

DYNAMIK

P.P.
CH-1950 SION

LA POSTE 

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

N° 7 — mai 2021
Nr. 7 — Mai 2021

La mobilité en actions Mobilität in Aktionen

Voies de communication à Granges – Verkehrsweg in Granges



Nos jubilaires

Unsere Jubilare

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

40 ans

Abbé Eloi
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Coutaz Pierre-Alain
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Crettenand Pierre-André
Chef d'exploitation / *Betriebsleiter*
Fournier Stéphane-Adrien
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
III **Jossen Roland**
Ouvrier-chauffeur / *Chauffeur*
Mayor Pierre-Antoine
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*

35 ans

Crettaz Roland
Chef de section / *Sektionschef*
Glassey Gérald
Chef de section / *Sektionschef*
Lavanchy François
Sous-chef de garage / *Stellvertreter*
Garagenchef
Locher Kurt
Cantonnier II / *Strassenwärter II*

30 ans

III **Delalay Jean-Michel**
Chef d'équipe / *Teamleiter*
Liand Jean-Luc
Directeur des travaux / *Bauleiter*
III **Scotton Armin**
Mécanicien / *Mechaniker*
III **Scotton Elisabetta**
Auxiliaire / *Hilfskraft*
III **Vouillamoz Christian**
Chef de centre / *Werkhofchef*
Werlen Armin
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Widmer Claude-Daniel
Cantonnier II / *Strassenwärter II*

25 ans

III **Andenmatten Youri**
Ouvrier-chauffeur / *Chauffeur*
III **Cicero Pierre Etienne**
Chef d'équipe / *Teamleiter*
Darbellay Narcisse
Cantonnier I / *Strassenwärter I*
Défayes Karine
Comptable II / *Strassenwärter II*
Epiney Stéphane
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
Michellod Samuel
Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Monnet Valérie

Secrétaire de direction /
Direktionssekretärin
III **Zenklusen Michel**
Chef d'atelier / *Werkstattleiter*

20 ans

III **Arnold Paula**
Auxiliaire / *Hilfskraft*
III **Bétrisey David**
Directeur des travaux / *Bauleiter*
Broye Bernard
Chef cellule électro-mécanique /
Chef elektromechanische Abteilung
III **Duc Jacques**
Concierge / *Portier*
Florey Jean-Luc
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Fragnière Jean-Daniel
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
Gillioz Donat-Emile
Ouvrier-chauffeur /
Mitarbeiter - Chauffeur
Karlen Remo
Cantonnier I / *Strassenwärter I*
Lambiel Jean-Marie
Contrôleur téléphérique /
Seilbahnkontrollleur
III **Lambiel Edda**
Auxiliaire / *Hilfskraft*
III **Moulin Blaise**
Chef d'équipe / *Teamleiter*
Vannay Thierry
Cantonnier I / *Strassenwärter I*

15 ans

Aymon Alby
Voyer de secteur, rempl. chef
d'arr. / *Strassenmeister, stellv.*
Kreischef
De Riedmatten Patrick
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Duc Eric
Chef de section / *Sektionschef*
Eggs Daniel
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Fleutry Laetitia
Secrétaire-assistante, aide-comptable / *Sekretariatsassistentin,*
Aushilfe Buchhaltung
Monnet Christian
Cantonnier II / *Strassenwärter II*

10 ans

Abgottspon Felix
Directeur des travaux / *Bauleiter*
Bonjean François
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Bonvin Cédric
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Bornet Grégoire
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
Chambovey Frédéric
Ingénieur, rempl. chef de l'arr. 3 /
Ingenieur, stv. Kreischef
III **Cina Sven**
Collaborateur technique /
Technischer Mitarbeiter
Clivaz André
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
Délitroz Jean-Marc
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
Drost Stéphane
Voyer de secteur / *Strassenmeister*
Fumeaux Frédéric
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
Genolet Claude
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Gerber Norbert
Remplaçant du chef d'exploita-
tion / *Stv. Betriebsleiter*
III **Henzen Alexander**
Ouvrier-chauffeur / *Chauffeur*
Marotta Carmelo
Comptable II / *Buchhalter II*
Roten Philipp
Chef d'exploitation / *Betriebsleiter*
Rotzer Bernard
Collaborateur spécialisé /
Spezialisierter Mitarbeiter
III **Savary André**
Ouvrier-chauffeur / *Chauffeur*
Voide Bernard
Collaborateur spécialisé /
Spezialisierter Mitarbeiter
Werlen Josef
Cantonnier II / *Strassenwärter II*

5 ans

III **Antonioli Richard**
Chargé de sécurité de tronçon /
Sicherheitsbeauftragter
III **Boson Samuel**
Ouvrier-chauffeur / *Chauffeur*
III **Carroz Patrick**
Ouvrier-chauffeur / *Chauffeur*
Carrupt Fabrice
Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Charbonnet Yves
Collaborateur technique -
électricien / *Technischer Mitarbeiter*
- *Elektriker*
III **Escher Irene**
Secrétaire-comptable /
Sekretärin Buchhaltung
Emery Blaise
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
Geneteix Yves
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
III **Jacot Jean-Daniel**
Ouvrier-chauffeur / *Chauffeur*
Loye Jérémie
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Mathieu Alain
Comptable I / *Buchhalter I*
Melly Mathieu
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Métraiiller Alexandre
Ingénieur chef de projet /
Ingenieur - Projektleiter
III **Moret Jean Jérôme**
Chef d'équipe / *Teamleiter*
Moulin Frédéric
Voyer de secteur / *Strassenmeister*
III **Perrig Rinaldo**
Électro-mécanicien /
Elektromechaniker
III **Roduit Fabien**
Ouvrier-chauffeur / *Chauffeur*
Ryser Karin
Collaboratrice spécialisée /
Spezialisierte Mitarbeiterin
Savioz Romain
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Schmid Wilhelm
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Théoduloz Nicolas
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
III **Vouilloz Cedrik**
Ouvrier-chauffeur / *Chauffeur*
III **Werlen Stéphane**
Ouvrier-chauffeur / *Chauffeur*
Zurbriggen Roberto
Cantonnier II / *Strassenwärter II*

III Employé-e-s de l'UTIII / *Mitarbeitende der GE III*



Édito

Die Heftigkeit der zweiten Covidwelle hat wohl die allermeisten von uns überrascht. Die Pandemie hat im privaten, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und auch im beruflichen Leben spürbare und schmerzhaftige Spuren hinterlassen. Auch Mitarbeitende unserer Dienststelle erkrankten am Coronavirus oder mussten sich wegen Erkrankungen im Umfeld in Quarantäne begeben. Glücklicherweise hatten wir aber innerhalb der Dienststelle keine Todesfälle zu beklagen.

Trotz der Widrigkeiten konnten wir unseren Auftrag grösstenteils einwandfrei erfüllen. Die Sicherheit und die Zugänglichkeit der Stasseninfrastrukturen waren jederzeit gewährleistet, unsere Seilbahnen verkehrten jederzeit nach Fahrplan, die Projektierungs- und Planungsarbeiten wurden planmässig fortgeführt. Dafür richten wir Ihnen unseren herzlichen Dank aus.

Auch während der zweiten Welle sind einige neue Kolleginnen und Kollegen zu uns gestossen. Leider konnten wir die allermeisten von ihnen nicht persönlich begrüßen, geschweige denn kennenlernen. In dieser Ausgabe stellen wir Ihnen einige Mitarbeitende vor, welche unser Team neu verstärken.

Wir hoffen sehr, dass wir schon bald wieder zum «normalen» Lebensrhythmus wechseln dürfen, dass Sitzungen wieder physisch stattfinden und Kontakte zu Mitarbeitenden gepflegt werden können. Und natürlich, dass wir wieder mit einem Glas auf unsere Gesundheit anstossen können. Damit dies wirklich einkehrt und auch so bleibt, ist es absolut notwendig, dass wir alle die Schutzmassnahmen auch weiterhin konsequent umsetzen.

Besten Dank!

Anton Karlen
Adjunkt und Stellvertreter des Dienstchefs

FR La gravité de la deuxième vague de Covid a probablement surpris la plupart d'entre nous. La pandémie a laissé des traces douloureuses dans nos vies privées, sociales, économiques et professionnelles. Des employés de notre Service sont également tombés malades du coronavirus ou ont dû être mis en quarantaine. Heureusement, nous n'avons pas eu à déplorer de décès au sein du Service.

Malgré les épreuves, nous avons pu remplir notre mission sans faille. La sécurité et l'accessibilité des infrastructures routières ont été garanties à tout moment, nos téléphériques ont fonctionné et les travaux de planification et de conception de projets se sont poursuivis comme prévu. Nous tenons à vous en remercier chaleureusement. De nouveaux collègues nous ont également rejoints lors du (semi) confinement. Malheureusement, nous n'avons pas pu les accueillir personnellement et encore moins apprendre à les connaître. Dans cette édition, nous vous présentons ces nouveaux collaborateurs qui ont été engagés pour renforcer notre équipe.

Nous espérons vivement pouvoir bientôt retrouver un rythme de vie «normal», organiser les réunions en présentiel et reprendre les contacts avec les collègues. Et, bien sûr, que nous puissions à nouveau trinquer à notre santé autour d'un verre. Pour que cela soit possible, il est absolument essentiel de continuer à respecter les mesures sanitaires.

Anton Karlen,
adjoint et remplaçant du chef de Service

Sommaire

Inhalt

02

Nos jubilaires
Unsere Jubilare

03

Édito

04

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

05

Les travaux de Stalden
Werken von Stalden

06

Les visages inconnus du SDM
Unbekannte Gesichter des DFM

08

Arrondissement Valais central – les grands travaux
Kreis Mittelwallis – grosse Arbeiten

15

Le nouveau service de l'UTIII
Dienststelle Gebietseinheit III

16

Agenda 2030
Agenda 2030

17

Statistiques 2020
Statistiken 2020

18

Ces passerelles qui en jettent
Brücken, die verbinden

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

La route Vernayaz – Le Châtelard

Une route qui aura marqué son époque.

Quel rapport peut-il y avoir entre une voyageuse anglaise du XIX^e siècle et une route valaisanne? Mais surtout, pourquoi cela a-t-il un intérêt historique marquant pour la Suisse? C'est ce que nous vous invitons à découvrir.

Au fil du temps, tous les axes routiers voient leur tracé être modifié au gré de l'évolution des véhicules et de leur utilisation. Parfois même, il n'est pas possible d'adapter certaines routes et il faut alors créer de nouveaux itinéraires pour les remplacer.

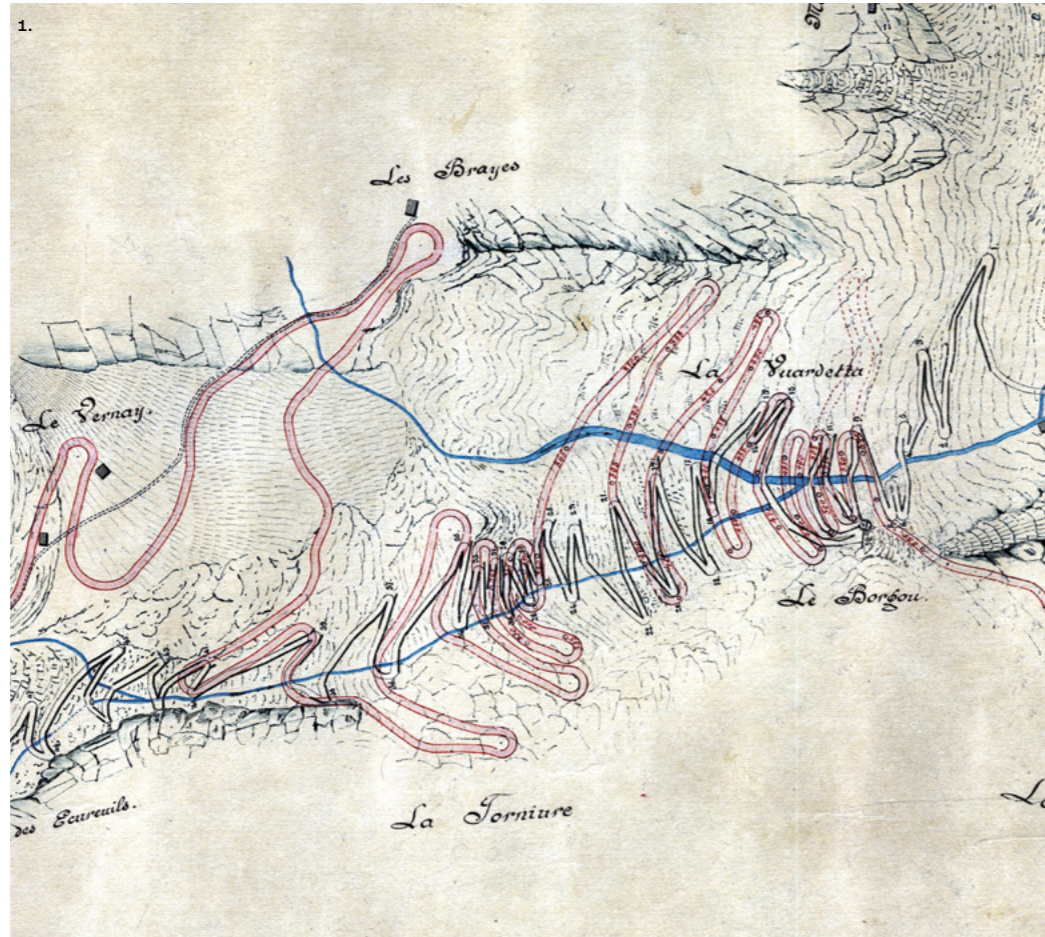
De ce point de vue, l'ancienne route Vernayaz-Le Châtelard est un bon exemple. Voie de communication essentielle pour les habitants de Salvan, Finhaut et des environs, elle était, avec le col de la Forclaz, un des passages vers la vallée de Chamonix. Son tronçon le plus abrupt, de Vernayaz à Salvan, ne pouvait être emprunté qu'à pied ou à dos de mulet. Des travaux furent effectués en 1859, ramenant le nombre de virages de 43 à 37 et élargissant la route à 2,50 m pour permettre le passage de coches et de diligences à deux chevaux.

