salgesch – Leukerbad
- 15 Turtmann – Moosalp

DE Bei der Einrichtung der fünfzehn neuen Rennradstrecken fungierte die Dienststelle für Mobilität als Projektträger. Dabei nahm sie vielfältige Arbeiten wahr:

- Konsolidierung der Strecken nach technischer Prüfung (Sicherheit und Qualität);
- Homologationen (GWFF, KKSS, KBS);
- Herstellung und Aufstellung der Markierungen;
- Partnerschaft mit den Gemeinden, die für den Unterhalt der Markierungen verantwortlich bleiben werden;
- Aktive Unterstützung der anderen Fachstellen des DMRU;

Wieso dieses Projekt? Das Velofahren gehört zu den beliebtesten sportlichen Aktivitäten in der Schweiz. Der Kanton Wallis

will sich, mit seiner Topografie und seinem schönen Wetter, bei den Velobegeisterten als Top-Destination profilieren. Diese Markierungen stellen für Velofahrer einen realen Mehrwert dar, weil sie die Strecken aufwerten, Informationen darüber in Echtzeit liefern und die Automobilisten auf die Anwesenheit von Velofahrern hinweisen.

Ausgewählt wurden die Strecken in Absprache mit den betreffenden Gemeinden und in Abhängigkeit bestimmter Kriterien, wie der Verkehrsdichte und der Verkehrssicherheit. Für die Beschilderung wurde ein Leitfaden entwickelt, damit es die Gemeinden, die auf ihrem Gebiet eine Strecke ausschneiden möchten, leichter haben und damit eine gewisse Einheitlichkeit der Schilder im ganzen Kanton besteht.

Unterweges in den Kreisen: Willkommen beim Kreis 1

Le tour des arrondissements: bienvenue dans l'arrondissement 1

Ortskernsanierung Grächmatten, Gemeinde Guttet-Feschel

- Gemeinsames Projekt mit der Gemeinde Guttet-Feschel
- Die Gemeinde baut gleichzeitig ein neuer grosser Parkplatz.
- Die Gemeinde erneuert ihre Trinkwasser- sowie Abwasserleitung im Projeketperimeter.
- Der Kanton verbreitert die Strasse auf durchgehend min. 4.65m mit Ausweichstellen für das Kreuzen von Lastwagen wie Reisebusse.



- Im Zusammenhang mit der Strassensanierung wird der Koffer in der Stärke von 35 cm ersetzt.
- Das Oberflächenwasser wird separat vom Abwasser entlang der Strasse neu erstellt, inkl. Schächte und Absetzbecken.
- Der Strom wird laufend mit dem Projekt neu erstellt.
- d.h. die alten bestehenden Freileitungen werden in die Strasse gelegt.
- Die Swisscom ist verantwortlich dass ihre alten bestehenden Platenschächte in der Strasse, ausserhalb der Fahrbahn zu liegen kommen. Dies zur Verminderung von Lärm. Zum Teil werden seitliche Eingänge in die bestehenden grossen Schächte gebaut, sodass die Plattenabdeckungen ganz verschwinden.

Bauablauf:

- Als erstes werden die bestehenden Leitungen sondiert.

- Die Schächte werden freigelegt und die bestehenden Leitungen unter den Koffer gelegt.
- Bestehende Leitungen welche im Projekt verbleiben werden gesichert und gleichzeitig mit dem Aushub für den Strassenkoffer neu verlegt.
- Rechts und Links werden die Strassenabschlüsse sowie Kunstbauten gebaut.
- Zum Schluss wird der Belag eingebaut.

Herausforderung:

Die Bauabläufe müssen mit den verschiedenen Teilnehmern, Gemeinde, Swisscom, Elektroinstallation, Trink-Abwasserinstallation so koordiniert werden dass die beauftragte Baufrma ihr Bauprogramm einhalten kann. Zusammen mit der Gemeinde muss die angrenzende Bevölkerung laufend über Sperrungen sowie Behinderungen zu Ihren Häusern informiert werden. Die Anpassungsarbeiten bestehender Parkplätze, Hauszugänge rechts und links, verlangen immer wieder innovative Entscheidungen und Massnahmen welche laufend mit den privaten Angrenzern entschieden werden müssen. Innerorts ist auf eine tadellose Sauberkeit und Ordnung auf der Baustellen zu schauen. Der Staubbekämpfung ist grösste Aufmerksamkeit zu schenken.

