

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° 8 — octobre 2021
Nr. 8 — Oktober 2021



La mobilité
en actions
Mobilität in
Aktionen

Quelques brèves Kurznws

Kapelle Zen Hohen Flühen

Die 1731 erbaute Kapelle Zen Hohen Flühen hat eine besondere Geschichte. Sie steht in der Nähe von Bitsch, direkt unterhalb einer Felswand, und ist wegen ihres Friedhofs für ungetaufte Kinder bekannt. Der Bau hat einen wichtigen Platz in den Herzen der Menschen der Region und darüber hinaus. Seit Jahrhunderten ist die Kapelle ein Zeugnis für die Bemühungen der Menschen, sich an ihre Umwelt anzupassen. Das Thema der nächsten Ausgabe der Burchreihe «Connexions» wird uns die Gelegenheit bieten, die Mobilitätsprobleme der von Naturgefahren bedrohten Lage dieses

sakralen Gebäudes zwischen Zuglinie, Fussgängerweg und Kantonsstrasse zu analysieren.

FR Chapelle de Zen Hohen Flüehen

La chapelle de Zen Hohen Flühen, construite en 1731, a une histoire particulière. Située près de Bitsch, en-dessous des falaises, cette chapelle est tristement connue pour son cimetière des enfants non baptisés. Elle occupe pour cela une grande place dans le cœur des habitants de la région et au-delà. A son poste depuis des siècles, elle témoigne des efforts de l'homme pour s'acclimater à son environnement. Sujet du prochain ouvrage de la collection «Connexions», cette chapelle nous permettra d'analyser les enjeux de mobilité mêlant le train, les piétons, la route cantonale et les dangers naturels. *



Die Kapelle Zen Hohen Flühen bei Bitsch · La Chapelle de Zen Hohen Flüehen, près de Bitsch

La gouille du Rosel retrouve sa passerelle

Il y a plus d'une année, la passerelle du Rosel située derrière le restaurant devait être retirée suite à la découverte de dommages compromettant sa sécurité à long terme. Cet été, c'est une nouvelle passerelle élégante et novatrice qui l'a remplacée. Sa pose a mobilisé une grue géante de 650 tonnes – acheminée sur place à l'aide d'une quarantaine de camions – indispensable pour soulever et placer les 200 tonnes de béton fibré au-dessus de la gouille. L'événement a eu lieu à l'aube afin d'éviter les perturbations liées au vent. La pose a ainsi pu se faire en moins d'une demi-heure. Un battement de cils par rapport à ce chantier d'exception qui aura duré 18 mois.

raststätte in Martinach wegen starker Beschädigung ersetzt werden muss. Im Sommer begannen die Arbeiten für die neue Brücke. Eine elegante Passerelle aus einem innovativen Material sollte entstehen. Für die Installation war ein riesiger 650-Tonnen-Kran nötig, der mit Hilfe von rund 40 Lastwagen zur Baustelle transportiert werden musste, um 200 Tonnen Faserbeton über das Gewässer zu heben und zu platzieren. Die Aktion fand in der Morgendämmerung statt, um Windstörungen zu vermeiden, und war in weniger als dreissig Minuten abgeschlossen. Ein Wimperschlag in der 18-monatigen Dauer dieses aussergewöhnlichen Projekts. *



DE Der Rosel-See erhält seine Brücke zurück

Vor mehr als einem Jahr war klar, dass die Fussgängerbrücke hinter der Autobahn-

Quel chantier ce Covid...

Il est arrivé sournoisement ce grand chantier. On nous a dit que cela n'allait pas être simple comme travail, mais que tout le monde devait y participer. Au début, nous n'avions pas vraiment les bons outils et les bonnes machines. Il a fallu improviser, chacun a dû s'adapter selon ses moyens et hélas ça n'a pas suffi, les fondations du chantier se sont affaissées. Des mesures complémentaires ont été nécessaires afin de stabiliser tout l'environnement. Les ouvriers ont été obligés de s'adapter encore et d'effectuer leurs tâches éloignés les uns des autres afin d'éviter tout contact, pour ne pas alourdir le poids sur l'entourage de ce méga chantier. On peut le dire, avec le temps, c'est devenu une vraie pandémie. Tout le monde a joué le jeu et fait des efforts car les travaux ont été confrontés à de nouvelles variantes. De nouveaux matériaux encore inconnus de beaucoup de monde ont dû être utilisés pour en venir à bout. Tous n'ont pas été convaincus de ces nouvelles technologies et certains ont préféré travailler avec les anciennes solutions. Mais, avec la bonne volonté de chacun, malgré les divergences d'avis et le respect des uns et des autres, on devrait en venir à bout, de ce fameux chantier...