Mais, cette section de route, très peu adaptée aux véhicules à essence, fut tout d'abord délaissée avec l'arrivée de la ligne de chemin de fer Martigny-Châtelard en 1906, puis complètement remplacée en 1934 par la nouvelle route Martigny-Salvan et la construction du Pont du Gueuroz.

Toutefois, la route Vernayaz-Le Châtelard aura participé à un fait marquant dans l'histoire suisse: dès 1863, elle a fait partie de l'itinéraire des premiers voyages collectifs à travers la Suisse.

Organisés par Thomas Cook, que l'on peut considérer comme un des premiers « Tour operator » du monde, ce sont ces voyages et surtout leur succès qui permettra le développement du tourisme de masse en Suisse.

Et c'est parmi les huit voyageurs du tout premier circuit touristique sur le territoire helvétique, que l'on retrouve Jemima Morrell, notre voyageuse anglaise et les membres de son club d'alpinistes. Artiste, elle tient un journal de voyage décrivant son tour de Suisse qui fut imprimé pour la première fois en 1963 marquant le centenaire de ce voyage inaugural.



Bien que ce premier groupe ne passa pas par le tronçon Salvan-Vernayaz mais rallia Martigny par la Forclaz, nombreux sont les groupes suivants qui passèrent par celui-ci afin d'aller admirer la cascade de la Pissevache, alors bien plus impressionnante qu'aujourd'hui.

Aujourd'hui classée à l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS 700.01), la route Vernayaz – Salvan est un itinéraire apprécié des randonneurs et un véritable témoin du patrimoine touristique suisse.

Texte de Guillaume Papilloud

Pour aller plus loin :

Weiterführende Informationen:

FR :

- Voyage dans les Alpes, Jemima Morrell, Cabédita, 2003
- Un train pour la Suisse, Diccon Bewes, Helvetiq, 2014

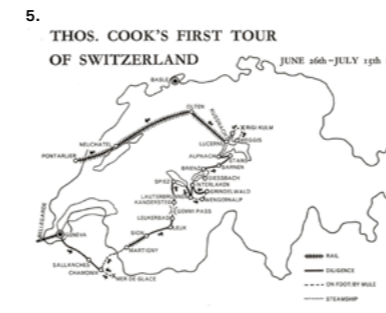


2.

DE :

- Miss Jemimas Journal: eine Reise durch die Alpen, Jemima Morrell, Rogner & Bernhard, 2014
- Immer schön langsam : eine Zeitreise durch die Schweiz auf den Spuren von Thomas Cook, Diccon Bewes, Malik, 2014

5



1. Extrait de plan de la route Vernayaz – Salvan, 1881, Fonds du Service de la mobilité, Archives de l'État du Valais / Auszug der Strassenkarte Vernayaz – Salvan, 1881, Fonds der Dienststelle für Mobilität, Staatsarchiv Wallis
2. Les participants au premier tour organisé par Thomas Cook, au premier plan deuxième depuis la gauche, Jemima Morrell, Junior United Alpine Club, 1863, Archives Thomas Cook / Teilnehmende der ersten von Thomas Cook organisierten Tour (im Vordergrund, zweite von links: Jemima Morrell), Junior United Alpine Club 1863, Thomas Cook Archiv
3. Le passage de Tête noire dessiné par Jemima Morrell, Archives Thomas Cook / Die Passage Tête-Noire, entworfen von Jemima Morrell, Thomas Cook Archive
4. Route Vernayaz – Salvan, env. 1920, Jullien Frère, Collection Pillet, Médiathèque Valais – Martigny / Strasse Vernayaz – Salvan um ca. 1920, Jullien Frères, Sammlung Pillet, Mediathek Wallis – Martigny
5. Itinéraire du premier tour de Suisse, Archives Thomas Cook / Reiseplan der ersten Tour durch die Schweiz, Thomas Cook Archiv

DE Die Strasse Vernayaz - Le Châtelard Eine Strasse, die ihre Zeit prägte

Welche Verbindung kann es zwischen einem englischen Reisenden des 19. Jahrhunderts und einer Strasse im Wallis geben? Und vor allem, warum ist sie für die Schweiz historisch so interessant? Wir laden Sie auf eine kleine Entdeckungstour ein.

Über die Zeit haben alle Strassen ihren Verlauf mit der Entwicklung der Fahrzeuge und ihrer Nutzung verändert. Manchmal war es allerdings nicht möglich, bestimmte Abschnitte anzupassen, weshalb neue Strecken als Ersatz geschaffen werden mussten.

Hierfür ist die alte Strasse von Vernayaz-Le Châtelard ein gutes Beispiel. Sie war ein wichtiger Verbindungsweg für die Bewohner von Salvan, Finhaut und Umgebung und zusammen mit dem Forclaz-Pass einer der Zugänge zum Tal von Chamonix.

Ihr steilster Abschnitt von Vernayaz nach Salvan konnte nur zu Fuss oder mit Maultieren begangen werden. Im Jahr 1859 wurden Arbeiten durchgeführt, welche die Anzahl Kurven von 43 auf 37 reduzierten und die Strasse auf 2,5 m verbreiterten, um die Durchfahrt für zweispännige Postkutschen zu ermöglichen.

Dieser für Benzinfahrzeuge wenig geeignete Strassenabschnitt wurde erst mit der Ankunft der Eisenbahnlinie Martigny-Châtelard im Jahr 1906 aufgegeben und 1934 durch die neue Strasse Martigny-Salvan und den Bau der Gueuroz-Brücke vollständig ersetzt.

Die Strasse von Vernayaz-Le Châtelard hat derweil an ein bedeutendes Ereignis der Schweizer Geschichte beeinflusst: Bereits 1863 war sie Teil der Reiseroute der ersten Gruppenreisen durch die Schweiz.

Organisiert von Thomas Cook, der als einer der ersten "Tour Operators" der Welt bezeichnet werden kann, sind es solche Reisen und vor allem ihr Erfolg, welche die Entwicklung des modernen Massentourismus in der Schweiz ermöglichten.

Und unter den acht Reisenden der allerersten touristischen Rundreise auf dem Schweizer Territorium finden wir Jemima Morrell, eine englische Reisende und die Mitglieder ihres Bergsteigerclubs. Als Künstlerin führte sie ein Reisetagebuch, in dem sie ihre Tour durch die Schweiz beschrieb und das 1963 zum hundertsten Jahrestag ihrer Reise erstmals gedruckt wurde.

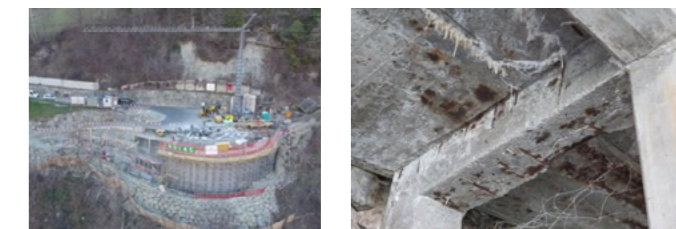
Obwohl diese erste Gruppe nicht durch den Abschnitt Salvan-Vernayaz passierte, sondern Martigny über La Forclaz erreichte, nutzten ihn danach Gruppen, um den Pissevache-Wasserfall zu bewundern, der damals noch viel beeindruckender war als heute.

Heute ist die Strecke Vernayaz - Salvan im Bundesinventar der historischen Strassen (IVS 700.01) aufgeführt. Sie ist eine beliebte Route für Wanderer und ein wertvolles Zeugnis des touristischen Erbes der Schweiz. •

Werke von Stalden Les travaux de Stalden

ERSATZ WENDEPLATTE FURRERSCH HÜS, STALDEN – STALDENRIED

Die Wendepflatte Furrersch Hüs befand sich in einem sehr schlechten Zustand. Der Brückenbau wurde seinerzeit als Betonplatte mit Unterzügen in Längs- und Querrichtung ausgebildet und stand auf einzelnen Pfeilern. Die rund 50-jährige Konstruktion wies dem Alter entsprechende Schadensbilder auf. Dies und weitere konzeptionelle Mängel führten letztes Jahr zum Entscheid, anstelle einer Instandsetzung die Wendepflatte zu ersetzen. Erschwerend für das Neubauprojekt ist die Realisierung unter Aufrechterhaltung des Verkehrs. Die Wendepflatte wird neu als Kombination von Schwergewichts- und Winkelstützmauer realisiert. Zugleich mit der Anordnung der neuen Stützmauer wird die Strassengeometrie verbessert. Die Kosten belaufen sich auf rund CH 1 685 000.-. Die Arbeiten werden noch in diesem Jahr abgeschlossen, so dass Bewohner und Besucher von Staldenried bald wieder auf einem nagelneuen Bauwerk unterwegs sein können.



1. Aktueller Baustand / État actuel des travaux.
2. Zustand Brückenunterstützung vor Sanierung / État du soffite du pont avant l'assainissement.
Foto / Photo: Ingenieurbureau SPI / Bureau d'ingénieur SPI

FR Reconstruction du lacet Furrersch Hüs, Stalden – Staldenried

Le lacet en encorbellement au lieu-dit Furrersch Hüs était en très mauvais état. À l'époque de sa construction, la structure du pont avait été conçue comme une dalle de béton reposant sur une grille de sommiers longitudinaux et transversaux, soutenue par des piles individuelles. Agé d'environ 50 ans, l'ouvrage présentait des signes de dommages liés au vieillissement naturel. Cet aspect ainsi que d'autres défauts de conception ont conduit à la décision, l'année dernière, de reconstruire complètement le lacet plutôt que de le remettre en état.

Une complication supplémentaire pour le nouveau projet consiste à maintenir en tout temps la circulation. Le nouveau lacet est donc réalisé sur une structure pleine, stabilisée avec des murs de soutènement. Nous profitons de l'aménagement de ce nouveau mur pour améliorer la géométrie de la route. Les coûts de l'intervention s'élèvent à CHF 1 685 000.-. Les travaux seront achevés cette année; les habitants ainsi que les visiteurs de Staldenried emprunteront prochainement cet ouvrage remis à neuf. •

6 Les visages inconnus du SDM

Unbekannte Gesichter der DFM

Vous les connaissez peu ou pas du tout, c'est normal... ils ont été engagés en plein confinement. Alors dans l'attente de partager un moment avec vos collègues, ils ont accepté de se présenter brièvement.

Man kennt sie kaum oder gar nicht. Das erstaunt wenig, schliesslich wurden sie mitten in der zweiten Coronawelle eingestellt. Noch bevor ein persönlicher Austausch wieder möglich sein wird, haben sich die neuen Kolleginnen und Kollegen bereit erklärt, sich an dieser Stelle kurz vorzustellen.



NOM / NAME
Anne Duroux

TRAVAIL / ARBEIT
Je suis collaboratrice scientifique, section INFRA.
Ich bin wissenschaftliche Mitarbeiterin bei der Sektion INFRA.

HOBBIES / HOBBYS

- la lecture
- la course à pied
- la randonnée
- › Lesen
- › Laufen
- › Wandern



NOM / NAME
Marine Strahm

TRAVAIL / ARBEIT
Je suis ingénieure traversées de localités à la section INFRA.
Ich bin Ingenieurin «Ortsdurchfahrtem».

HOBBIES / HOBBYS

- les promenades à la montagne et au bord du lac
- le tennis
- la natation
- le bricolage
- › Spaziergänge in den Bergen und am See
- › Tennis
- › Schwimmen
- › Basteln



NOM / NAME
Nicolas Pasquier

TRAVAIL / ARBEIT
Je suis ingénieur chef de projet à l'arrondissement 2 (Valais Central).
Ich bin Ingenieur Projektleiter im Kreis 2 (Mittelwallis).

HOBBIES / HOBBYS

- le ski
- la randonnée en peaux de phoques
- la marche
- la moto
- la chasse
- › Skifahren
- › Skitouren
- › Wandern
- › Motorradfahren
- › Jagd




NOM / NAME
Christian Gaspoz

TRAVAIL / ARBEIT
Je suis directeur des travaux à l'arrondissement 2.
Ich bin Bauleiter.

HOBBIES / HOBBYS

- le ski
- la randonnée en peaux de phoques
- la marche
- la moto
- la chasse
- › Skifahren
- › Skitouren
- › Wandern
- › Motorradfahren
- › Jagd




NAME / NOM
Jean-Pierre Dirren

ARBEIT / TRAVAIL
Ich bin Strassenwärter II.
Je suis cantonnier II.