Text von Felix Abgottspon



FR

Assainissement du centre du village Grächmatten, Commune de Guttet-Feschel

- Projet commun avec la commune de Guttet-Feschel.
- La commune construit en même temps un grand parking.
- Dans le périmètre de l'étude, la commune refait son réseau d'eau potable et d'évacuation des eaux.
- Le canton élargit la route à un minimum de 4.65 m, avec des places d'évitement pour le croisement des poids lourds et des bus.
- En lien avec l'assainissement, le coffre de la route sera remplacé avec une épaisseur de 35 cm.
- L'évacuation des eaux de surface sera réalisée le long de la route en système séparatif avec les eaux usées. Y. c. gaines et bassins de décantation.
- L'électricité est installée en parallèle avec l'avancement du projet. À savoir, les lignes aériennes existantes seront mises sous terre.
- Swisscom aura comme devoir d'assurer que ses anciennes gaines sur la route devront se trouver hors de la chaussée afin de réduire le bruit. Pour les grandes chambres de contrôle, des accès latéraux seront en partie construits afin que toutes les plaques en surface disparaissent.

Programme de construction:

- Dans une première phase, les conduites existantes seront sondées.
- Les bouches d'égouts seront dégagées et les conduites existantes seront mises sous le coffre.
- Les conduites existantes conservées dans le projet seront sécurisées et remplacées en même temps avec le nouveau coffre de la route.
- À gauche et droite les bordures de route ainsi que les ouvrages d'art seront construits.
- Finalement, le revêtement sera posé.

Défi:

Les processus de construction seront à coordonner avec les différents acteurs: la commune, Swisscom, les installateurs d'électricité et d'évacuation des eaux usées, de sorte que l'entreprise de construction mandatée puisse respecter le programme de construction. En collaboration avec la commune, les habitants devront être informés en continu sur les fermetures de circulation concernant leurs habitations. Les travaux d'adaptation des parkings et des accès aux riverains seront décidés en collaboration avec les riverains. A l'intérieur de la localité, une propreté et un ordre impeccable sont à assurer sur les chantiers.



Strasse: NG 21 Anschluss T9 – St.German

Abschnitt: Rottenbrücke – Abzweigung Ausserberg

Arbeit: NG 21 Sanierung und Ausbau Strasse St.German

Die Dienststelle für Mobilität plante seit längerem die Nebenstrasse im Gebirge NG 21 zwischen der Rhone Brücke und der ersten Wendeplatte bei der Abzweigung nach Ausserberg auszubauen und zu sanieren. Der Ausbau drängte sich auf, da in diesem Abschnitt die talseitigen Stützmauern dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr standhalten und teilweise notdürftig repariert werden mussten.

Im September 2005 erteilte die Dienststelle für Mobilität dem Ingenieurbüro den Auftrag ein Vor-, Bau und Auflageprojekt für die Sanierung und den Ausbau der NG 21 bis zur ersten Wendeplatte auszuarbeiten. Im Dezember 2009 wurde der definitive Variantenentscheid gefällt. Die Projektierungsphase mit dem Bau- und Auflageprojekt erfolgte im November 2010 und die Plangenehmigung erfolgte 2011. Die Realisierung erfolgt abschnittsweise, je nach Prioritäten und finanzieller Verfügbarkeit ab 2012.

Die Bauarbeiten wurden im Mai 2015 ein erstes Mal ausgeschrieben mussten wegen Budgetkürzungen jedoch zurückgestellt werden. Im März 2019 wurden die Arbeiten erneut ausgeschrieben und im Juni 2019 konnte mit dem ersten Bau Los begonnen werden. Die Abnahme vom ersten Los erfolgte am 09.September 2020.

Text von Gaston Roth

Umfang des Auftrags / Étendue du marché
→ Aushub, Abtrag/Excavation, déblai 5100m³
→ Nagelwand / Paroi clouée 150m²
→ Permanente Anker / Ancrage permanent 2980m¹
→ Un/Ge 0/45 1800m³
→ Schüttungen / Remblais 5100m³
→ Belag / Revêtement 735to
→ Beton / Béton 185m³
→ Bewehrung / Armatures 25to



FR

Strasse: RC 21 Raccordement T9 – St. German

Tronçon: Rottenbrücke – bifurcation Ausserberg

Travaux: RC 21 assainissement et aménagement de la route de St.German

Depuis longtemps, le Service de la mobilité avait planifié d'aménager et d'assainir la route cantonale secondaire de montagne entre le pont du Rhône et le premier lacet. L'aménagement s'est avéré nécessaire parce que les murs de soutènement du talus aval ne résistent plus au trafic actuel sur ce tronçon.

En septembre 2005, le Service de la mobilité a mandaté le bureau d'ingénieur avec un avant-projet ainsi qu'un projet de mise à l'enquête et un projet de construction pour l'assainissement et l'aménagement de la RC 21 jusqu'au premier lacet. En décembre 2009, la décision définitive a été prise concernant la variante d'exécution. La phase de planification avec le projet de construction et de mise à l'enquête avait lieu en novembre 2010, suivie de l'approbation des plans en 2011. La réalisation s'est effectuée dès 2012 en plusieurs étapes, selon les priorités et les disponibilités de budget.