Texte de Bertrand Huguet

DE Was für eine Baustelle, dieses Covid...

Diese Grossbaustelle wurde überraschend eröffnet. Uns wurde gesagt, dass es keine leichte Aufgabe wird und alle mitmachen müssten. Am Anfang hatten wir kaum geeignete Werkzeuge und Maschinen zur Hand. Wir mussten improvisieren, jeder sollte sich soweit möglich anpassen. Leider hat das nicht gereicht, die Fundamente der Baustelle sind eingestürzt. Es waren zusätzliche Massnahmen zur Stabilisierung des Geländes nötig. Die Mitarbeitenden waren gezwungen, sich weiter anzupassen und ihre Arbeiten mit genügend Abstand fortzuführen, um jeglichen Kontakt zu vermeiden und die Flächen dieser riesigen Baustelle nicht zusätzlich zu belasten. Man kann ohne Bedenken behaupten, dass sich das Projekt im Laufe der Zeit zu einer regelrechten Pandemie entwickelt hat. Alle mussten mitspielen und sich anstrengen, denn die Arbeit wurde mit immer neuen Varianten konfrontiert. Um das Problem zu lösen, mussten neue, vielen Menschen unbekannt Materialien verwendet werden. Nicht alle waren von diesen neuen Technologien überzeugt; einige zogen es vor, weiterhin mit alten Lösungen zu arbeiten. Aber mit dem guten Willen aller sollten wir es trotz Meinungsverschiedenheiten und dank des Respekts voreinander schaffen, diese Baustelle zu einem guten Abschluss zu bringen ... *

En jaune et noir: Des abeilles au bord des routes

Bzzzz bzzzz bzzzz. Afin de favoriser la biodiversité présente dans les bords des routes cantonales, le Service de la mobilité a installé deux ruchers: le premier sur la RC 62 (Nendaz) et le deuxième sur la NG 24 (Lötschental). Il s'agit aussi par ce geste d'encourager la biodiversité dans les pratiques d'entretien courantes. Gaston Roth, chef de chantier, et Antoine Michelet, cantonnier de l'arrondissement 2, s'occupent des abeilles et des ruches depuis le début de l'été. Ce travail de passionnés ainsi que celui des abeilles et de leur reine, a porté ses fruits: malgré une saison maussade, près de 15 kilos de miel ont été récoltés!

Le projet «Inselfposten – en jaune et noir» s'inscrit dans le cadre des projets innovants de l'Agenda 2030.

DE In Gelb und Schwarz: Die Bienen am Strassenrand

Bsss bsss bsss... Um die Artenvielfalt an den Kantonsstrassen zu fördern und das Bewusstsein für einen schonenden Umgang beim Unterhalt zu schärfen, hat der Mobilitätsdienst zwei Bienenstöcke aufgestellt: einen auf der RC 62 (Nendaz) und einen auf der NG 24 (Lötschental). Gaston Roth, Bauleiter, und Antoine Michelet, Strassenwärter im Bezirk 2, kümmern sich seit Beginn des Sommers um die Bienen und ihre Stöcke. Die Arbeit der Honigbienen und ihrer Bienenkönigin hat bereits erste Früchte getragen: fast 15 Kilo Honig konnten abgeerntet werden!

Das Projekt «Inselfposten – in Gelb und Schwarz» ist Teil der Innovationsprojekte der Agenda 2030. *



Édito

Gemeinsam die Herausforderungen der Zukunft angehen

Seit dem 1. Mai 2021 stehe ich als Staatsrat dem Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU) vor. Bei meinem Antritt habe ich eine bestehende und funktionierende Struktur sowie viele motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorgefunden. Neben dem Studium von Dossiers und Projekten sowie der Teilnahme an unzähligen Sitzungen habe ich versucht, so viele Mitarbeitende wie möglich an ihrem Arbeitsplatz zu besuchen. Das hat mir erlaubt, mich vorzustellen, aber auch die Abläufe und Herausforderungen der einzelnen Dienststellen kennenzulernen und das Tagesgeschäft besser zu verstehen.