HOBBIES / HOBBYS

- Motorradfahren
- Skifahren
- Jagd
- Die Hege + Pflege der Wildtiere liegt mir am Herzen.
- Mit Interesse widme ich mich meinem handwerklichen Geschick als Allrounder.
- › la moto
- › le ski
- › la chasse
- › la préservation et la protection de la faune
- › je me consacre à mes compétences artisanales en tant que personne polyvalente



NOM / NAME
Vincent Robyr

TRAVAIL / ARBEIT
Je suis cantonnier dans le secteur 213.
Ich bin Strassenwärter im Sektor 213.

HOBBIES / HOBBYS

- actuellement, m'occuper de ma fille Morgane
- les jeux de plateau
- les jeux de rôle
- la moto en mode touriste
- › *Derzeit kümmere ich mich um meine Tochter Morgane*
- › Brettspiele
- › Rollenspiele
- › Motorradtouren



NOM / NAME
Jean-Baptiste Luyet

TRAVAIL / ARBEIT
Je suis engagé au SDM comme ingénieur ouvrages d'art et transports exceptionnels.
Ich arbeite bei der DFM als Ingenieur Kunstbauten und Ausnahmetransporte.

HOBBIES / HOBBYS

- le sport en général
- le vtt en été
- le ski en hiver
- › *der Sport allgemein, vor allem Biken im Sommer und Skifahren im Winter.*



NOM / NAME
Camille Beney

TRAVAIL / ARBEIT
Je suis la nouvelle ouvrière signalétique (je pose des autocollants sur les divers signaux et indicateurs).
Ich bin die neue Beschilderungsmitarbeiterin (ich bringe Aufkleber auf den verschiedenen Schildern und Anzeigen an).

HOBBIES / HOBBYS

- le tir au pistolet et au fusil
- m'occuper de mon chien loup
- la mécanique et le sport automobile (Rallye, Drift...)
- › Schiesssport
- › *Mein Saarloos-wolfshund*
- › *Mechanikerin und Motorsportlerin (Rallye, Drift ...).*




NOM / NAME
Cédric Savoy

TRAVAIL / ARBEIT
Je travaille dans la cellule géoroute dans la section INFRA.
Ich arbeite in der Abteilung Geostrassen der Sektion INFRA.

HOBBIES / HOBBYS

- le vélo (sur route)
- le ski
- › *Radfahren (auf der Strasse)*
- › *Skifahren*



NOM / NAME
Alexandre Lugon

TRAVAIL / ARBEIT
Je suis cantonnier secteur 21 cantonnement 211.
Ich bin Strassenwärter im Sektor 21 Bereich 211.

HOBBIES / HOBBYS

- le ski
- la montagne
- la moto
- › *Ski*
- › *Berge*
- › *Motorrad*



NOM / NAME
Frédéric Bruchez

TRAVAIL / ARBEIT
Je suis cantonnier 2 secteur 31.
Ich bin Strassenwärter II im Sektor 31.

HOBBIES / HOBBYS

- le foot
- le ski
- la randonnée
- les soirées entre amis et famille
- › *Fussball*
- › *Ski*
- › *Wandern*
- › *Treffen mit Freunden und Familie*



NAME / NOM
Philipp Rickenbach

ARBEIT / TRAVAIL
Ich bin Ingenieur Strassenprojekte / Planen und Realisieren von Strassenprojekten.
Je suis ingénieur projets routiers.

HOBBIES / HOBBYS

- Skifahren
- Wandern
- Lesen
- Famille
- › *le ski*
- › *la randonnée*
- › *la lecture*
- › *la famille*



NOM / NAME
Didier Derivaz

TRAVAIL / ARBEIT
Je suis ingénieur ouvrages d'art, arrondissement 3.
Ich bin Ingenieur Kunstbauten, Kreis 3.

HOBBIES / HOBBYS

- ma famille (marié, 2 enfants)
- la musique (fanfare)
- le rallye automobile (spectateur)
- le ski alpin
- › *Famille (verheiratet, 2 Kinder)*
- › *Musik (Trompete)*
- › *Auto-Rallye (Zuschauer)*
- › *Ski alpin*




NAME / NOM
Eusebius Gasser

ARBEIT / TRAVAIL
Seit 1. Dezember 2020 arbeite ich als Bauleiter bei der DFM/DMRU Kreis 1 Oberwallis.
Je travaille en tant que chef de chantier au SDM/DMTE, arrondissement 1 du Haut-Valais, depuis le 01.12.2020.

HOBBIES / HOBBYS

- Wandern
- Ski- und Snowboard fahren
- Mototrialfahrer
- Ich bewirtschafte 1000m² Reben
- Mitglied im Gesangsverein St.German
- Unihockey spielen
- › *la randonnée*
- › *le ski et le snowboard*
- › *la moto*
- › *membre de la société de chant St.German*
- › *je cultive 1000m² de vignes*
- › *le unihockey*



NAME / NOM
Dario Inderkummen

ARBEIT / TRAVAIL
Ich arbeite als Strassenwärter II im Kreis 1 im Oberwallis.
Je travaille comme cantonnier II dans l'arrondissement 1 du Haut-Valais.

HOBBIES / HOBBYS

- Sport allgemein
- Jagen
- Ich bin Vater von 3 Kindern
- Ich bin im Burgerrat der Burgergemeinde Turttmann
- Stellvertretender Kommandant der Feuerwehr Turttmannal.
- › *les sports en général*
- › *la chasse*
- › *père de 3 enfants*
- › *membre du conseil bourgeoise de la bourgeoisie de Tourtemagne*
- › *commandant adjoint du corps de pompiers du Val de Tourtemagne*



NOM / NAME
Raphaël Lugon-Moulin

TRAVAIL / ARBEIT
Je suis cantonnier 2 sur la route de la Forclaz.
Ich bin Strassenwärter 2 auf der Forclaz-Strasse.

HOBBIES / HOBBYS

- le ski
- la marche
- la mécanique
- › *Skifahren*
- › *Laufen*
- › *Mechanik*

8 Arrondissement Valais central – les grands travaux

Kreis Mittelwallis – Grossbaustellen

RC n°504: Conthey - raccordement n9

ROUTE DE DÉBORD SUD À L'A9 SUR VÉTROZ – CORRECTION DE LA CHAUSSÉE

Situation actuelle

La route de débord a été construite dans le cadre des aménagements liés à l'autoroute A9 en tant que route « de débord » au sud du tracé autoroutier. Une partie de cette route a été classée il y a peu dans le réseau des routes cantonales, en tant que prolongement de la route cantonale n°504.

Cette route dessert historiquement la zone industrielle du Botza, dont le développement s'est accru ces vingt dernières années – garnie de halles et de dépôts ainsi que d'un centre de tri régional de La Poste récemment construit. Ces différents développements engendrent une augmentation constante du trafic motorisé, à fortiori lourd, sur cet axe sous-dimensionné et à vocation communale aujourd'hui. Cette route est également empruntée par les automobilistes contournant les localités de Conthey, Vétroz et Ardon.

Par ailleurs, le secteur est traversé par une voie ferrée desservant l'usine de SEBA-Aproz via quatre à six mouvements journaliers de trains CFF Cargo.

Afin de pallier aux déficits inhérents relevés actuellement, une requalification de cette route de débord est nécessaire.

Contexte et objectifs du projet

La route cantonale T9 sera prochainement réaménagée dans le centre de Vétroz afin d'améliorer la sécurité



Vue du tronçon du projet entre le carrefour de la Rue du Camping à l'ouest et le Canal du Milieu à l'est
Sicht auf das Teilstück zwischen der Kreuzung der Rue du Camping im Westen und dem Canal du Milieu im Osten.

de tous les usagers et de valoriser les espaces publics centraux du village. En lien avec ce réaménagement, le Canton du Valais, de concert avec la commune de Vétroz, souhaite créer au sud de l'autoroute A9 un itinéraire de transit performant qui décharge la route cantonale T9 reliant St-Maurice à Brigue. Ceci implique une classification de la route de débord – actuellement communale – dans le réseau routier principal cantonal ainsi qu'une correction lourde de son tracé.

Les deux projets font partie des mesures de l'agglomération Valais Central et sont directement liés afin d'améliorer la mobilité sur les communes de Conthey, Vétroz et Ardon.

À terme, la route de débord devra représenter un axe attractif et performant au sud de l'autoroute A9 entre le secteur de la Morge côté Conthey et le sud de la commune d'Ardon. Elle permettra un report du

trafic motorisé en dehors des localités traversées par la route cantonale T9. Le projet actuel se concentre sur le secteur du Botza, puis se poursuivra avec les secteurs de Conthey et d'Ardon.

État actuel des études pour le tronçon Vétroz-Botza

Les études préliminaires portant sur l'étude complète du tracé de la route de débord se sont achevées en 2020. Cette année, le Service de la mobilité entame l'étude détaillée du tronçon sis sur la commune de Vétroz qui traverse la zone industrielle du Botza.

Le tronçon concerné mesure environ 900 mètres et se situe entre le Canal du Milieu (à l'est) et le carrefour entre la route de zone industrielle et la Rue du Camping y compris (à l'ouest). Le tronçon se situe entièrement sur le territoire de la commune de Vétroz, laquelle est partie prenante du projet ;



la maîtrise d'ouvrage est supportée par le Canton du Valais.

La requalification de la route implique une reprise complète du tracé et du gabarit, conforme aux exigences cantonales pour une route principale de plaine. Le projet comprend notamment :

- l'élargissement de la chaussée,
- l'adaptation des deux carrefours principaux existants,
- et la conservation ou la modification de certains accès riverains existants.

Caractéristiques générales du projet:

- Longueur estimée du tronçon concerné par le mandat : 900 m
- Vitesse de projet : 60 km/h
- Largeur de chaussée en alignement : 7 m, sur-largeurs en courbes selon norme 640 105b
- Carrefours : 1 giratoire, 1 carrefour avec pré-sélections et plusieurs carrefours pour accès privés
- Passage à niveau de la voie de la SEBA à mettre en conformité complète
- Réaffectation de la route des Ateliers et de la route de Débord
- Mobilité douce : 1 trottoir et 1 traversée piétonne à créer

Planning et financement

- **Tronçon Vétroz-Botza**
- Études d'avant-projet et de projet détaillé : 2021
- Mise à l'enquête publique : 2^e semestre 2021
- Travaux : 2022 (sous réserve de la durée des procédures)
- Mise en service

Devis des travaux et financement

- Devis des travaux : CHF 2 millions
- Financement :
 - Part fédérale : selon décision de la Confédération
 - Solde : canton et commune sur la base des coûts imputables

DE KS N°504: CONTHEY - ANSCHLUSS A9 SÜDLICHE ENTLASTUNGSSTRASSE BEI A9 S / VETROZ - ANPASSUNG DER FAHRBAHN

Stand der Dinge

Die Entlastungsstrasse wurde ursprünglich im Zuge der Erschliessung der A9 als "Route de Débord" südlich der Autobahntrasse gebaut und ist seit kurzem als Verlängerung der Kantonsstrasse Nr. 504 teilweise ins Kantonsstrassennetz integriert.

Diese Strasse diente aus historischer Perspektive gesehen zur Erschliessung des Industriegebiets Botza, das sich in den letzten 20 Jahren mit dem Bau zahlreicher

Hallen und Lagerhäuser stark entwickelt hat. Die Schweizerische Post hat dort kürzlich ihr regionales Sortierzentrum eingerichtet. Diese Entwicklung hat zu einer ständigen Zunahme des motorisierten Verkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs, auf dieser unterdimensionierten und heute kommunalen Strecke geführt. Zusätzlich wird die Strasse von Autofahrern genutzt, die Conthey, Vétroz und Ardon umfahren und südlich der Autobahn A9 bleiben.

Schliesslich wird das Gebiet auch von einer Bahnlinie durchquert, über die das Werk der SEBA Aproz AG mit täglich 4 bis 6 Zugsbewegungen von SBB Cargo bedient wird.

Hintergrund und Projektziele

Damit die festgestellten Defizite behoben werden können, ist eine Requalifizierung der Route de Débord erforderlich.

Darüber hinaus wird die Kantonsstrasse T9 im Zentrum von Vétroz demnächst ausgebaut, um die Sicherheit aller Nutzer zu verbessern und die zentralen öffentlichen Räume des Dorfs aufzuwerten. In Zusammenhang mit dieser Sanierung will der Kanton Wallis gemeinsam mit der Gemeinde Vétroz eine leistungsfähige Transitstrecke südlich der Autobahn A9 schaffen, welche die Kantonsstrasse T9 zwischen St-Maurice und Brig entlastet. Dies impliziert eine Einstufung der derzeitigen kommunalen Strasse ins kantonale Hauptstrassennetz sowie eine Korrektur ihrer Streckenführung.

Die beiden Projekte sind Teil der Massnahmen der Agglo Zentralwallis und stehen in einem direkten Zusammenhang mit dem allgemeinen Vorhaben, die Mobilität in den Gemeinden Conthey, Vétroz und Ardon zu verbessern.

Langfristig soll die Route de Débord eine attraktive und leistungsfähige Achse südlich der Autobahn A9 zwischen dem Gebiet der Morge bei Conthey und dem Süden der Gemeinde Ardon sein. Dadurch kann der motorisierte Verkehr ausserhalb der Ortschaften, die von der Kantonsstrasse T9 durchquert werden, verlagert werden. Das Projekt, das derzeit durchgeführt wird, konzentriert sich auf den am stärksten abwertenden Bereich Botza, während die Bereiche Conthey und Ardon zu einem späteren Zeitpunkt in Angriff genommen werden.