Toutefois, les travaux de construction, mis à l'enquête pour la première fois en mai 2015, devaient être repoussés en raison des coupes budgétaires. En mars 2019 la mise à l'enquête a été relancée, et en juin 2019 le premier lot a débuté. La réception du premier lot s'est effectuée le 9 septembre 2020.

Chantier du Kreisel Bitsch

Gegenwärtig wird auf der H19 Brig - Furkapass in Bitsch innerorts das Los1 « Kreisel Bitsch mit den Anschlussstrecken » ausgeführt, auf einer Gesamtlänge von 550 m' mit dem Herzstück und Bau eines Kreisels als neuen Anschluss an die NG162 Richtung Ried-Mörel.

Es handelt sich um eine Lärmsanierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit, das Projekt wurde bereits im Jahre 2007 durch den Staatsrat genehmigt.

Eingebaut wird als Deckschicht ein lärmindernder Belag und im Zentrum von Bitsch gibt es einen beige-farbenen Mikrosilbelag-Mittelstreifen.

Gleichzeitig werden die Infrastrukturleitungen durch die Werkleitungseigentümer saniert und ergänzt.

Baubeginn war Mitte März 2020 und dauert bis Ende Juli 2021.

Vorgesehen ist, dass im Anschluss noch das Los2 ausgeführt wird, dies ist auch Bestandteil des genehmigten Auflageprojektes. Die Totalkosten Los1 und Los2 betragen ca. 5 000 000.-.

Text von Patrick Stöffel



FR

Chantier du rond-point à Bitsch

Actuellement sur la H19 Brig - Furkapass à l'intérieur de la localité de Bitsch le lot 1 « Rond-point Bitsch avec raccordements » est réalisé, sur une longueur de 550 m, avec comme élément essentiel la construction d'un rond-point comme nouveau raccordement à la RC 162 vers Ried-Mörel.

Il s'agit d'un assainissement de bruit et d'amélioration de la sécurité de trafic. Le projet a été approuvé par le Conseil d'État en 2007 déjà.

Un revêtement de réduction du bruit sera installé, et dans le centre de Bitsch il y aura une bande centrale en « microsil » de couleur beige.

En même temps, les conduites d'infrastructures seront assainies et complétées par leurs propriétaires.

Les travaux ont débuté à la mi-mars 2020 et vont durer jusqu'en juillet 2021.

Il est prévu de réaliser dans la suite le lot 2, le coût total des lots 1 et 2 s'élève à env. CHF 5 000 000.-.

Prix Jardins et Espaces publics

Preis Gärten und öffentliche Räume

Le Prix Jardins et Espaces publics Valais 2020 a été remis le 16 octobre dernier.

Der Preis «Gärten & öffentliche Räume Wallis 2020» wurde am 16. Oktober vergeben.

Ce Prix, lancé en 2018 dans le but de valoriser les espaces paysagers accessibles au public, et aux métiers qui y sont liés, a été remis au jardin de la Croix-Blanche situé au cœur du vieux village de Saint-Gingolph (auteur du projet : atelier Grept ; maître d'ouvrage : Commune de Saint-Gingolph). Cet espace a été reconnu par le jury notamment pour son intégration réussie, pour l'intelligence du choix des plantes, des jeux, et du mobilier. Le jury a décidé d'attribuer également deux mentions, remises au jardin des Marmettes à

Monthey et au projet de revitalisation paysagère et écologique de la châtaigneraie historique de Saint-Gingolph. Si le jardin des Marmettes est le résultat d'une réflexion sur les besoins des résidents sourds et aveugles du centre des Marmettes, le projet de revitalisation de la châtaigneraie de Saint-Gingolph se singularise par la démarche durable, écologique, participative et communautaire, alliée à la revalorisation d'un site et d'un savoir-faire historique.