Eine wesentliche Herausforderung ist die Mobilität, das heisst der Zugang zu einem qualitativ hochstehenden Verkehrsnetz für alle, ohne dass notwendigerweise ein Transportmittel zum Nachteil eines anderen bevorzugt wird. Es ist klar, wir befinden uns in nicht einfachen und teilweise ungewissen Zeiten, deren Auswirkungen sehr schwer vorzusehen sind. Aber ich bin überzeugt, dass wir mit ehrlicher Arbeit und einem guten Zusammenspiel innerhalb unseres Departements für die Zukunft gewappnet sein werden. Ich bin bestrebt, als gewählter Volksvertreter wirklich im Dienst der Bevölkerung zu stehen. Das wünsche ich mir auch von meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. In diesem Sinn freue ich mich auf die Zusammenarbeit mit allen Mitarbeitenden der Dienststelle für Mobilität und der Gebietseinheit III und wünsche allen einen farbenprächtigen Herbst.

Franz Ruppen
Chef des Departements für Mobilität,
Raumentwicklung und Umwelt



FR Relever ensemble les défis de l'avenir

Je dirige le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE) en tant que conseiller d'Etat depuis le 1^{er} mai 2021. Lorsque j'ai pris mon poste, j'ai trouvé une structure fonctionnelle ainsi que de nombreux collaborateurs et collaboratrices motivés. Outre l'étude des dossiers et des projets et la participation à d'innombrables séances, j'ai essayé de rendre visite à un maximum de collaborateurs sur leur lieu de travail. Cela m'a permis de me présenter, mais aussi d'apprendre à connaître les processus et les défis des différents services et de mieux comprendre les activités quotidiennes.

L'un des principaux défis est la mobilité, c'est-à-dire l'accès à un réseau de transport de haute qualité pour tous sans nécessairement favoriser un mode de transport au détriment d'un autre. Il est clair que nous vivons des temps qui ne sont pas faciles et parfois incertains, dont les effets sont très difficiles à prévoir. Mais je suis convaincu qu'avec un travail honnête et une bonne interaction au sein de notre département, nous serons prêts pour l'avenir.

En tant que représentant élu du peuple, je m'efforce d'être véritablement au service de la population valaisanne. C'est aussi ce que j'attends de mes collaborateurs et collaboratrices. Dans ce sens, je me réjouis à l'avance de la collaboration avec les employés du Service de la mobilité et de l'Unité territoriale III et je souhaite à tous un automne coloré.

Franz Ruppen
chef du Département de la mobilité,
du territoire et de l'environnement

Sommaire

Inhalt

02

Quelques brèves
kurznws

03

Édito

04

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

05

Unité territoriale III
Gebietseinheit III

08

Travaux arrondissement –
Bas Valais
Kreisarbeiten – Unterwallis

08

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

12

Des nouvelles d'ici et là...
Neues von hier und dort ...

14

Le Bouveret: Transformation
du bord du lac
Le Bouveret: Umgestaltung
des Seeufers

15

Une journée avec l'inspecteur
des ouvrages d'art
Ein Tag unterwegs mit dem
Kunstabt-Inspektor

16

L'avancement des grands
travaux
Fortschritte bei den
Grossbaustellen

19

La mobilité douce, un des
onze principaux enjeux
du concept cantonal de la
mobilité 2040
Langsamverkehr, eine
der elf Hauptanliegen
des kantonalen
Mobilitätskonzepts 2040

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

Die alte Massabrücke

Ein Zeitzeuge der Walliser Geschichte

Oft unterschätzen wir den historischen Wert von Gebäuden, die uns fast täglich begegnen. Manchmal ist es dem Zufall zu verdanken, dass wir überhaupt an sie erinnert werden. So geschehen bei der alten Massabrücke, auf die wir zufällig aufmerksam wurden.

Aus dem Umfeld von Archiven werden wir hin und wieder von Forschenden – Historikern, Studierenden oder einfach Geschichtsinteressierten – angefragt, beratend zur Seite zu stehen oder Dokumente für die Forschungen zur Verfügung zu stellen.

So wurde mir im Zusammenhang mit einer Anfrage nach Informationen über die heutige Massabrücke folgende Anekdote erzählt: «Bevor die neue Brücke gebaut wurde, musste ein Bus, der von der Furka hinunterfuhr, umkehren, weil es nicht möglich war, die Massa-Brücke zu überqueren.»

Beruht diese Anekdote auf wahren Tatsachen oder ist sie eine dieser lokalen Legenden, die Touristen erzählt werden?

Erbaut um 1613 von Baumeister Peter Bodmer, der auch am Bau des Stockalperschlosses und der Kirchen in Naters und Glis beteiligt war, diente die Massabrücke neben dem Bahnverkehr als einziger Zugang ins Goms und zu den Pässen Furka, Grimsel und Nufenen.