Aktueller Stand der Studien für den Abschnitt Vétroz-Botza

Die Vorstudien für die komplette Strecke der Route de Débord wurden 2020 abge-

schlossen. Im Jahr 2021 wird die Dienststelle für Mobilität mit einer detaillierten Studie zu diesem Abschnitt beginnen, der sich in der Gemeinde Vétroz befindet und das Industriegebiet Botza durchquert.

Der betroffene Abschnitt ist ca. 900 Meter lang und zwischen dem Canal du Milieu (im Osten) und der Kreuzung zwischen der Strasse Zone Industrielle und der Rue du Camping (im Westen) gelegen. Er befindet sich vollständig auf dem Gebiet der Gemeinde Vétroz, die an dem Projekt beteiligt ist; der Kanton Wallis unterstützt die Projektleitung.

Der Ausbau der Strasse impliziert eine komplette Neugestaltung des Trassees und der Spurweite, gemäss der kantonalen Anforderungen an eine Hauptstrasse im Talgrund. Mit dem Projekt sollen in erste Linie:

- die Fahrbahn verbreitert;
- zwei bestehende Hauptknotenpunkte angepasst;
- verschiedene bestehende lokale Zufahrten beibehalten oder angepasst werden.

Eckdaten des Projekts:

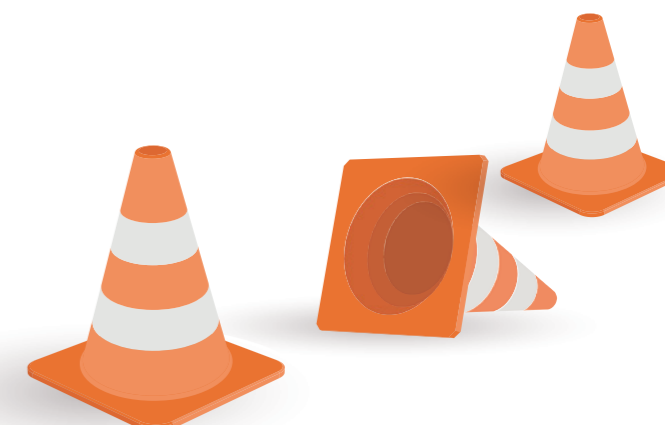
- Geschätzte Länge des vom Mandat betroffenen Abschnitts: 900m
- Vorgesehene Geschwindigkeit: 60 km/h
- Breite der Fahrbahn in der Flucht: 7,00 m, Überbreiten in Kurven nach Norm 640 105b
- Kreuzungen: 1 Kreisverkehr, 1 Kreuzung mit Zusatzspur und Kreuzungen für private Zufahrten
- Bahnübergang des SEBA-Gleises auf vollständige Konformität bringen
- Neuordnung der Route des Ateliers und der Route de Débord
- Sanfte Mobilität: 1 Gehweg und 1 Fussgängerübergang schaffen

Planung und Finanzierung

- **Abschnitt Vétroz-Botza**
- Vorstudien und detaillierte Gestaltungsstudien: 2021
- Öffentliche Auflage: 2. Halbjahr 2021
- Arbeiten: 2022 (abhängig von der Dauer der Verfahren)
- Inbetriebnahme:

Arbeitsvoranschlag und Finanzierung

- Arbeitsvoranschlag: CHF 2 Mio.
- Finanzierung:
 - Bundesanteil: gemäss Beschluss des Bundes
 - Restbetrag: Kanton und Gemeinde auf Basis der anrechenbaren Kosten.



Vétroz

REQUALIFICATION DE LA ROUTE CANTONALE EN TRAVERSÉE DE VILLAGE

La requalification de la route cantonale T9 au cœur de Vétroz est une des mesures phares du projet d'agglomération du Valais Central. Elle a fait l'objet de mandats d'étude parallèles (MEP), organisés conjointement par la commune de Vétroz et le Service de la Mobilité (SDM) du Canton du Valais. Le projet lauréat cherche à agir plus comme une couture que comme une coupure, à redonner une identité au centre du village, à favoriser les déplacements de tous (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite) et à améliorer la qualité de vie des usagers et des riverains. Pour se faire, l'aménagement de la traversée de Vétroz sort de son gabarit routier et prend en compte l'aménagement des places de la Poste et des Écoles ainsi que de la Place centrale, qui deviendra la « Place de l'Amigne ».

L'équipe interdisciplinaire lauréate est composée de plusieurs bureaux qui ont poursuivi les études jusqu'à l'élaboration du dossier de mise à l'enquête.

Il s'agit des bureaux : LOCAL ARCHITECTURE (planificateur, co-pilotes et architectes), Paysagegestion (co-pilotes, architectes-paysagistes et urbanistes), mrs-partner (ingénieurs en transports), CSD Ingénieurs (ingénieurs civils) et Etienne Gillibert (concepteur lumière).

Principes d'aménagement

Le concept global des aménagements vise à « séquencer » la route cantonale.

La route qui scinde le village est complètement redessinée en s'appuyant sur des dispositifs d'aménagement spatiaux qui invitent à la modération du trafic et soulignent la qualité des espaces publics.

Ainsi, quatre séquences d'aménagement différenciées rythment la route cantonale et permettent de modérer les vitesses :

- séquence hors-localité,
- séquence d'entrée aux portes Est et Ouest de Vétroz,
- séquence des « places-ponts » aux

places de la Poste, de l'Amigne et des Écoles,

- séquence rue – traversée de localité.

Les ambiances et géométries des séquences successives visent à inciter les automobilistes à réduire leur vitesse en misant sur des ruptures visuelles d'aménagement et en favorisant la cohabitation spatiale des modes (voitures, cycles et piétons).

L'aménagement proposé et la limitation de la vitesse à 30 km/h de la traversée du Bourg favorisent la cohabitation spatiale des modes, tout en identifiant clairement sur les places ou le long de la route cantonale des lieux attractifs et sécurisés pour les piétons.

Dans ce contexte, les passages pour piétons en sous-voies sont abandonnés et laissent place à des circulations uniquement en surface (voir chapitres suivants). La circulation des cycles est également améliorée et sécurisée par un aménagement favorisant la coexistence dans un environnement aux vitesses de circulation réduites.

Les trois places-ponts, les torrents arborés révélés et la route intégrée, seront traités avec les éléments suivants :

- les matériaux choisis pour exprimer les lignes de pente et les lignes de niveau font écho au grand paysage viticole ;
- les récoltes des eaux de pluie et les murets des nouvelles terrasses se développent au rythme des lignes de niveau du village ;
- le traitement de sol uniforme rappelle les terrasses et se développe de façade en façade au niveau des places-ponts. Ceci joue un rôle prépondérant dans la reconnaissance d'un partage de la route plus harmonieux entre ses usagers ;
- le travail sur le modelé du sol permet de minimiser la séparation physique entre la chaussée, les trottoirs et les espaces connexes ;
- l'aménagement de ce nouveau sol qui rend une perméabilité à la terre du lieu, pour y planter arbres et végétation locale ;
- l'eau révélée au carrefour des torrents et places-ponts : points d'eau potable à chaque place, torrents à ciel ouvert et bassins pour jouer à l'ombre des arbres en été.



DE VETROZ – Adaptation der Kantonsstrasse im Dorf

Das Umbauvorhaben der Kantonsstrasse T9 im Herzen von Vétroz ist eine Vorzeigemassnahme des Projekts der Agglomération Zentralwallis. Es war Gegenstand eines kollaborativen Studienauftragsverfahrens, das gemeinsam von der Gemeinde Vétroz und der Dienststelle für Mobilität (DFM) des Kantons Wallis organisiert wurde. Das Siegerprojekt soll mehr als Naht statt als Schnitt wirken, dem Dorfzentrum eine Identität zurückgeben, die Bewegung für alle (Fussgänger, Radfahrer, Menschen mit eingeschränkter Mobilität) begünstigt und die Lebensqualität der NutzerInnen und BewohnerInnen verbessern. Um dies zu erreichen, wird die aktuelle Strassenvorlage verlassen und bei der Orientierung die Place de la Poste, die Place des Écoles und der zentrale Platz, der zur « Place de l'Amigne » wird, berücksichtigt.

Das siegreiche interdisziplinäre Team setzt sich aus mehreren Büros zusammen, die ihre Untersuchungen in einer gemeinsamen Studie zusammengetragen haben.

Dabei handelt es sich um: LOCAL ARCHITECTURE (Planer, Co-Leitung und Architekten), Paysagegestion (Co-Leitung, Landschaftsarchitekten und Stadtplaner), mrs-partner (Verkehringenieure), CSD Ingénieurs (Bauingenieure) und Etienne Gillibert (Lichtdesigner).

Prinzipien der Neugestaltung

Das Gesamtkonzept der Neuschliessung zielt auf eine « Sequenzierung » der Kantonsstrasse ab.

Die Strasse, die das Dorf teilt, wird komplett umgestaltet. Dabei werden raumplanerische Mittel genutzt, welche die Verkehrsberuhigung fördern und die Qualität der öffentlichen Räume betonen.

Die Entwicklung der Kantonsstrasse durch Vétroz wird durch vier unterschiedliche Entwicklungssequenzen unterbrochen, die eine Geschwindigkeitsanpassung ermöglichen:

- Sequenz ausserhalb des Orts,
- Sequenz am Ost- und Westeingang von Vétroz,
- Sequenz der « Brückenplätzen » an den verschiedenen Plätzen,
- Sequenz der Strasse - Ortsdurchfahrt

Die Atmosphäre und die Geometrie der aufeinanderfolgenden Sequenzen sind so gestaltet, dass Autofahrer durch visuelle Unterbrechungen der Gestaltung und durch die Förderung des räumlichen Zusammenlebens der Verkehrsträger (Autos, Fahrräder und Fussgänger) zu einer Anpassung ihrer Geschwindigkeit angeregt werden.

Die vorgeschlagene Gestaltung und die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für die Ortsdurchfahrt fördern das räumliche Zusammenleben der Verkehrsträger und weisen gleichzeitig attraktive und sichere Orte für Fussgänger auf den Plätzen oder entlang der Hauptstrasse aus.

In diesem Zusammenhang wurden die Fussgängerübergänge in den Unterführungen aufgegeben und durch einen Oberflächenverkehr ersetzt (siehe weiter

Maintenir la fonctionnalité de la route cantonale en l'adaptant au contexte

Le projet de réaménagement de la traversée de localité de Vétroz vise à valoriser le village par une modération du trafic tout en maintenant la fonctionnalité du réseau routier cantonal.

Il s'agit de favoriser une meilleure prise en compte réciproque des différents usagers de l'espace-rue grâce à une réduction des vitesses de circulation du trafic individuel motorisé, tout en assurant un écoulement fluide du trafic sur la route cantonale (capacité suffisante des carrefours, pas de refoulement sur la route cantonale au droit des accès secondaires, réduction au strict minimum des accès secondaires sur la route cantonale, par exemple).

Sur la route cantonale, axe structurant au niveau des circulations, le trafic automobile doit être maîtrisé tout en assurant la fluidité et la sécurité de tous les modes. Les transports

individuels motorisés sont canalisés sur la route cantonale qui bénéficie des aménagements pour gérer la circulation multimodale (trottoirs, traversées piétonnes, bande centrale multifonctionnelle, arrêts de bus). Le trafic de transit Ouest - Est en provenance de Chamoson, Leytron, voir Saillon et Riddes en direction de Sion, ainsi qu'une partie du trafic local des communes d'Ardon et de Vétroz est réorientée sur la route de débord (mesure d'accompagnement inscrite au projet d'agglomération Valais Central) et l'autoroute A9 de sorte que la route cantonale T9 assure principalement une fonction collectrice et de desserte locale des villages traversés. Ce report de trafic - estimé à environ 4000 véhicules par jour - induit une réduction significative du trafic en traversée de Vétroz de 14 000 à 10 000 véhicules par jour.

Gabarit de la chaussée et trottoirs

Les largeurs de chaussée sont fixées sur la base des normes VSS, selon les vitesses et le cas de croisement

adaptés au milieu traversé. Ainsi, sur le tronçon « en localité » de la commune de Vétroz, le cas de croisement déterminant retenu est celui de deux poids-lourds se croisant à 30 km/h.

La largeur de la chaussée de base en alignement pour les transports individuels motorisés et les transports publics, limités par des bordures, est de 6,20 m.

Une exception est toutefois faite au niveau de la place de l'Amigne, dans la grande courbe au centre du village, où la largeur de la chaussée est portée à 6,70 m de manière à assurer le croisement des poids-lourds tout en garantissant la sécurité des cycles.

Afin d'assurer des trottoirs de 2,40 m sur la quasi-totalité de la traversée de localité, de réduire le nombre et la longueur des tronçons avec des trottoirs compris entre 1,50 m et 2,00 m (selon la norme d'une longueur maximum de 5 m), et de garantir la circulation des transports individuels motorisés, la largeur de chaussée retenue est de 6,20 m.



Séquences phares, les trois « places-ponts »

La plaine, les murs, les vignes, les torrents, le réseau viaire et le village forment un tout indissociable. Ils constituent le support de l'aménagement des espaces publics, à l'image des « places-ponts » qui franchissent les deux rives de la route cantonale.

La Place de la Poste, la place Centrale renommée Place de l'Amigne et la Place des Écoles jouent le rôle de trois « places-ponts » publiques, qui traversent la route cantonale, entre

autres). Auch der Radverkehr wird durch eine Gestaltung, welche die Koexistenz in einer Umgebung mit reduzierter Verkehrsgeschwindigkeit fördert, verbessert und sicherer macht.