Jardin de la Croix-Blanche

DE Der 2018 eingeführte Preis, mit dem Ziel, die öffentlich zugänglichen Landschaftsräume und die damit verbundenen Berufe aufzuwerten, wurde dieses Jahr an den Jardin de la Croix-Blanche im Zentrum der Altstadt von Saint-Gingolph verliehen (Projektplaner: Atelier Grept; Bauherrschaft: Gemeinde Saint-Gingolph). Ausgezeichnet wurde diese Anlage von der Jury insbesondere für ihre gelungene Integration, für die intelligente Pflanzenwahl, die Spielmöglichkeiten und das Mobiliar. Die Jury hat zudem zwei spezielle Projekte hervorgehoben. Den Jardin des Marmettes in Monthey und das landschaftliche und ökologische Revitalisierungsprojekt für den historischen Kastanienhain von Saint-Gingolph. Während der Jardin des Marmettes nach den Bedürfnissen der tauben und blinden Bewohner ausgerichtet wurde, zeichnet sich das Revitalisierungsprojekt des Kastanienhains von Saint-Gingolph durch seine nachhaltige, ökologische, partizipative und gemeinschaftliche Vorgehensweise aus, mit welcher ein historischer Ort und altes Know-How aufgewertet wurde.

Problématique des déchets

Abfall-Problematik

Une photo d'un masque abandonné publiée sur le réseau social Linkedin par notre chef de Service, Vincent Pellissier, a conduit à la publication d'un article dans le Nouvelliste le 25 août 2020.

Das Bild einer fallengelassenen Maske auf dem LinkedIn-Profil unseres Dienstchefs führte zu einem Artikel im Nouvelliste vom 25. August 2020.

Cet article expose le travail de Stéphane Maye, qui s'occupe du tronçon reliant le Super-Saint-Bernard au Col du Grand-Saint-Bernard depuis dix ans, et illustre une facette du Service de la mobilité qui passe souvent inaperçue ; le ramassage des déchets. Quelques chiffres :

- Un sac de 110 litres de déchets sauvages sur le tronçon de 7km menant au col tous les trois jours lors des périodes de forte affluence
- Environ 25 tonnes de déchets éliminés chaque année dans l'arrondissement du Bas-Valais
- Le Service de la mobilité entretient 1750 km de routes

La Suisse a la réputation d'être un pays « propre », sans doute que ces travailleurs y sont pour quelque chose !

DE In diesem Artikel kommt die Arbeit von Stéphane Maye zur Sprache, der sich seit zehn Jahren mit dem oberen Abschnitt des Grossen St. Bernhards befasst und einen Aspekt der Dienststelle für Mobilität beleuchtet, der selten in die Öffentlichkeit gelangt: Abfallentsorgung.

Hierzu ein paar Zahlen:

- Auf dem 7 km langen Abschnitt bis zur Passhöhe kommt bei hohem Verkehrsaufkommen alle drei Tage ein Abfallsack von 110 Litern zusammen.
- Jedes Jahr werden vom Kreis Unterwallis etwa 25 Tonnen Abfall entsorgt
- Die Dienststelle für Mobilität unterhält etwa 1750 Km Strassen

Die Schweiz steht im Ruf, ein « sauberes » Land zu sein – dabei sollte man nicht vergessen, dass es Arbeiter gibt, die dafür sorgen!



Regards croisés

Zwei Blickwinkel

Dominique Guérin et Pius Zumoberhaus travaillent pour le SDM, mais habitent à l'opposé du Valais l'un de l'autre. Dominique réside à Vionnaz dans la commune du même nom et Jacques est domicilié à Oberwald dans la commune d'Obergoms et c'est avec fierté qu'ils nous livrent quelques informations sur leur village.



Dominique Guérin



Pius Zumoberhaus

Quel métier exercez-vous au SDM et à quel(s) endroit(s) travaillez-vous ?

Was ist Ihre Aufgabe bei der DFM, und wo arbeiten Sie?

(DG) Je travaille comme cantonnier sur un secteur très étendu qui va de St-Gingolph à St-Maurice, une histoire de saint !

(PZ) Als Verantwortlicher des Abschnittes 11.1 von Fürgangen bis auf die Pässe Furka, Grimsel und Nufenen bin ich zuständig für die Koordination der Unterhaltsarbeiten. Im Sommer sind wir vorwiegend auf den erwähnten Alpenpässen und im Winter auf der Hauptstrasse Fürgangen bis Oberwald, sowie zusätzlich noch auf ein paar Nebenstrassen, tätig.

Combien d'habitants y a-t-il dans votre village et à quelle altitude se situe-t-il ?

Wie viele Einwohner hat ihr Dorf, und wie hoch liegt es?

(DG) J'habite à Vionnaz, jolie petite commune composée de plusieurs villages qui compte 2700 habitants à ce jour. Vionnaz se trouve à 392 m et son point culminant est La Tour De Don qui elle se trouve à 1998m.

(PZ) In Oberwald, auf 1360 m.ü.M, leben aktuell 200 Personen.

Pour quelles raisons avez-vous décidé de vous y installer ?

Wieso haben Sie Oberwald zu Ihrem Wohnort gewählt?

(DG) Je suis né ici et mes racines sont bien profondes, de plus le village est bien situé, proche du lac Léman, au pied des montagnes et à deux pas de la France.