Sie wurde zu einem festen Bestandteil der Walliser Geschichte, als sie am 1. Juli 1799 Schauplatz des verzweifelten Kampfes des Widerstands gegen die französischen Truppen Napoleons war.

Seit 1949, als die neue Betonbrücke in Betrieb genommen wurde, geriet sie in Vergessenheit. 1965 drohte ihr die Zerstörung, als Kanäle für das angrenzende Kraftwerk gebaut wurden, wurde aber schliesslich erhalten.

1974 war sie erneut in den Schlagzeilen, als sie kurzzeitig wieder für den Verkehr freigegeben worden war, während die neue Brücke für die Durchfahrt eines 200-Tonnen-Konvois verstärkt wurde. Die alte Brücke hat sich trotz einiger Schäden, die durch einen Konvoi von Militärlastwagen verursacht wurden, gut gehalten.

Aber was ist mit unserer Anekdote? Im Bulletin technique de la Suisse romande Nr. 76 von 1950 findet sich

ein Artikel des Ingenieurs Alexandre Sarrasin mit dem Titel «Sur quelques constructions récentes de ponts en Valais». Und an der Stelle, welche die Brücke über die Massa betrifft, ist folgende Passage abgedruckt:

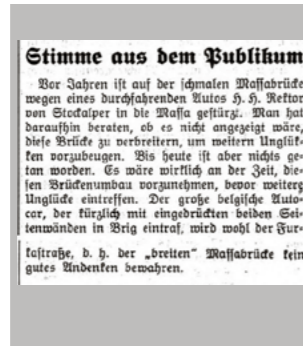
Ein belgischer Bus, der aus der Zentralschweiz kommt und auf dem Weg nach Brig den Furkapass überquert, wird erwähnt. Die Brücke über die Massa war zu schmal, um sie passieren zu können. Der Bus musste umkehren und nach Belgien zurückkehren, ohne durch das Wallis zu fahren.

Dank dieser neuen Informationen und nach einigen Recherchen in der Walliser Presse finden wir auf den Seiten des «Walliser Volksfreunds» vom 3. August 1938 folgenden Artikelauszug:

Es wäre wirklich an der Zeit, diesen Brückenumbau vorzunehmen, bevor weitere Unglücke geschehen. Der grosse belgische Autocar, der kürzlich mit eingedrückt Seitenwänden in Brig eintraf, wird wohl der Furkastrasse, das heisst der «breiten» Massabrücke ein gutes Andenken bewahren.

Unsere anfängliche Anekdote wird durch den Vorfall rund um diesen belgischen Busses also bestätigt. Er hat es zwar geschafft, die alte Brücke über die Massa zu überqueren, musste dabei aber ziemlich Federn lassen. *

Text von Guillaume Papilloud



Artikel vom 3. August 1938, Walliser Volksfreund
Article du 3 août 1938, Walliser Volksfreund



Blick auf die Massabrücke, ca. 1948, Fonds der Dienststelle für Mobilität, Staatarchiv Kanton Wallis
Vue du pont sur la Massa, env. 1948, Fonds du Service de la mobilité, Archives de l'Etat du Valais



Artikel vom 5. Mai 1966, Le Nouvelliste
Article du 5 mai 1966, Le Nouvelliste



Aktuelles Foto der Brücke, 2021
Photo actuelle du Pont, 2021

FR L'ancien pont sur la Massa Un témoin de l'histoire valaisanne

Souvent, nous sous-estimons la valeur historique de certaines des constructions que nous côtoyons presque au quotidien. Et c'est parfois grâce au hasard que ces témoins se rappellent à nous. C'est ainsi, par un heureux hasard, que l'ancien Massabrücke se rappelle à notre attention.

Dans le monde des archives, nous sommes parfois sollicités par des chercheurs, qu'ils soient historiens, étudiants ou simples passionnés d'histoire, afin de les guider et de leur fournir les documents les plus pertinents dans le cadre de leurs recherches.

C'est ainsi que, dans le cadre d'une demande d'informations sur le pont actuel sur la Massa, l'on me glissa l'anecdote suivante:

«Avant la construction du nouveau pont, un autobus qui descendait la Furka devait rebrousser chemin car il n'était pas possible de passer le pont de la Massa.»

Une telle anecdote repose-t-elle sur des faits réels ou s'agit-il d'une de ces légendes locales que l'on raconte au touriste de passage?

Construit aux alentours de 1613 par l'architecte Peter Bodmer, qui participa aussi à la construction du château Stockalper et des églises de Naters et Glis, le Massabrücke a été la seule voie de passage en dehors du trafic ferroviaire, à permettre l'accès à la vallée de Conches et aux cols de la Furka, du Grimsel et du Nufenen.