Die drei Brückenplätze, die mit Bäumen gesäumten, die ungedeckten Wasserläufe und die integrierte Strasse werden mit den folgenden Elementen betont:

- Materialien, die gewählt wurden, um die Hang- und Höhenlinien auszudrücken, spiegeln die Weinberge der Region;
- Regenwassernutzung und niedrige Mauern der neuen Terrassen entwickeln sich im Rhythmus der flachen Linien des Dorfs;
- einheitliche Gestaltung der Fläche erinnert an Terrassen, sie entwickelt sich von Fassade zu Fassade auf der Ebene der Brückenplätze und spielt so eine wichtige Rolle für das Bewusstsein einer gemeinsamen Nutzung der Strasse;
- Form der Flächen ermöglicht es, die physische Trennung zwischen Fahrbahn, Gehwegen und den dazugehörigen Räumen zu minimieren;
- Umgestaltung der Flächen stellt die Durchlässigkeit des Bodens wieder her, so dass Bäume und lokale Vegetation gepflanzt werden können;
- Wasser an den Kreuzungen der Bäche und auf den Brückenplätzen: Trinkwasserstellen an jedem Platz, offene Bäche und Teiche zum Spielen im Schatten der Bäume.

Beibehaltung der Funktionalität der Kantonsstrasse durch Anpassung an den Kontext

Das Projekt zur Sanierung der Durchfahrt durch Vétroz zielt darauf ab, das Dorf durch eine Reduzierung des Verkehrs aufzuwerten und gleichzeitig die Funktionalität des kantonalen Strassenetzes zu erhalten.

Die gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Nutzer des Strassenraums soll gefördert werden, indem die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs reduziert und gleichzeitig ein reibungsloser Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse gewährleistet wird (ausreichende Kapazität der Kreuzungen, keine Rückstaus auf der Kantonsstrasse an den Nebenzufahrten, Reduzierung der Nebenzufahrten auf der Kantonsstrasse auf ein Minimum usw.).

Auf der Hauptstrasse, welche die Hauptverkehrsachse bildet, wird der Autoverkehr kontrolliert, wobei die Flüssigkeit und Sicherheit aller Verkehrsarten gewährleistet sein muss. Der motorisierte Individualverkehr wird auf die Hauptstrasse gelenkt, die von Massnahmen zur Abwicklung des multimodalen Verkehrs profitiert (Gehwege, Fussgängerüberwege, multifunktionaler Mittelstreifen, Bushaltestellen). Der West-Ost-Transitverkehr aus Chamoson, Leytron und auch Saillon und Riddes in Richtung Sitten sowie ein Teil des lokalen Verkehrs aus den Gemeinden Ardon und Vétroz wird auf die Entlastungsstrasse (eine Begleitmassnahme des Projekts der Agglomération Zentralwallis) und die Autobahn A9 umgeleitet, so dass die Kantonsstrasse T9 hauptsächlich als Sammelstrasse und als lokale Verbindung zu den angrenzenden Dörfern dient. Diese Verlagerung des Verkehrs, die auf etwa 4000 Fahrzeuge pro Tag geschätzt wird, soll zu einer deutlichen Reduzierung des Verkehrs

le nord et le sud. Le changement de teinte du sol réunit les deux rives et séquence la route. Ce contraste de sol, entre espace rue et espace des « places-ponts » participe au ralentissement naturel de l'automobiliste.

Les arrêts de transports publics sont relocalisés au centre du village, au droit de deux des « places-ponts ». Ce dispositif rassemble les gens autour des arrêts et des lieux de vie (position de commerces à proximité comme les restaurants, la pharmacie, la poste, le home, l'UAPE ainsi que les parcours privilégiés des habitants et des écoliers pour passer du bourg aux quartiers de logements dans la plaine). Il contribue au renforcement de ces centralités publiques, à la vitalité du bourg de Vétroz ainsi qu'à l'amélioration globale du cadre de vie des Vétroziens.

De plus, le contraste de sol, entre espace rue et espace des « places-ponts » concourt au ralentissement naturel de l'automobiliste, mais également à l'amélioration et à la sécurisation des déplacements des piétons et des accès aux arrêts de transports publics.

Révéler les qualités du site dans les espaces publics

Véritables vitrines du village, les espaces publics constituent cette strate de finition visible et vécue par tous. Ils sont des vecteurs d'attractivité et de valorisation du patrimoine bâti.

Les nouveaux aménagements s'appuient sur des logiques géographiques qui ont fabriqué le village tels que la topographie, les torrents, les pentes, la nature des sols ainsi que sur les modifications liées à l'intervention de l'homme tels que flux, digues, terrassements, défrichements, viticulture...

Si aujourd'hui les Valaisans traversent Vétroz lors de leurs trajets quotidiens, ils s'y arrêtent peu. De même, les habitants de la rive sud ne remontent pas dans le vieux village à pieds pour flâner, faire des courses ou investir les lieux le temps d'une après-midi sous l'ombre d'un arbre. Les déplacements sont souvent très fonctionnels, rapides et en voiture.

Les enjeux principaux de cette mesure sont de recréer un centre de village sûr, attractif et favorable aux déplacements à pied et à vélos, en intégrant la route cantonale.

Le but recherché réside dans la modification du schéma actuel du village, coupé en deux: la route doit

redevenir une rue, un espace d'union plutôt qu'une coupure. L'aménagement doit améliorer de manière notable la qualité de vie des usagers et habitants, favoriser les déplacements doux et l'utilisation des transports en commun.

Planification et financement des travaux

L'approbation des plans a été décidée par le Conseil d'État en juin 2020. Le projet peut ainsi entrer dans sa phase d'exécution selon le planning suivant:

- été 2021: mise en concurrence et adjudication des mandataires pour la phase d'exécution
- automne 2021: préparation des documents d'exécution et de soumission des travaux
- hiver 2021: mise en concurrence et adjudication des entreprises pour la phase d'exécution
- dès printemps 2022: exécution des travaux

Le devis actuel général du projet est de CHF 10 millions TTC (y compris les honoraires et autres frais), ventilé en fonction des coûts sur le:

- domaine cantonal, défini selon sept secteurs (en plus des coûts imputés à l'aménagement des trottoirs et des accès latéraux, des expropriations, de la cadastration et de l'abornement);
- domaine communal, défini selon les places et les essais de matériaux.

Le projet faisant l'objet d'une mesure du projet d'agglomération Valais Central, il bénéficie d'un cofinancement au travers du fonds de la confédération pour les projets d'agglomération.



durch Vétroz von 14 000 auf 10 000 Fahrzeuge pro Tag führen.

Breite der Fahrbahn und der Trottoirs

Die Fahrbahnbreiten werden auf der Grundlage der VSS-Normen festgelegt, entsprechend den Geschwindigkeiten und auf der Strasse möglichen Kreuzungen. So ist der Abschnitt innerhalb der Ortschaft Vétroz auf das Kreuzen von maximal zwei Schwerlastfahrzeugen, die mit 30 km/h kreuzen, ausgelegt.

Die Breite der Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr, begrenzt durch Randsteine, beträgt auf der gesamten Achse der Ortsdurchfahrt 6,20 m.

Eine Ausnahme wird auf Höhe des Place de l'Amigne, in der grossen Kurve in der Ortsmitte, gemacht, wo die Fahrbahnbreite auf 6,70 m erhöht wird, um die Durchfahrt des Schwerverkehr zu gewährleisten und gleichzeitig die Sicherheit für Fahrradfahrer zu garantieren.

Um auf fast der gesamten Ortsdurchfahrt Gehwege von 2,40 m zu gewährleisten, die Anzahl und Länge der Abschnitte mit Gehwegen zwischen 1,50 m und 2,00 m zu reduzieren (entsprechend der Norm einer maximalen Länge von 5 m) und den Verkehr des motorisierten Individualverkehrs zu gewährleisten, bleibt eine Fahrbahnbreite von 6,20 m erhalten.

Die drei «Brückenplätzen» sind die Hauptmerkmale

Die Ebene, die Mauern, die Weinberge, die Wildbäche, das Strassennetz sowie das Dorf bilden ein untrennbares Ganzes. Sie sind die Grundlage für die Entwicklung der öffentlichen Räume, wie die «Brückenplätzen», welche die beiden Seiten der Kantonsstrasse queren.

Der Place de la Poste, der in Place de l'Amigne umbenannte Place Centrale und der Place des Ecoles spielen die Rolle von drei öffentlichen «Brückenplätzen», welche die Kantonsstrasse zwischen Norden und Süden überqueren. Der Farbwechsel des Bodens verbindet die beiden Seiten und sequenziert die Strasse. Dieser Kontrast zwischen dem Strassenraum und dem Raum der «Brückenplätzen» trägt zur natürlichen Verlangsamung des Autoverkehrs bei.

Die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel werden in die Ortsmitte verlegt, auf Höhe von zwei der «Brückenplätzen». Dieses System bringt die Menschen rund um die Haltestellen und

Orte des Lebens zusammen (Lage zu nahegelegenen Gewerbe wie Restaurants, der Apotheke, der Post, des Heims, der Schule sowie zu bevorzugten Routen für Bewohner und Schulkinder vom Dorf zu den Wohngebieten in der Ebene). Es trägt auch zur Stärkung dieses öffentlichen Zentrums, zur Vitalität der Stadt Vétroz sowie zur allgemeinen Verbesserung des Lebensumfelds der Einwohnerinnen und Einwohner bei, die im folgenden Abschnitt vorgestellt werden.

Darüber hinaus trägt der Kontrast des Bodens zwischen Strassenraum und Raum der «Brückenplätzen» zur natürlichen Verlangsamung des Autoverkehrs, aber auch zur Verbesserung und Sicherheit der Fussgänger und des Zugangs zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bei.

Aufzeigen der Standortqualitäten im öffentlichen Raum

Die öffentlichen Räume sind die eigentlichen Schaufenster des Dorfes und bilden die Haut, die für alle sichtbar und erlebbar ist. Sie sind Vektoren der Attraktivität und der Aufwertung des baulichen Erbes.

Die neuen Entwicklungen basieren auf der geografischen Logik, die das Dorf geprägt hat: die Topografie, die Bäche, die Hänge, die Beschaffenheit des Bodens. Aber auch Veränderungen, die mit dem Eingriff des Menschen verbunden sind: Flüsse, Deiche, Terrassierungen, Rodungen, Weinbau ...

Obwohl die Walliser auf ihren Wegen täglich durch Vétroz kommen, machen sie hier nur selten Halt. Auch die Bewohnerinnen aus dem südlichen Teil des Dorfes gehen nicht in den alten Dorfteil, um zu bummeln, einzukaufen oder einen Nachmittag im Schatten eines Baumes zu verbringen. Die Durchfahrten sind oft sehr funktionell, schnell und erfolgen mit dem Auto.

Ein Hauptanliegen dieser Massnahmen ist es deshalb, durch die Einbindung der Kantonsstrasse ein sicheres und attraktives, für Fussgänger und Radfahrer günstiges Ortszentrum zu schaffen.

Ziel ist es, das derzeitige Muster eines in zwei Teile getrennten Dorfs zu durchbrechen: Die Strasse muss wieder eine Strasse werden, ein Raum der Begegnung und nicht ein Trennelement. Die Entwicklung soll die Lebensqualität der Benutzerinnen und der BewohnerInnen deutlich verbessern und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel fördern.

Planung und Finanzierung der Arbeiten

Die Genehmigung der Pläne wurde vom Staatsrat im Juni 2020 beschlossen und das Projekt kann somit gemäss folgendem Zeitplan in die Ausführungsphase gehen:

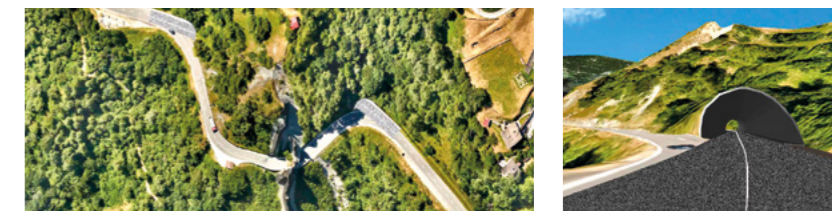
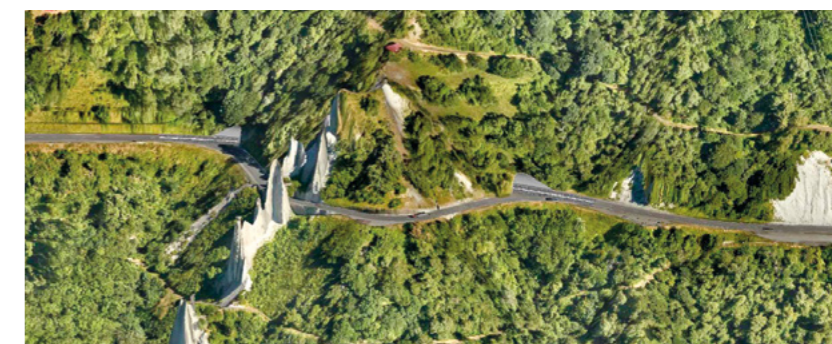
- Ausschreibung und Auftragsvergabe an Mandanten für die Ausführungsphase: Sommer 2021
- Vorbereitung der Ausführungs- und Ausschreibungsunterlagen für die Arbeiten: Herbst 2021
- Ausschreibung und Auftragsvergabe an Unternehmen für die Ausführungsphase: Winter 2021
- Ausführung der Arbeiten: ab Frühjahr 2022

Die aktuelle Gesamtkostenschätzung für das Projekt beläuft sich auf 10 Mio. CHF (einschliesslich Gebühren und sonstige Kosten), aufgeschlüsselt nach Kosten:

- Kantonaler Bereich, definiert nach sieben Sektoren (zusätzlich zu den Kosten für den Ausbau der Gehwege und seitlichen Zugänge, Entleerungen, Katastervermessung und Demarkation);
- Kommunaler Bereich, definiert nach Plätzen und Materialprüfungen.