(PZ) In Oberwald bin ich aufgewachsen. Bis heute wohnte ich nie an einem anderen Ort. Hier ist meine Heimat. So war für mich immer klar, hier zu wohnen.

Que peut-on visiter d'intéressant dans votre village et quelles activités peut-on pratiquer en été et en hiver ?

Was gibt es in Ihrem Dorf Interessantes zu sehen, und was kann man da im Sommer und Winter machen ?

(DG) Vionnaz possède un musée à ciel ouvert, on peut découvrir plusieurs lieux et bâtiments historiques grâce aux panneaux explicatifs situés sur toute la commune.

L'hiver on profite du ski, de randonnées en raquettes et en peaux de phoque à Torgon qui se trouve à 11 km de Vionnaz et qui fait partie de la commune. L'été est plutôt consacré aux randonnées en montagne.

(PZ) Das Ski- und das Alpmuseum sowie das Backhaus. Zudem noch die wunderschönen Naturgegebenheiten, wie der Rhonegletscher und der naturhistorische Lehrpfad.

Sommeraktivitäten: Wandern, Biken, River Rafting, Dampfbahn von Oberwald über den Furkapass nach Realp, Kinderspielplatz, Grillstelle.

Winteraktivitäten: Langlauf, Schneeschuhwandern, Tourenski, Winterwanderwege, Schlitteln, Schlepplift.

Est-ce que votre village présente une particularité (architecture, paysage etc...) ?

Gibt es in Ihrem Dorf eine Sehenswürdigkeit (architektonische, landschaftliche etc.) ?

(DG) Vionnaz est facile à reconnaître car il possède deux clochers qui se voient de loin, ainsi qu'un grand mur situé en haut du village qui sert à le protéger de grandes crues. Il y a aussi un château qui a appartenu à un comte de Savoie.

(PZ) Die Kirche aus dem Jahr 1717, der alte Dorfteil mit seinen charakteristischen Häusern, der Rhonegletscher, die Wasserfälle im Gerental, der Galenstock, unser Hausberg, sowie die Aussicht hinunter ins Rhonetal und bis zum Weisshorn.

Y a-t-il des sociétés locales et est-ce que les habitants en général y participent ?

Gibt es auch ein Vereinsleben, und nehmen die Einwohner daran teil?

(DG) Le village est actif dans plusieurs domaines, le sport avec sa société de

gym, ainsi que de foot, une troupe de théâtre et surtout au niveau musical avec une chorale, un chœur mixte, des sonneurs de cloches, et une société que j'affectionne tout particulièrement, la guggenmusique L'OS CLODOS et j'en oublie certainement. En général les sociétés fonctionnent bien et les habitants s'investissent avec plaisir.

(PZ) Turnverein, kochende Männer, Nikolaus-Trichler, Kirchenchor, Samariter, Frauen- und Mütterverein. Die Einwohner nehmen aktiv am Vereinsleben teil, daher gibt es diese vielen Vereine.

Y a-t-il une spécialité culinaire ?

Gibt es eine kulinarische Spezialität ?

(DG) Il n'y a pas vraiment de spécialités si ce n'est les mêmes que dans le reste du Valais, à deux trois variantes près.

(PZ) Cholera und Gommer Gsottus (Siedfleisch).

Avez-vous une « star » locale ?

Gibt es einen lokale Berühmtheit ?

(DG) Il n'y a pas de star ici, ou alors elles y vivent incognito, il faut le répéter à personne.

(PZ) Die beiden verstorbenen Langläufer Hischier Karl und Hischier Konrad aus den 50er und 60er Jahren.

Avez-vous une anecdote à raconter ?

Können Sie uns eine Anekdote erzählen?

(DG) Je n'ai pas d'anecdote à raconter.

(PZ) Im Lawinenwinter 1999 mussten wir für zehn Tage unsere Wohnung verlassen und waren zwei Wochen ohne Strom. Die Verpflegung erfolgte nur über den Luftweg. Total hat es mehr als 11m Schnee im Dorf gegeben. Zudem haben wir bei der Schneeräumung im Frühling am Nufenenpass eine gigantische Lawine mit einem Kegel von 300m Länge sowie 22m Höhe vorgefunden, welche vollgespickt mit Steinen und Holz war. So benötigte es für die Räumung schwere Baumaschinen.

Es war einmal in der DFM

Il était une fois au SDM

Die alte Ganterbrücke - Sprengung und Wiederaufbau

Nachdem sie bereits 1865 und 1873 renoviert worden war, indem man das Holzgewölbe ersetzte und dann die Widerlager verstärkte, wurde die Ganterbrücke 1933 einer grösseren Änderung unterzogen. Fotografische Zeugnisse darüber haben sich in den Tiefen der Archive erhalten.