Il s'ancre définitivement dans l'histoire valaisanne en ayant été le cadre, le 1^{er} juillet 1799, du combat désespéré des Conchards contre les troupes françaises de Napoléon.

Délaissé à partir de 1949, lors de la mise en service du nouveau pont en béton, il a été menacé de destruction en 1965 lors de l'aménagement de canaux pour l'usine électrique adjacente, mais fut finalement préservé.

Il fait encore parler de lui en 1974, lorsqu'il est brièvement rouvert à la circulation pendant que le nouveau pont était renforcé pour le passage d'un convoi de 200 tonnes. Le vieux pont tint bon, malgré quelques dommages engendrés par le passage d'un convoi de camions militaires.

Mais qu'en est-il de notre anecdote?

Dans le Bulletin technique de la Suisse romande N°76 de 1950, l'on trouve un article de l'ingénieur Alexandre Sarrasin intitulé «Sur quelques constructions récentes de ponts en Valais». Et c'est dans la partie concernant le pont sur la Massa, que se trouve le passage suivant:

On cite le cas d'un autocar belge qui, venant de la Suisse centrale, se dirigeait sur Brigue après avoir traversé le col de la Furka. Le pont de la Massa était trop étroit pour lui livrer passage. Le car dut rebrousser chemin et regagner la Belgique sans parcourir le Valais.

Grâce à ces nouvelles informations et après quelques recherches dans la presse valaisanne, c'est dans les pages du journal «Walliser Volksfreund» du 3 août 1938 que nous trouvons l'extrait d'article suivant:

Il est grand temps de reconstruire ce pont avant que d'autres accidents ne se produisent. Le grand autobus belge qui est récemment arrivé à Brigue avec les deux ailes enfoncées gardera probablement longtemps le souvenir de la route de la Furka et surtout du «large» pont de la Massa.

Notre anecdote de départ est donc belle et bien prouvée par le cas de cet autobus belge qui, bien qu'ayant réussi à passer ce vieux pont sur la Massa, y a malheureusement laissé bien des plumes. *

5 Unité territoriale III Gebietseinheit III

Test d'un radar de détection vidéo à ciel ouvert

Le 10 juin 2021, le test d'un système de détection automatique d'incident a été réalisé entre Sierre-Est et Sion-Est sur les chaussées négatives et positives.

Ce radar a une portée de détection de 900 m sur l'ensemble des voies de circulation. Placé sur les bandes d'arrêt d'urgence, il a permis d'analyser les voies de roulement et de dépassement sur les chaussées positives et négatives, sur les jonctions de Sierre-Ouest.

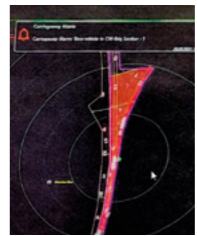
Le but du test était de détecter les éventuels bouchons, véhicules en panne ou véhicules à contresens en situation réelle à ciel ouvert.

Ce test s'est très bien déroulé et a permis de constater qu'un seul radar permettait la détection simultanée d'un véhicule à contresens ainsi que la formation d'un bouchon à la sortie Sierre Ouest.

Pourquoi utiliser un radar plutôt que plusieurs caméras équipées de capteurs? Le radar, contrairement aux caméras, peut être utilisé 24h/24h sans être influencé par les conditions météorologiques.



Ce test a pu être réalisé grâce à la très bonne collaboration entre les diverses équipes de l'UTIII (centre d'entretien de Sierre et groupe du système de supervision), la filiale 2 de l'OFROU et la maison Siemens.



Système de détection automatique d'accident Automatisches Unfallerkennungssystem

DE Radartest zur Videoüberwachung im Freien

Am 10. Juni 2021 wurde zwischen Siders-Ost und Sitten-Ost auf beiden Fahrbahnen ein Test des automatischen Störfahrerkennungssystems durchgeführt.

Dieses Radargerät hat einen Erfassungsbereich von 900 Metern auf allen Fahrspuren. Da es auf dem Standstreifen platziert wird, kann es die Anschlussstellen Siders-West sowie die Normalspur- und Überholspur auf beiden Fahrbahnen analysieren.

Ziel des Tests war es, mögliche Staus, stehengebliebene Fahrzeuge oder Geisterfahrer in einer realen Situation im Freien zu erkennen.