Da die Umgestaltung Gegenstand einer Massnahme im Rahmen eines Projekts der Agglomeration Zentralwallis ist, profitiert sie von einer Kofinanzierung durch den Fonds des Bundes für Agglomerationsprojekte. •

RC 54 Sion – Les Haudères – Arolla



PYRAMIDES D'EUSEIGNE

Correction de la chaussée et construction d'un tunnel

La sécurité routière sur ce tronçon est problématique en l'état actuel, voire dangereuse vis-à-vis des distances de sécurité et de visibilité, du croisement entre véhicules et piétons, du stationnement sauvage des véhicules le long de la voie publique et du cheminement et arrêts des touristes désirant photographier le site. Par ailleurs, des chutes de pierraille et des coulées boueuses sont régulièrement recensées aux abords du tunnel actuel lors de précipitations abondantes ou en période de dégel, ce qui représente un risque pour les usagers de la route. Enfin, le passage de véhicules de plus en plus nombreux et lourds met en péril ce site touristique. Les vibrations et les charges des véhicules risquent de déstabiliser les blocs qui subsistent.

Le projet de correction de la RC 54 Sion - Les Haudères - Arolla auf Höhe der Pyramiden von Euseigne sieht den Bau eines neuen Tunnels mit einer Länge von 120 m südlich der Pyramiden sowie den Anschluss an die bestehende Fahrbahn vor. Dadurch erhält der Abschnitt eine nahezu gerade Linie und Fahrbahn, die den geltenden Anforderungen entspricht und den Benutzern allen notwendigen Komfort garantiert. Die Pyramiden werden zugleich von negativen Einflüssen durch den Strassenverkehr verschont.

In einer zweiten Phase soll die heutige Fahrbahn der KS 54 zu einer touristischen Fussgängerzone umgestaltet und dadurch ein sicherer Besuch des Geländes möglich gemacht werden. •

Dans un second temps, l'actuel tracé de la RC 54 sera réaménagé en zone touristique piétonne pour une visite du site en toute sécurité.

Texte de Arnaud Fragnière

DE KS 54 Sitten - Les Haudères - Arolla

Pyramiden von Euseigne Korrektur der Fahrbahn und Bau eines Tunnels

Die Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt ist derzeit problematisch, ja sogar gefährlich, was die Sicherheits- und Sichtabstände, das Kreuzen von Fahrzeugen und Fussgängern, das illegale Parken von Fahrzeugen entlang der öffentlichen Strasse und des Weges sowie das Anhalten von Touristen, die das Gelände fotografieren wollen, betrifft. Ausserdem werden in der Nähe des jetzigen Tunnels bei starken Regenfällen oder Tauwetterperioden regelmässig Felsstürze und Murgänge verzeichnet, was eine Gefahr für die Verkehrsteilnehmer darstellt. Schliesslich gefährdet die Durchfahrt von immer mehr schweren Fahrzeugen die touristische Stätte. Durch Vibrationen und das Gewicht der Fahrzeuge werden die verbleibenden Gesteinselemente wahrscheinlich destabilisiert.

Das Projekt zur Korrektur der KS 54 Sion - Les Haudères - Arolla auf Höhe der Pyramiden von Euseigne sieht den Bau eines neuen Tunnels mit einer Länge von 120 m südlich der Pyramiden sowie den Anschluss an die bestehende Fahrbahn vor. Dadurch erhält der Abschnitt eine nahezu gerade Linie und Fahrbahn, die den geltenden Anforderungen entspricht und den Benutzern allen notwendigen Komfort garantiert. Die Pyramiden werden zugleich von negativen Einflüssen durch den Strassenverkehr verschont.

In einer zweiten Phase soll die heutige Fahrbahn der KS 54 zu einer touristischen Fussgängerzone umgestaltet und dadurch ein sicherer Besuch des Geländes möglich gemacht werden. •

RC no T9 St-Maurice – Brig

Modification de la géométrie du double giratoire de Platta à Sion

Le double giratoire de Platta à Sion assure la jonction entre l'avenue de Tourbillon respectivement la route d'Italie (RC T9), la route d'Hérens (RC 60), la route du Coteau (RPS H206a) et la route de Loèche rattachée au réseau des routes communales.

Les travaux de modification de la géométrie des deux giratoires et des différentes routes adjacentes sont planifiés en 2021 et doivent permettre d'améliorer la fluidité et la sécurité du trafic.

Le projet de modification de la géométrie propose :

- la transformation des deux giratoires en « turbo-giratoires » ; il s'agit d'une solution visant à optimiser la capacité des carrefours tout en réduisant les points de conflit et les risques d'accidents ; les travaux infrastructurels sont complétés par l'exécution de marquages ad hoc et l'installation d'une signalisation spécifique, notamment une signalisation avancée supportée par de nouveaux portiques ;
- l'aménagement d'un by-pass reliant directement la route d'Hérens à l'avenue de Tourbillon et la suppression du trottoir existant jouxtant la route d'Hérens ;
- l'élargissement de la chaussée sur le tronçon de la route du Coteau compris entre le portail sud du tunnel de Platta et le giratoire nord afin de créer une double voie d'entrée à celui-ci ;
- l'aménagement d'une double voie d'entrée au giratoire sud sur la route d'Italie ;
- la modification de la géométrie des îlots directionnels et centraux des deux giratoires ;
- le remplacement des bordures en béton par des bordures en pierre naturelle sur l'entier du périmètre d'intervention ;
- l'assainissement des infrastructures de collecte et d'évacuation des eaux de surface sur l'entier du périmètre d'intervention ;
- l'adaptation des infrastructures d'éclairage public ;
- l'assainissement partiel de la fondation de chaussée, le fraisage et le reprofilage de certaines zones ;

- la pose d'une nouvelle couche de roulement sur l'entier des différentes voies publiques sises dans le périmètre d'intervention.

Parallèlement aux travaux entrepris par le Service de la mobilité, OIKEN entreprend le remplacement d'une conduite d'eau potable et la Ville de Sion procède à l'installation de nouveaux équipements d'éclairage public.

Les travaux s'étaleront du 3 mai 2021 au 29 octobre 2021.

Texte de Jean-Pierre Leone

DE KS Nr. T9 St-Maurice – Brig

Änderung der Geometrie des Doppelkreisels Platta in Sitten

Der Doppelkreisel Platta in Sitten verbindet die Avenue de Tourbillon mit der Route d'Italie (KS T9), der Route d'Hérens (KS 60), der Route du Coteau (RPS H206a) sowie der Route de Loèche, die zum städtischen Strassennetz zählt.

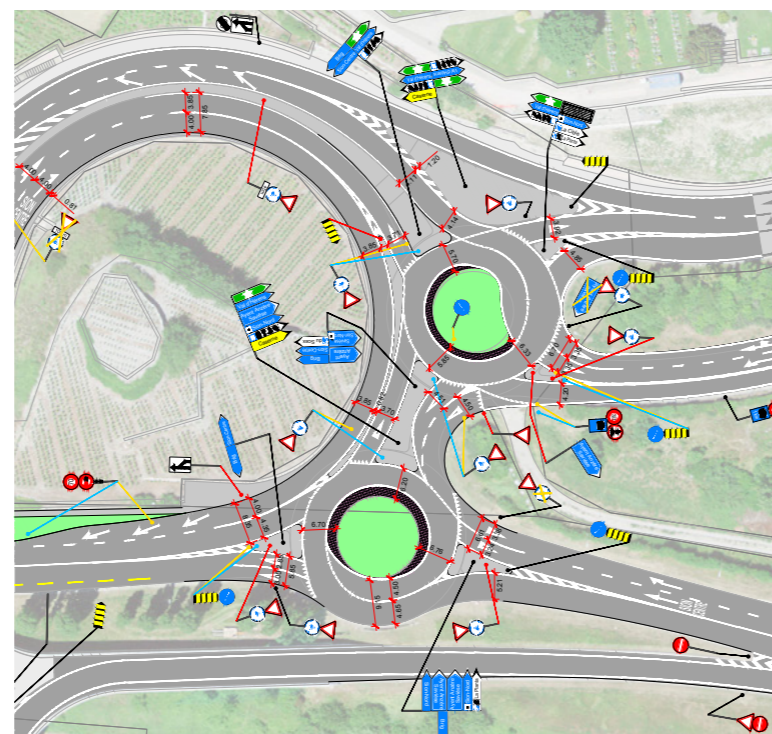
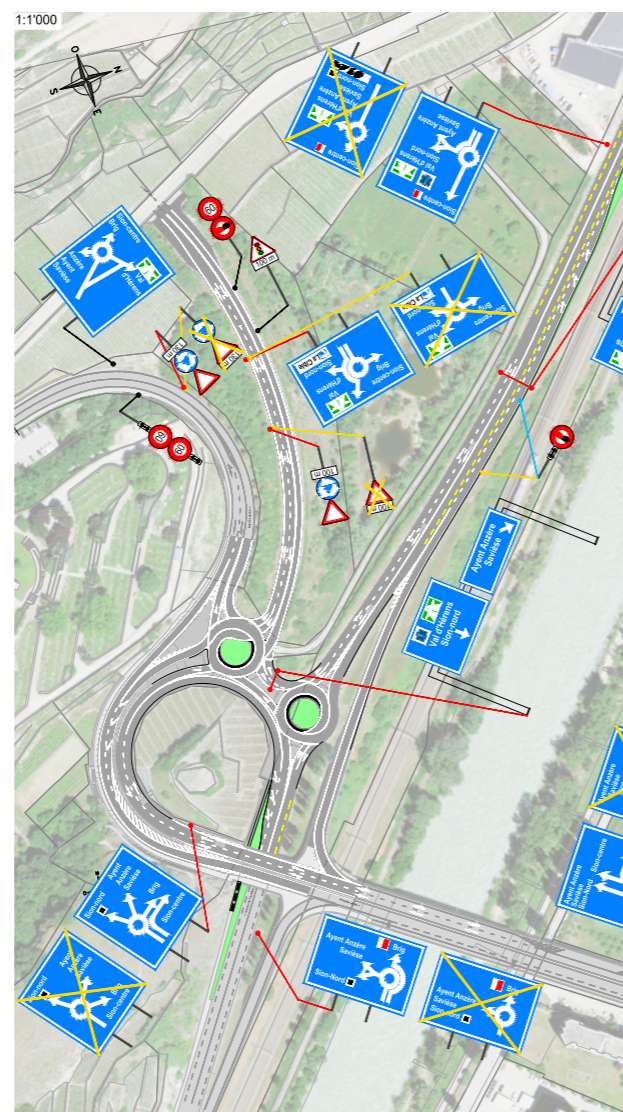
Die Arbeiten zur Anpassung der Geometrie der beiden Kreisel und der verschiedenen angrenzenden Strassen sind für 2021 geplant und sollen es ermöglichen, den Verkehrsfluss und die Sicherheit zu verbessern.

Das Projekt sieht folgende Anpassungen vor:

- Umwandlung der beiden Kreisel in « Turbo-Kreisel»; mit dieser Lösung sollen die Kapazität der Kreuzungen optimiert und gleichzeitig die Konfliktpunkte sowie das Unfallrisiko reduziert werden; die Infrastrukturarbeiten werden durch Ad-hoc-Markierungen und eine spezifische Signalisation mit neuen Signalbrücken ergänzt;
- Bau einer Zusatzverbindung zwischen Route d'Hérens und Avenue de Tourbillon sowie Beseitigung des bestehenden Trottoirs neben der Route d'Hérens;
- Verbreiterung der Fahrbahn auf dem Abschnitt der Route du Coteau zwischen dem südlichen Portal des Platta-Tunnels und dem nördlichen Kreisverkehr, mit dem Ziel, eine doppelte Einfahrtsspur zum Kreisverkehr zu schaffen;
- Bau einer doppelten Einfahrtsspur am südlichen Kreisverkehr auf der Route d'Italie;
- Änderung der Geometrie der Richtungs- und Mittelinseln der beiden Kreisel;
- Ersatz von Betonbordsteinen durch Natursteinbordsteine im gesamten Perimeter;
- Sanierung der Infrastruktur für die Sammlung und Ableitung von Oberflächenwasser im gesamten Interventionsgebiet;
- Anpassung der öffentlichen Beleuchtungsinfrastruktur;
- Teilweise Erneuerung des Strassenunterbaus, Abfräsen und Neuprofilieren bestimmter Bereiche;
- Aufbringen eines neuen Belags auf allen öffentlichen Strassen, die sich innerhalb des Interventionsperimeters befinden.

Parallel zu den Arbeiten der Dienststelle für Mobilität tauscht OIKEN eine Trinkwasserleitung aus und die Stadt Sitten installiert neue öffentliche Beleuchtungsanlagen.

Die Arbeiten werden vom 3. Mai 2021 bis zum 29. Oktober 2021 durchgeführt.