Die von Napoleon Bonaparte angeordneten Bauarbeiten an der Simplonstrasse von 1801 bis 1805 benötigten den Einsatz von nicht weniger als 3000 Arbeitern auf der Walliser Seite, und nochmal so viele auf der italienischen. Ziel war es, die Verschiebung von Artillerietruppen zu ermöglichen und einen Verkehrsweg mit Italien sicherzustellen, das damals fester Bestandteil des napoleonischen Imperiums war.

Das Werk des Ingenieurs Nicolas Céard, welcher den Bau der gesamten Simplonachse beaufsichtigte, ermöglichte die Ganterbrücke eine viel leichtere Passquerung als die alte Route, welche sich Richtung Talboden des Gantertals schlängelte. Die Brücke bot aber auch einen strategischen Vorteil, denn die Widerlager wurden zwar aus Stein gebaut, aber das Gewölbe und die Fahrbahnplatte waren aus Holz, weshalb sie im Falle heranziehender feindlicher Truppen demontieren konnte.

1933, rund 130 Jahre nach ihrem Bau und da man ihr Holzgewölbe erneut komplett hätte ersetzen

müssen, entschied man sich für eine dauerhaftere Lösung. Das Renovationsprojekt, mit dem man den Ingenieur Alexandre Sarrazin beauftragte, bestand in der Errichtung eines Gewölbes aus Armierbeton zwischen den beiden bestehenden Widerlagern. Aussen- und Brüstungsmauern wurden als Mauerwerk ausgeführt, um das originale Aussehen des Bauwerks zu erhalten.

So begannen am 8. März 1933 die Arbeiten mit der Sprengung der Holzträger des alten Gewölbes, womit man den mittleren Teil der Brücke zum Einsturz brachte. Darauf folgte die Anpassung der Widerlager, die Betonierung des neuen Gewölbes sowie die Mauerwerks- und die Verkleidungsarbeiten, welche der bald 220 Jahre alten Brücke ihr heutiges Aussehen verliehen.

Die alte Ganterbrücke wurde bis zum Bau des 1980 eingeweihten Ganterviadukt stark frequentiert, heute geniesst sie einen wohlverdienten Ruhezustand, bleibt aber ein geschätztes Ziel für Wanderer, Fotografen und Liebhaber der Verkehrsgeschichte der Region.



1. Ansicht der Galerie und der Ganterbrücke, 1811. Mediathek Wallis VIATICALPES
Vue de la galerie et du pont de Ganter, 1811



2. Ansicht der Ganterbrücke, 8. März 1933. Ponts et chaussées, Mediathek Wallis – Martigny
Vue du pont du Ganter, 8 mars 1933



3. Sprengung der Ganterbrücke, 8. März 1933. Ponts et chaussées, Mediathek Wallis – Martigny
Dynamitage du pont du Ganter, 8 mars 1933



4. Martigny Heutige Ansicht der alten Ganterbrücke, 2020, Guillaume Papilloud
Vue actuelle de l'ancien pont du Ganter

Text von Guillaume Papilloud

Texte de Guillaume Papilloud

FR De 1801 à 1805, les travaux de construction de la route du Simplon, commandités par Napoléon Bonaparte, demandèrent les efforts de pa moins de 3000 ouvriers du côté valaisan et autant du côté italien. Son but était alors de permettre le passage des troupes d'artillerie et d'assurer une voie de communication avec l'Italie qui faisait alors partie intégrante de l'empire napoléonien.

Œuvre de l'ingénieur Nicolas Céard, qui supervisa l'ensemble de la construction de l'axe du Simplon, le pont du Ganter offrait un passage beaucoup plus aisé en comparaison avec l'ancienne route qui serpentait vers le bas de la vallée du Ganter. Mais ce pont constituait aussi un avantage stratégique, en effet, les culées ont été réalisées en pierre tandis que la voûte et la base du tablier étaient en bois permettant ainsi leur démontage en cas d'arrivée de troupes ennemies.

En 1933, environ 130 ans après sa construction et comme sa voûte de bois nécessitait à nouveau un changement complet, il fut décidé d'opter pour une

solution plus durable. Le projet de rénovation, confié à l'ingénieur Alexandre Sarrazin, consista en l'érection d'une voûte en béton armé entre les deux anciennes culées. Les murs tympans et parapets étant réalisés en maçonnerie afin de conserver au mieux l'aspect d'origine de l'ouvrage d'art.