Der Test verlief sehr gut und zeigte, dass ein einziges Radargerät gleichzeitig ein Geisterfahrzeug und einen Stau bei der Ausfahrt Siders-West erkennen konnte.

Warum ein Radargerät und nicht mehrere mit Sensoren ausgestattete Kameras verwenden? Ein Radar kann im Gegensatz zu den Kameras 24 Stunden am Tag und bei jedem Wetter eingesetzt werden. Es wird nicht durch die Wetterbedingungen (Sonne, Regen, Schnee usw.) beeinflusst.

Dieser Test konnte dank der sehr guten Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Teams der GBE III (Wartungszentrum Siders und Team Überwachungssysteme), der ASTRA-Niederlassung 2 und Siemens durchgeführt werden. *

FR Visite de Franz Ruppen

Le service Unité Territoriale III (SUTIII) a eu l'occasion d'accueillir le 9 juillet 2021 son nouveau chef de département, Monsieur le Conseiller d'Etat Franz Ruppen, pour une visite de l'ensemble de ses centres d'entretien.

Accompagné par plusieurs membres de son état-major, M. Ruppen a débuté la journée au centre d'entretien de l'Indivis à Martigny, où il a été accueilli par de nombreux collaborateurs. Le chef de département a pu se familiariser avec les différents engins utilisés pour l'entretien de la route (même notre balayeuse!), en particulier pour le service accidents. Grâce à une présentation du chef de centre, il a pu se rendre compte de l'investissement nécessaire pour assumer les tâches de piquets (plus de 35 000 heures uniquement pour le centre de l'Indivis).

La visite s'est poursuivie en parcourant le UPlaN'S (plan de rénovation de l'A9) de Martigny et environs en direction de Sierre. Au centre d'entretien de Noës, la nouvelle centrale d'exploitation des routes nationales lui a été présentée. Il est ensuite entré dans le cœur du tunnel de Sierre pour y découvrir les différentes installations (installations des équipements de sécurité et de traitement des eaux). Il a également assisté à une fermeture et réouverture d'une piste de l'autoroute pour un entretien technique entouré de tout un protocole de sécurité.

La suite de la visite s'est passée au centre d'entretien de Gamsen où il a pu découvrir les différents engins permettant de faciliter la pose des cônes lors de fermetures de tronçons d'autoroute. Ces camions doivent être manipulés par des personnes formées et concentrées. La journée s'est achevée au Simplon par la visite du bâtiment du SUTIII et de son garage.

Dans chaque centre, Franz Ruppen a eu l'occasion de passer un moment de convivialité et d'échanges avec les collaborateurs. Ces derniers ont été très sensibles à son intérêt pour leurs activités. Lors de son retour, Monsieur le Conseiller d'Etat a relevé sa grande satisfaction à échanger avec tant de collaborateurs si motivés par leur travail et leur mission.

L'ensemble du SUTIII – et en particulier son chef de service – sont très reconnaissants envers le Chef de département de l'intérêt porté à leur travail. *

Besuch von Franz Ruppen

Am 9. Juli 2021 erhielt die Dienststelle GBE III die Gelegenheit, ihren neuen Departementschef, Staatsrat Franz Ruppen, zu einem Besuch in ihren Wartungszentren zu empfangen.

In Begleitung seines Stabs begann Staatsrat Ruppen den Tag im Werkhof Indivis in Martinach, wo er von zahlreichen Angestellten empfangen wurde. Er machte sich mit den verschiedenen Maschinen vertraut, insbesondere den Unfalldienst, eingesetzt werden. Dabei durfte sich der Departementschef auch «in die Bedienung unserer Kehrmaschine einarbeiten». Dank einer Präsentation des Werkhofsleiters konnte er sich überdies ein Bild von den Aufwänden machen, die für die Durchführung des Pikettdienstes nötig sind (über 35 000 Stunden allein für das Indivis-Zentrum).

Der Besuch wurde mit einer Besichtigung der UPlaN'S (Sanierungsplan A9) von Martinach und Umgebung in Richtung Siders fortgesetzt. Im Werkhof von Noës folgte eine Führung durch das neue nationale Strassenbetriebszentrum. Danach begab sich Staatsrat Ruppen ins Tunnelinnere bei Siders, um die verschiedenen Anlagen

(Sicherheitseinrichtungen und Wasseraufbereitungsanlagen) unter die Lupe zu nehmen. Er war auch Zeuge der Sperrung und Wiedereröffnung einer Autobahnstrecke für technische Wartungsarbeiten, die von einem umfassenden Sicherheitsprotokoll begleitet wird.