La section unité territoriale III s'est transformée en service de l'unité territoriale III. Une nouvelle organisation et une évolution majeure des principes de fonctionnement demandaient une autonomie plus grande, résolue par la création d'un service. Ce service est destiné à croître au rythme des tronçons autoroutiers réalisés: de belles opportunités pour nos employé-e-s et pour nos entreprises!

Die Sektion Gebietseinheit III ist in die Dienststelle Gebietseinheit III umgewandelt worden. Eine neue Organisation und die Weiterentwicklung der Arbeitsweise haben eine grössere Selbstständigkeit erfordert, was durch die Schaffung einer neuen Dienststelle gelöst werden konnte. Die Dienststelle soll mit den fertiggestellten Autobahnabschnitten wachsen: Das ist eine grosse Chance für unsere Mitarbeitenden und für unsere Unternehmen!

Le service est entièrement autofinancé par l'OFROU via un contrat de prestations. Les postes dépendent des financements de la confédération, ce qui nous rend un peu particuliers au sein de l'État du Valais! Nous sommes en effet rattachés au Canton mais devons respecter les normes et directives de l'OFROU: nous entretenons un dialogue permanent avec les deux entités institutionnelles.

Si cette autonomie nouvelle génère de nouvelles tâches comme la gestion des ressources humaines et les acquisitions de véhicules, elle augmente la transparence dans la gestion des coûts en tant qu'entité autofinancée: les recettes doivent compenser les dépenses, Le service peut créer des postes à la condition d'obtenir les moyens. Il s'agit de contrats à durée indéterminée conditionnés au financement.

Le service est divisé en deux sections aux nombreux défis. La section « opération », doit favoriser une approche homogène de fonctionnement opérationnel entre les différentes entités. On parle ici d'un ensemble de procédures d'exploitation, d'acquisition et de gestion des ressources à organiser en parallèle à la gestion des tâches habituelles. La section « système de conduite/support » va regrouper l'ensemble des ressources administratives, de la gestion du système de conduite et du réseau IT/gestion de la qualité. Avec un réseau de routes qui vient de s'étoffer, il est urgent d'optimiser notre système de pilotage du suivi des informations et des activités. C'est une des priorités dans l'année à venir.

DE Die Dienststelle wird vom ASTRA über einen Dienstleistungsvertrag vollständig selbst finanziert. Dabei sind die entsprechenden Arbeitsstellen abhängig von der Finanzierung durch den Bund, was innerhalb des Staats Wallis eine Sonderstellung darstellt! Wir sind zwar dem Kanton angegliedert, müssen aber die Normen und Richtlinien des ASTRA befolgen: Deshalb pflegen wir einen ständigen Austausch mit beiden Seiten.

Wenn diese grössere Selbstständigkeit neue Aufgaben, wie etwa bei der Administration des Personalbestands oder die Anschaffung von Fahrzeugen, mit sich bringt, erhöht sich als selbsttragende Organisationseinheit die Transparenz der Kostenverwaltung. Die Einnahmen müssen die Ausgaben ausgleichen, wobei die Dienststelle Arbeitsstellen schaffen kann, wenn sie die Mittel dazu erhält. Es handelt sich dabei um unbefristete Verträge, abhängig von der Finanzierung.

Die Dienststelle ist in zwei Sektionen, die mit zahlreichen Herausforderungen konfrontiert sind, unterteilt. Dabei muss die für den Betrieb zuständige Sektion einen homogenen Ansatz für die betriebliche Arbeitsweise zwischen den verschiedenen Seiten fördern. Das betrifft eine Reihe von Betriebs-, Beschaffungs- und Ressourcenfragen, die neben zu den üblichen Aufgaben zu organisieren sind. In einer weiteren Sektion werden die administrativen Ressourcen, die Betreuung des Leitsystems und der Bereich IT/Qualitätsmanagement zusammengefasst. Mit einem sich im Ausbau befindenden Streckennetz ist es wichtig, das Informations- und Aktivitätsmonitoring weiter zu optimieren. Dies ist eine der Prioritäten für das kommende Jahr.



Agenda 2030

Agenda 2030

Le projet Art Valais...

... lie culturellement l'ensemble des régions valaisannes pour valoriser le patrimoine local et sensibiliser à la valeur des ressources naturelles.

Art Valais revisite la tradition des fresques murales avec le développement d'œuvres d'art urbain. Plus qu'un musée à ciel ouvert, gratuit et accessible toute l'année, Art Valais invite le grand public à parcourir et (re)découvrir le territoire cantonal sous l'angle de l'art avec un premier parcours sur la thématique de l'eau.

Plusieurs belles surprises sont en préparation pour les années 2021 et suivantes!

L'an passé, des œuvres ont été réalisées dans les communes suivantes: Fully, Vétroz, Savièse, Ayent, Crans-Montana, Martigny, Sierre et Veyras.

Informations sur www.artvalais.com

DE Das Projekt Art Wallis

Verbindet alle Regionen des Wallis kulturell, um das lokale Erbe aufzuwerten und das Bewusstsein für den Wert der natürlichen Ressourcen zu erhöhen.

Art Wallis greift die Tradition der Wandmalerei mit der Entwicklung von Street Art wieder auf. Mehr als ein Freilichtmuseum, das kostenlos und ganzjährig zugänglich ist, lädt Art Wallis die breite Öffentlichkeit ein, das Gebiet des Kantons aus dem Blickwinkel der Kunst zu erkunden und (wieder) zu entdecken, und zwar mit einem ersten Rundgang zum Thema Wasser.

Für 2021 und darüber hinaus sind einige Überraschungen in Vorbereitung!

Im vergangenen Jahr wurden Arbeiten in folgenden Gemeinden umgesetzt: Fully, Vétroz, Savièse, Ayent, Crans-Montana, Martigny, Sierre et Veyras.

Informationen auf www.artvalais.com



1. Vétroz / 2. Sierre / 3. Fully / 4. Veyraz / 5. Crans / 6. Ayent / 7. Ernen / 8. Martigny

Le SDM porte deux nouveaux projets pour 2021 sur les thématiques de la biodiversité et du développement durable.

Die DFM lanciert im Jahr 2021 zwei neue Projekte zu den Themen Biodiversität und nachhaltige Entwicklung.

Projet Inselfposten

Le projet Inselfposten - en jaune et noir - consiste à installer des ruches à proximité des infrastructures routières cantonales. L'objectif est de favoriser la biodiversité et de sensibiliser à sa prise en compte dans la gestion des bas-côtés et talus des routes cantonales. L'entretien ne se focalise plus uniquement sur la route mais s'élargit pour prendre en compte les abords de celle-ci.

DE Projekt Inselfposten

Das Projekt Inselfposten - in Gelb und Schwarz - besteht in der Aufstellung von Bienenstöcken in der Nähe der kantonalen Strasseninfrastruktur. Ziel ist es, die Biodiversität zu fördern und das Bewusstsein für die Notwendigkeit ihrer Berücksichtigung bei der Verwaltung der Strassenränder und Böschungen der Kantonsstrassen zu schärfen. Der Unterhalt konzentriert sich nicht mehr nur auf die Strasse, sondern wird auf den Strassenrand ausgeweitet.

Projet Gletsch 2030

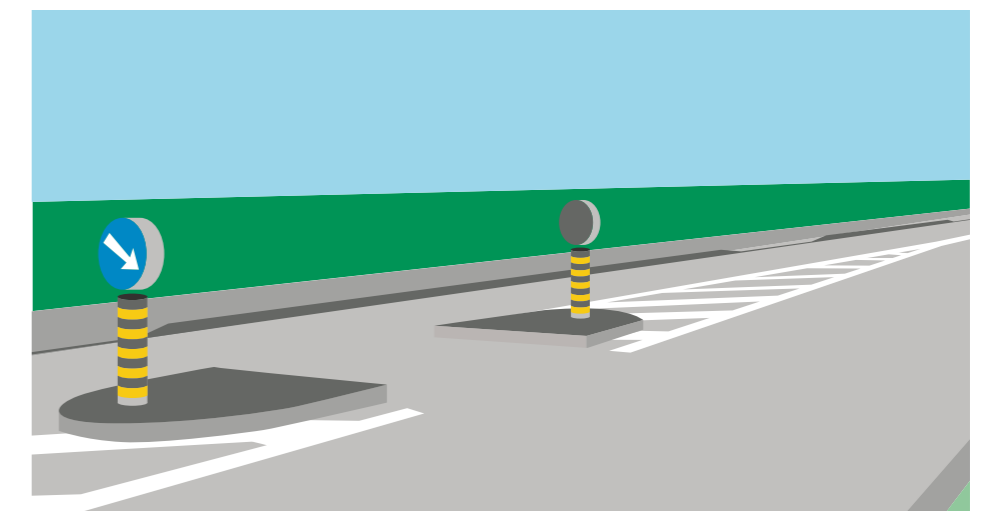
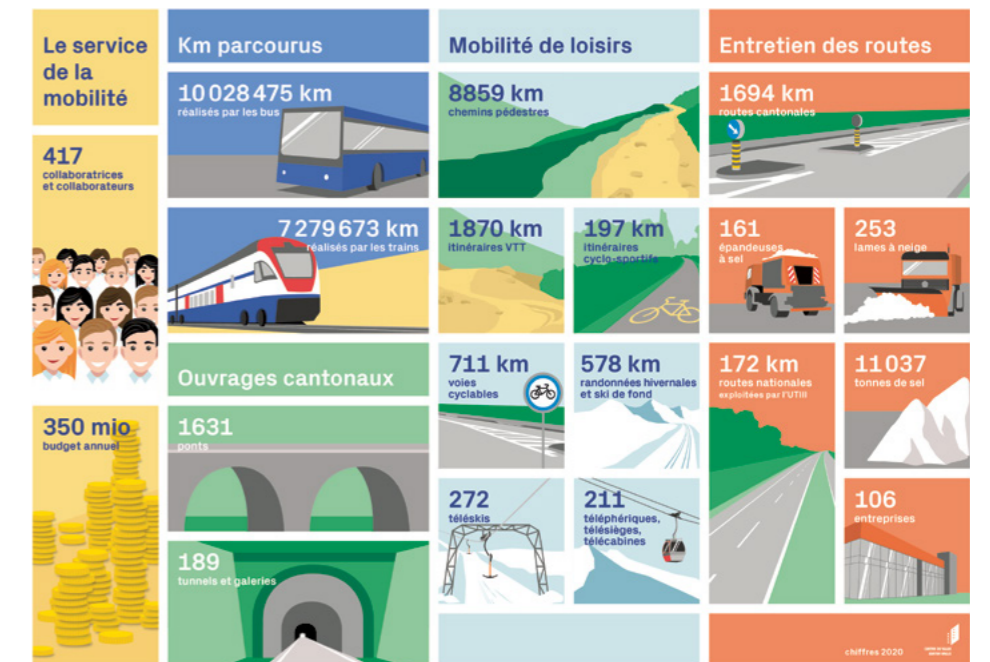
Ziel des Projekts Gletsch 2030 ist es, diesen Ort und sein bauliches Erbe zu einem Ort der Bewusstseinsbildung für nachhaltige Entwicklung unter den Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung zu machen, mit dem Potenzial für eine Ausweitung auf die Gemeinden des Wallis und die öffentliche Verwaltung des gesamten Alpenraums. Mitarbeitende aller Berufsgruppen und Hierarchieebenen werden eingeladen, an Schulungen teilzunehmen, um sich mit dem Gedanken der Nachhaltigkeit vertraut zu machen oder ihr Wissen darüber zu vertiefen. Langfristig soll eine nachhaltigere Kultur in der kantonalen Verwaltung implementiert werden.

FR Projet Gletsch 2030

L'objectif du projet Gletsch 2030 est de repenser le hameau et son patrimoine bâti comme un lieu de sensibilisation au développement durable. Destiné en premier lieu aux employés de l'administration cantonale, cet endroit pourra ensuite être accessible au personnel des communes ainsi qu'aux autres administrations publiques de la région alpine. Les employés, toutes professions et niveaux hiérarchiques confondus, seront invités à participer à une formation qui leur permettra de se familiariser avec l'idée de durabilité ou d'approfondir leurs connaissances de celle-ci. L'intention à terme est la mise en œuvre d'une culture de l'administration cantonale orientée vers plus de durabilité.

Statistiques 2020

Statistiken 2020



Ces passerelles qui en jettent

Brücken, die verbinden

Encadrer l'édification de ces constructions fait partie des missions régulières du SDM. Parfois modestes, leur utilité pour la population justifie l'importance qu'on leur accorde.

Le Rosel au milieu du gué

Le lac du Rosel se trouve à Martigny, au sud de l'aire d'autoroute A9 et du Marché Relais du St-Bernard. Ce plan d'eau va accueillir une nouvelle passerelle ce printemps.

La passerelle du Rosel a été construite en 1991. Lors de travaux d'entretien effectués fin 2018, certaines parties couvertes de sa structure porteuse présentaient un état de dégradation avancé. Âgé de trente ans, l'ouvrage a été conçu pour une durée maximale d'utilisation oscillant entre vingt-cinq et quarante ans.

Une décision inévitable

La sécurité des utilisateurs ne pouvait plus être garantie à court terme. Le SDM a par conséquent décidé de procéder au démontage de l'ancien ouvrage en vue de le remplacer. Ce choix n'est pas anodin, car démolir un pont reste une solution très rare en Valais.