Ainsi, le 8 mars 1933, les travaux commencèrent avec le dynamitage des madriers de l'ancienne voûte, faisant ainsi s'écrouler la partie centrale du pont. Suivirent alors la modification des culées, le bétonnage de la nouvelle voûte ainsi que les travaux de maçonnerie et de parement qui donnèrent son aspect actuel à ce pont qui fêtera bientôt ses 220 ans.

Très fréquenté jusqu'à la construction du viaduc du Ganter, inauguré en 1980, l'ancien pont du Ganter profite actuellement d'une retraite bien méritée et reste une destination prisée des randonneurs, photographes et passionnés d'histoire de passage dans la région.

Le débarcadère du Bouveret a retrouvé des couleurs

Die Schiffanlegestelle Le Bouveret hat wieder Farbe bekommen

Desservi par la CGN, le point d'embarquement du Bouveret a fait l'objet d'une restauration minutieuse menée sous l'égide du Service de la mobilité.

Die von der CGN bediente Schiffanlegestelle Le Bouveret wurde unter der Ägide der Dienststelle für Mobilität einer minutiösen Restaurierung unterzogen.



Cette petite bâtisse historique en bois datant du début du XX^e siècle est l'un des seuls édifices en lien avec le transport de cette période encore utilisé autour du Léman. Construit vers 1912, il avait remplacé l'ancien débarcadère qui était situé plus au sud. Cette infrastructure avait pour fonction de faciliter le passage du bateau au train.

Un processus réfléchi

Ce débarcadère revêt en réalité une importance stratégique pour le Valais. De par sa localisation, il représente la carte de visite lacustre de notre canton. Malheureusement, l'aspect daté et froid de l'ancien bâtiment ne reflétait en rien cette valeur. Il se trouve que la commune de Port-Valais a initié, il y a plusieurs années de cela, une réflexion quant à sa politique de développement territorial. En 2016, une étude-test a été lancée afin d'analyser en détail son complexe portuaire, un processus qui a englobé le débarcadère.

Une fois les résultats connus, le SDM a sollicité le bureau d'architectes montheysan Gay-Menzel afin d'assurer la conception d'un projet spécifique. Le cahier des charges reposait sur les usages des lieux qu'en fait la Compagnie générale de navigation (CGN) qui en est l'utilisatrice principale. Des éléments comme la billetterie, une salle d'attente ou encore des toilettes publiques devaient être intégrés.

Des travaux complexes

Ce bâtiment avait donc été dénaturé au fil des ans, en particulier par l'adjonction d'un faux plafond datant des années 70-80. Le mobilier et les couleurs n'avaient plus rien à voir avec ce qu'ils avaient été à leur origine, à savoir le style qui prévalait à l'orée du XX^e siècle, période qui avait correspondu aux débuts du tourisme. En fin de compte, la structure d'époque a été conservée, bien que des fenêtres aient été modifiées ou supprimées.

Le chantier a commencé fin octobre 2019. Les délais pour terminer les travaux avaient été fixés à la reprise des activités de la CGN, soit au printemps 2020. En raison de la crise du COVID-19, ces échéances n'ont pas pu être respectées, l'avancement de la rénovation s'étant trouvé fortement ralenti par la pandémie.

Le report que cette situation exceptionnelle a été d'un peu plus d'un mois. Toutefois, ce délai n'a pas eu de répercussions, puisque la saison des croisières de la CGN a en fin de compte été abrégée.

Très apprécié des habitants, le nouveau point d'embarquement (qui constitue une composante familière de leur quotidien) continue à véhiculer une part émotionnelle importante. Sa restauration a surtout contribué à la redynamisation de cette zone souhaitée par la commune de Port-Valais.

Texte de François Praz



DE

Dieses kleine historische Holzbauwerk vom Anfang des 20. Jahrhunderts ist eines von wenigen Gebäuden aus dieser Zeit des Verkehrs, das rund um den Genfersee noch genutzt wird. Gegen 1912 erbaut, ersetzte es die alte Anlegestelle, die weiter südlich gelegen war. Diese Infrastrukturbauwerke hatten die Funktion, das Umsteigen vom Schiff auf die Bahn zu erleichtern.

Ein wohlüberlegter Prozess

In Tat und Wahrheit ist diese Schiffanlegestelle für das Wallis von strategischer Bedeutung. Aufgrund ihrer Lage dient als Visitenkarte unseres Kantons vom See her. Leider erfüllte das veraltete und abweisende Gebäude diese Funktion überhaupt nicht gut. Nun begab es sich, dass die Gemeinde Port-Valais bereits vor Jahren begann, sich Gedanken über ihre Raumentwicklungspolitik zu machen. 2016 wurde eine Teststudie lanciert, um die komplexe Hafenanlage eingehend zu analysieren, dieser Prozess umfasste auch die Anlegestelle.