Es folgte ein Abstecher in den Werkhof von Gamsen, wo er die verschiedenen Maschinen besichtigen konnte, die das Aufstellen von Leitkegeln während der Sperrung von Autobahnabschnitten erleichtern. Diese Stapler müssen von geschultem und konzentriertem Personal bedient werden. Der Tag endete auf dem Simplon mit einer Besichtigung des GBE III-Gebäudes und seiner Garage.

In den verschiedenen Werkhöfen hatte Franz Ruppen die Gelegenheit, einen Moment der Geselligkeit und des Austauschs mit den Mitarbeitenden zu verbringen. Diese waren sehr empfänglich für sein Interesse an ihren Aktivitäten. Bei seiner Rückkehr stellte der Staatsrat fest, dass er sehr zufrieden sei, mit so vielen Mitarbeitenden Kontakt in Kontakt getreten zu sein, die sich derart für ihre Arbeit und ihren Auftrag engagieren.

Die gesamte GBE III und insbesondere der Leiter der Dienststelle sind dem Departementschef sehr dankbar für das Interesse an ihrer Arbeit.

Gampel - Goppenstein Tunnel Mittal

Der Mittaltunnel ist seit 1.1.2020 Bestandteil des Nationalstrassennetzes. Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat seither diverse Massnahmen an der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung umgesetzt. Die Gebietseinheit III hat die Arbeiten begleitet und ist nun für den Betrieb der Anlagen verantwortlich.

Ersatz der kompletten Lüftungsanlage

Die Tunnellüftung zählt zu den Sicherheitsanlagen, deren volle Funktionstüchtigkeit von grosser Wichtigkeit ist. Neben den Längs- und Abluftventilatoren zählen auch die Sensoren und die Steuerung zur Lüftungsanlage. Es ist von zentraler Bedeutung, dass die Steuerung bezüglich Betriebssicherheit und Verfügbarkeit den hohen Anforderungen einer Sicherheitsanlage in Strassentunneln genügt.

Aufgaben der Fahrraumlüftung

Ziel der Fahrraumlüftung ist einerseits die geforderte Luftqualität im Tunnel zu gewährleisten und andererseits im Ereignisfall den verrauchten Bereich im Tunnel so gering wie möglich zu halten, um die Selbstrettung der Tunnelbenützer zu ermöglichen.

Betriebszustände

- Es werden vier Betriebszustände mit atungszielen unterschieden:
- **Normalbetrieb:** dient zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Luftqualität im Fahrraum
 - **Ereignisbetrieb:** umfasst alle Ereignisse im Tunnel, hauptsächlich sind dies Fahrzeugbrände
 - **Testbetrieb:** dient zur regelmässigen Überprüfung der Lüftung
 - **Szenariobetrieb:** manuelle Auswahl vordefinierter Szenarien

Abluftventilatoren und Strahlventilatoren

Im technischen Lokal Mitte wurden für die Mittenabsaugung zwei typengleiche Abluftventilatoren mit je 185 kW elektrischer Leistung installiert. Die Ventilatoren können einzeln und parallel betrieben

werden. Jeder Abluftventilator verfügt über eine druckseitig angeordnete Absperrklappe.

Die 12 Strahlventilatoren werden mittels Frequenzumformer betrieben. Die elektrische Anschlussleistung je Ventilator beträgt 30 kW.



Im Technikraum "Mitte" wurden zwei Abluftventilatoren installiert. Deux ventilateurs d'évacuation ont été installés dans le local technique «Mitte»

Sichttrübungsmessungen

Die 4 bestehenden Sichttrübungsmessgeräte wurden durch neue ersetzt.

Strömungsmessungen

Im Bereich der Ausstellbuchten Mitte Süd und Mitte Nord wurden Strömungsmessstellen installiert. Jede Messstelle besteht aus drei Querschnittsmessgeräten (Ultraschall). Durch die drei Messgeräte in Abständen von ca. 15m ist eine zuverlässige Messung sichergestellt.



Die neuen Trübungsmessgeräte. Les nouveaux opacimètres

Mittelspannungsanlagen

Die drei Mittelspannungsanlagen wurden auch ersetzt um die notwendige Energie bereitstellen zu können.

Leitsystem in der Betriebsleit-zentrale

Alle Daten und Ereignisse werden durch das übergeordnete Leitsystem an die Betriebsleitzentrale weitergeleitet. Diese hat somit direkt alle notwendigen Informationen, um im Ereignisfall reagieren zu können.