Le 21 novembre 2019, l'ancienne passerelle a été déconstruite d'un seul tenant, à l'aide de deux grues. Elle a ensuite été démontée sur la rive ouest. Il est prévu que l'ouvrage qui lui succède soit achevé d'ici fin mai 2021, à l'issue d'un mois de travaux.

Une première suisse

Cette future construction se démarquera de toutes les réalisations de ce type que l'on peut rencontrer en Suisse. Ses dimensions et la technicité de sa conception font son caractère exceptionnel. Le choix du matériau utilisé s'est porté sur le béton fibré à ultra-hautes performances (BFUP).

Le maître d'œuvre sera Element AG. Ce sous-traitant d'Implenia compte depuis six décennies parmi les acteurs principaux sur le marché suisse du BFUP. Du point de vue de sa construction, cette structure sera

livrée en pièces préfabriquées. Il est à noter qu'une prise en charge très poussée des risques environnementaux a été effectuée en amont.

L'élégance compte

Un soin tout particulier a été accordé à son esthétique. Voilà pourquoi les lignes de la passerelle seront épurées et l'ouvrage intégré au maximum au paysage. Le bureau d'architectes montheysan GayMenzel a relevé ce défi.

Réservé aux piétons, cet ouvrage fera 2,6 mètres de largeur. Des véhicules pesant jusqu'à 3,5 tonnes pourront l'emprunter à titre exceptionnel et uniquement dans un but d'entretien. Selon les estimations initiales, son édification devrait coûter 1,3 million de francs.



Un trait d'union bienvenu

La passerelle du Mauvoisin à Saint-Maurice séduit par son élégant minimalisme. Malgré ses dimensions réduites, elle constitue l'articulation d'une vaste zone.

Du fait de sa position géographique, la cité aignoise a de tout temps dû gérer les problématiques de transit de véhicules, de marchandises et de personnes. Dans ce contexte, la municipalité a souhaité prolonger une voie de mobilité douce existante.

Mouvementé

Cette piste part du passage inférieur situé au sud de la gare CFF pour rejoindre Epinassey. Elle a été créée

Die Baubetreuung dieser Konstruktionen zählt zu den regelmässigen Aufgaben der DFM. Wenn auch einfach in ihrer Art, rechtfertigt der Nutzen für die Bevölkerung den Aufwand, der für diese Bauten betrieben wird.

dans le cadre de l'Espace Bois-Noir (EBN). Au cœur de ce projet est venue prendre place l'édification d'une passerelle qui enjambe le torrent du Mauvoisin, véritable centre névralgique sur le parcours envisagé.

Du point de vue de la réalisation pure, la principale contrainte a résidé dans le fait que la construction devait recourir à des bois de la région. Les fondations, elles, ont été bâties en béton, car elles sont destinées à résister aux eaux tumultueuses du cours d'eau. Celles-ci ont, au fil des décennies, occasionné régulièrement des dégâts sur les terrains proches.

Beauté lumineuse

Très tôt, le service de la mobilité avait décidé de faire appel à un bureau d'architecte. Il s'agissait par là de mettre l'accent sur des valeurs comme la convivialité et l'esthétique. L'Atelier iT de Martigny a donc été mandaté à cette fin.

Le projet qu'il a conçu propose une architecture épurée. Celle-ci a été voulue ajourée dans le but de conserver le contact avec la rivière. L'ensemble s'avère également beau à contempler de nuit. La présence d'éclairages LED sous les rambardes renforce cette esthétique.

Finances partagées

La passerelle a coûté 429 000 francs. Le fait que le SDM ait accepté d'assumer une bonne part de l'investissement (soit 220 000 francs) aura beaucoup aidé dans l'entérinement de cette décision. L'EBN, quant à lui, a engagé 150 000 francs. La Ville a complété le solde. Elle restera propriétaire de l'ouvrage.



Neue Passerelle für den Langsamverkehr Naters – Brig-Glis



Vor mehr als zehn Jahren wurde die Idee geboren, eine neue Passerelle für den Langsamverkehr zwischen dem Bahnhof Brig und der Einmündung des Kelchbaches auf der Natischer Seite zu erstellen. Lange wurde geplant, schlussendlich fiel das Projekt in den Dornröschenschlaf – insbesondere auch aus Gründen der Finanzierung.

Das Mobilitätskonzept des Kanton Wallis sieht explizit die Förderung des Langsamverkehrs vor. Aus diesem Grund hat die Dienststelle für Mobilität im letzten Jahr die Leitung dieses Projekts übernommen und eine komplette Projektüberprüfung dessen durchgeführt, was man sich vor 10 Jahren vorgestellt hatte. Gleichzeitig hat sich der Kanton auch bereit erklärt, die Gemeinde Naters und die Stadtgemeinde Brig-Glis bei der Finanzierung zu unterstützen.

Die jetzige Planung sieht eine Brücke von rund viereinhalb Meter vor, die sowohl dem Radverkehr als auch den Fussgängern qualitativ hochwertigen Raum bietet. Zurzeit wird das Vorprojekt ausgearbeitet. Ebenfalls wird auf der Natischer Seite die städtebauliche Anbindung im Gesamtkomplex des Masterplans der Gemeinde geprüft. Auf der Briger Seite soll eine Studie aufzeigen, wie der Langsamverkehr vom Autoverkehr beim Bahnhof SBB entflechtet werden kann. Es wurden interessante Vorschläge gemacht, die zum neuen Gesicht des zukünftigen Bahnhofs Brig passen.

Die Absicht der Dienststelle ist es, das Projekt bis spätestens Ende 2021 öffentlich aufzulegen. Fussgänger und Velofahrer können sich auf eine moderne Brücke freuen, die sie bald schnell von einem Rhoneufer zum anderen bringt und die Einwohner von Brig und Naters ein Stück näher zusammenbringt.

DE Neue Passerelle durch den Rosel-See

Der Rosel-See befindet sich südlich des vielbesuchten Marché Relais du St-Bernard, an der Autobahnaststätte A9 in Martinach. Er wird in diesem Frühjahr eine neue Brücke erhalten.

In seiner ursprünglichen Form wurde dieses Bauwerk im Jahr 1991 errichtet. Bei den Ende 2018 durchgeführten Wartungsarbeiten wurde festgestellt, dass sich bestimmte abgedeckte Teile der Tragkonstruktion in einem schlechten Zustand befanden. Das ist an sich keine Überraschung, zumal die Struktur aus dem Jahr 1991 stammt und für eine maximale Lebensdauer von 25 bis 40 Jahre ausgelegt ist.

Unumgängliche Entscheidung

Die Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer konnte kurzfristig nicht mehr sichergestellt werden. Die DFM beschloss deshalb, die alte Struktur abzubauen und durch eine neue zu ersetzen. Diese Entscheidung ist insofern bemerkenswert, weil der Abriss einer Brücke im Wallis eine sehr seltene Lösung darstellt.

Die alte Brücke wurde am 21. November 2019 mit Hilfe von zwei Kränen in einem Stück abgerissen ("dekonstruiert", um den offiziellen Begriff zu verwenden). Sie ist in der Folge vor Ort am Westufer demontiert worden. Der Nachfolgebau soll nach einer Bauzeit von einem Monat bis Ende Mai fertiggestellt werden.

Eine Schweizer Premiere

Der Neubau wird sich von allen anderen Projekten dieser Art, die in der Schweiz bekannt sind, abheben. Seine Abmessungen und die technische Beschaffenheit seiner Gestaltun machen ihn aussergewöhnlich. Als Material wird ultrahochfester faserbewehrter Beton (UHFB) verwendet.

Die Umsetzung obliegt der Element AG, einem Implenia-Zulieferer, der seit sechs Jahrzehnten zu den führenden Akteuren im Schweizer UHFB-Markt zählt. Die Struktur wird in vorgefertigten Teilen geliefert. Dabei ist anzumerken, dass Umweltrisiken im Vorfeld berücksichtigt wurden.

Eleganz zählt

Ein besonderes Augenmerk wurde auf die Ästhetik gelegt, mit dem Ziel, ein schönes Objekt zu realisieren. Deshalb fallen die Linien der Brücke schlicht aus, und das Bauwerk soll soweit möglich in die Landschaft integriert werden. Das Architekturbüro GayMenzel aus Monthey hat sich dieser Herausforderung gestellt.

Die Brücke wird 2,6 Meter breit und ist für Fussgänger reserviert. Fahrzeuge mit einem Gewicht von bis zu 3,5 Tonnen können sie nur in Ausnahmefällen und nur zu Wartungszwecken nutzen. Nach ersten Schätzungen wird der Bau 1,3 Millionen Franken kosten. •

DE Eine willkommene Verbindung

Die Mauvoisin-Passerelle in Saint-Maurice hat ein elegantes, minimalistisches Aussehen. Trotz ihrer geringen Abmessungen bildet sie ein Bindeglied für ein grösseres Gebiet.

Aufgrund ihrer geografischen Lage hat die Stadt Saint-Maurice seit jeher mit Problemen durch den Transit von Fahrzeugen, Waren und Personen zu kämpfen. Deshalb wollte die Gemeinde eine bereits bestehende Route für sanfte Mobilität erweitern.

Brücke als Herzstück

Die entsprechende Strecke führt von der Unterführung südlich des SBB-Bahnhofs nach Epinassey. Sie wurde als Teil des Espace Bois-Noir (EBN) geschaffen. Das Herzstück des Projekts ist der Bau einer Fussgängerbrücke, die den Wildbach Mauvoisin überspannt, also ein echter Dreh- und Angelpunkt auf der geplanten Strecke.

Eine besondere Herausforderung bei der Ausführung war die Tatsache, dass für

die Konstruktion ausschliesslich heimisches Holz verwendet werden sollte. Die Fundamente wurden in Beton verankert, da sie dem wilden Wasserlauf standhalten müssen. Der Bach hat in der Vergangenheit immer wieder Schäden an den umliegenden Flächen verursacht.

Leuchtende Schönheit

Schon früh entschied sich die Mobilitätsabteilung, ein Architekturbüro einzubeziehen. Ziel war es, Werte wie Begegnung und Ästhetik zu betonen. Deshalb wurde das Atelier iT aus Martinach damit beauftragt.

Das von diesem Büro entworfene Projekt sieht eine schlichte Architektur vor. Sie wird durchbrochen konstruiert, um den Kontakt zum Fluss zu erhalten. Das Ganze wirkt auch in der Nacht eindrücklich. Eine unter den Geländern eingebaute LED-Beleuchtung verstärkt diese Ästhetik.

Kosten aufgeteilt

Die Kosten für die Fussgängerbrücke beliefen sich auf 429 000 Franken. Die Tatsache, dass sich die DFM bereit erklärt hat, einen grossen Teil der Investitionen (220 000 Franken) zu übernehmen, hat wesentlich zum Baureisende beigetragen. EBN hat ebenfalls 150 000 Franken zugesichert, während der Restbetrag durch die Stadt gedeckt wurde. Sie bleibt Eigentümerin des Bauwerks. •

FR Nouvelle passerelle de mobilité douce entre Naters et Brig-Glis

Il y a plus de dix ans que l'idée est née de construire une nouvelle passerelle pour la mobilité douce entre la gare de Brigue et l'embouchure de la rivière Kelchbach du côté de Naters. Bien que planifié, le projet est finalement tombé dans l'oubli, notamment pour des raisons de financement.

Le concept cantonal de mobilité 2040 prévoit la promotion de la mobilité douce. Pour cette raison, le SDM a repris le pilotage de ce projet l'année dernière en revoyant complètement celui réalisé il y a 10 ans. Le canton a également décidé de s'impliquer financièrement et de soutenir les communes de Naters et de Brig-Glis.

La planification actuelle prévoit un pont d'environ quatre mètres et demi, ce qui permet d'offrir des espaces de qualité pour la circulation des vélos et les piétons. L'avant-projet est en cours de finalisation. Du côté de Naters, le lien avec le développement urbain est également examiné dans le cadre de l'ensemble du plan directeur de la municipalité. Du côté de Brigue, une étude se penche sur la séparation des flux entre mobilité douce et trafic motorisé à la gare CFF. Des propositions intéressantes ont été présentées pour la future gare de Brigue.

La volonté du service est de mettre à l'enquête au plus tard à la fin de l'année 2021. Les piétons et les cyclistes peuvent se réjouir d'un pont moderne qui les mènera bientôt d'une rive à l'autre du Rhône afin de rapprocher les habitants de Brigue et de Naters. •

1. Plan de la nouvelle passerelle / Plan der neuen Fussgängerbrücke
2. Image de la passerelle, étude de faisabilité actuelle / Plan actuelle Machbarkeitsstudie
3. La nouvelle passerelle entre Naters et Brig-Glis / Die neue Fussgängerbrücke zwischen Naters und Brig

Die «Rote Meile» von Naters/La «Rote Meile» a Naters



Impressum

Conception
LRcommunication

Rédaction
Anton Karlen
Jean-Pierre Leone
Arnaud Fragnière
François Praz
Guillaume Papilloud

Traduction
Philipp Mooser
Anja Kohlbrenner

Graphisme
Forme

Typographies
Optimo Px Grotesk
FF Franziska

Impression
Mengis Druck AG
Digi Fine Jet 90 g / m²

Photographies
Olivier Maire
Linda Photo
Médiathèque Valais
Art Valais
Paysagestion/

Localarchitecture
État du Valais
Bureau d'ingénieur SPI
SRP Ingenieur AG /
dreipunkt ag, Benny Wyssen



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