Als die Ergebnisse dann feststanden, beauftragte die DFM das Architekturbüro Gay-Menzel in Monthey mit der Planung eines spezifischen Projekts. Das Pflichtenheft beruhte auf den Nutzern der Örtlichkeiten, d.h. also auf der Genfersee-Schiffahrtsgesellschaft (CGN). Elemente, wie ein Billetschalter, ein Wartesaal, aber auch öffentliche Toiletten, waren einzuplanen.

Komplexe Bauarbeiten

Das Gebäude wurde also im Laufe der Jahre entstellt, vor allem durch das Hinzufügen einer Zwischendecke in den 70er-80er-Jahren. Die Einrichtung und die Farben hatten nichts mehr mit seinem ursprünglichen Aussehen zu tun, und zwar mit dem zu Anbeginn des 20. Jh., als der Tourismus begann, herrschenden Stil. Schliesslich wurde die Struktur der Epoche beibehalten, obwohl einige Fenster geändert oder entfernt wurden.

Der Bau begann Ende Oktober 2019. Die Frist für die Bauvorbereitung wurde auf den Zeitpunkt angesetzt, wo die CGN im Frühling ihren Betrieb wiederaufnimmt. Aufgrund der COVID-19-Krise konnte diese Frist nicht eingehalten werden, die Renovation erlitt durch die Pandemie eine starke Verzögerung.

Die durch diese ausserordentliche Lage bewirkte Verspätung betrug etwas über einen Monat. Trotzdem hatte dies keine weiteren Auswirkungen, da die Schiffahrtssaison der CGN letztlich auch verkürzt wurde.

Für die Einwohner ist die Anlegestelle ein vertrauter und alltäglicher Anblick mit einem hohen emotionalen Wert. Umso mehr wird die neue Anlegestelle geschätzt. Die Restaurierung hat auch zur Wiederbelebung des Areals beigetragen, welches insbesondere der Gemeinde Port-Valais wichtig war.

Text von François Praz

Demi-pont de la Crête à Rambert à Sembrancher

Halbbrücke « Crête à Rambert »

Depuis le premier janvier 2020, l'axe du Grand-Saint-Bernard est devenu propriété de la Confédération et donc, à l'avenir, les travaux relatifs à cette route seront pilotés par l'OFROU.

Seit dem 1. Januar 2020 befindet sich die Strasse über den Grossen St. Bernhard im Besitz des Bundes, und die Arbeiten an der Strasse werden daher vom ASTRA geleitet.

Le dernier projet mené par le SDM a été la sécurisation du dernier point sensible pour le croisement des poids lourds entre Sembrancher et Orsières qui s'est terminée au courant de l'été 2020.

Ainsi, au lieu-dit « Crête à Rambert », un demi-pont appuyé sur dix palées posées sur des micropieux et ancrées dans le terrain naturel à l'arrière du mur de soutènement actuel a été construit dans le but de considérablement élargir la chaussée. Une conduite d'eaux usées ainsi qu'une ligne électrique moyenne tension ont été intégrées dans la route en parallèle. Long d'environ 90 mètres, cet ouvrage a bénéficié d'un budget de 1,5mio CHF et les travaux se sont déroulés au cours des années 2019 et 2020.



DE

Das letzte von der DFM ausgeführte Projekt war die Sicherung der letzten heiklen Stelle für kreuzenden Schwerverkehr zwischen Sembrancher und Orsières, die im Sommer 2020 abgeschlossen werden konnte.

Dabei wurde eine beträchtliche Verbreiterung der Fahrbahn erreicht, indem man an der Stelle «Crête à Rambert» eine Halbbrücke auf zehn Stützen errichtete, die auf Mikropfählen lagern, die in den natürlichen Boden hinter der Stützmauer eingelassen wurden. Gleichzeitig wurden dabei eine Abwasserleitung und eine Mittelspannungsleitung verlegt. Für die Ausführung der Arbeiten auf einer Länge von 90 Metern wurden CHF 1.5 Mio. budgetiert. Die Bauarbeiten begannen im Jahre 2019 und werden im Juni 2020 abgeschlossen.





Ponts du Trétien. Photo tirée de la sélection du livre « Les ponts du Triège »

Impressum

Conception

LRcommunication

Rédaction

Anton Karlen
Alastair Yule
Laurence Rausis
Fanny Rossier-Salamin
Felix Abgottspon

Gaston Roth
Patrick Stöffel
Guillaume Papilloud
François Praz
Philippe Schwéry

Traduction

Daniel Schuppisser

Graphisme

Forme

Typographies

Optimo Px Grotesk
FF Franziska

Impression

Mengis Druck AG
Digi Fine Jet 90 g / 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