Die zentrale Betriebsstelle, bei der alle Informationen eintreffen. La centrale de gestion, où arrivent toutes les informations



Die Ventilatoren sorgen für die erforderliche Luftqualität im Tunnel. Les ventilateurs garantissent la qualité de l'air requise dans le tunnel



Dieses Gerät misst den Luftstrom. Cet appareil mesure l'écoulement de l'air



Brandneue Mittelspannungsanlagen. Les installations de moyenne tension flamant neuves



FR Gampel - Goppenstein, Tunnel de Mittal

Le tunnel de Mittal fait partie du réseau des routes nationales depuis le 1.1.2020. Depuis lors, l'Office fédéral des routes (OFROU) a mis en œuvre diverses mesures concernant l'équipement d'exploitation et de sécurité. L'unité territoriale III a accompagné les travaux et est maintenant responsable de l'exploitation des installations.

Remplacement de l'ensemble de l'installation de ventilation

L'installation de ventilation du tunnel est l'un des systèmes de sécurité dont la pleine fonctionnalité est d'une grande importance. Outre les ventilateurs longitudinaux et d'évacuation, les capteurs et le système de commande font également partie de l'installation de ventilation. Il est primordial que le système de commande réponde aux exigences élevées du système de sécurité d'un tunnel.

Tâches de la ventilation de l'espace de circulation

L'objectif de la ventilation de l'espace de circulation est, d'une part, de garantir la qualité de l'air requise dans le tunnel et, d'autre part, de maintenir la zone enfumée dans le tunnel aussi réduite que possible en cas de problème afin de permettre aux usagers de sortir par eux-mêmes du tunnel.

Modes de fonctionnement

Une distinction est faite entre quatre modes de fonctionnement avec des objectifs de ventilation fondamentalement différents:

- **mode normal:** sert à maintenir une qualité d'air suffisante dans l'espace de circulation
- **mode événement:** comprend tous les événements dans le tunnel, principalement les incendies de véhicules
- **mode test:** permet de vérifier régulièrement la ventilation
- **mode scénario:** sélection manuelle de scénarios prédéfinis

Ventilateurs d'évacuation et ventilateurs à jet

Deux ventilateurs d'évacuation du même type, d'une puissance électrique de 185 kW chacun, ont été installés dans le local technique «Mitte» pour l'aspiration centrale. Les ventilateurs peuvent fonctionner individuellement et en parallèle. Chaque ventilateur d'évacuation est équipé d'un clapet d'arrêt du côté de la pression.

Les 12 ventilateurs à jet sont actionnés par un convertisseur de fréquence. La charge électrique connectée par ventilateur est de 30 kW.

Mesures de l'opacité visuelle

Les 4 opacimètres existants ont été remplacés par de nouveaux opacimètres.

Mesures de l'écoulement d'air

Des points de mesure de l'écoulement d'air ont été installés dans les niches de sécurité «Mitte Süd» et «Mitte Nord». Chaque point de mesure est composé de trois dispositifs de mesure à section transversale (ultrasons). Les trois appareils de mesure, placés à des intervalles d'environ 15m, assurent des mesures fiables.

Installations de moyenne tension

Les trois installations de moyenne tension ont également été remplacées pour fournir l'énergie nécessaire.

Système de gestion dans la centrale de gestion

Toutes les données et tous les événements sont transmis par le système de gestion supérieure à la centrale de gestion. Ainsi, cette dernière dispose de toutes les informations nécessaires pour réagir en cas d'un événement.

Le saviez-vous...

Essai de camionnettes électriques

L'équipe de l'Indivis a eu l'opportunité de tester deux camionnettes de travail électriques durant une semaine. L'essai s'est principalement déroulé avec les remorques de présignalisation mobile lors de chantiers de fauchage. Le choix s'est porté sur des modèles électriques avec un poids remorquable d'une tonne minimum. Seul deux modèles répondaient aux critères: le Goupil G6 et le Maxus EV80.

Le Goupil G6 est un véhicule électrique compact. Il a été conçu pour l'entretien des villes. La conduite est très plaisante: le bruit du moteur est absent et la retenue lors du lâcher de la pédale d'accélérateur est agréable. Cependant, ce véhicule n'est pas doté d'un grand confort. Les sièges sont durs et les trois places sont petites. L'autonomie journalière de 150 km est tout juste suffisante pour une journée de signalisation. La fin de journée est un peu stressante quand l'autonomie devient inférieure à 20%. Toutefois, il est possible de le recharger entre 12 h et 13 h pour gagner quelques pourcents afin d'éviter ce petit coup de stress. En résumé, ce véhicule est parfait pour l'entretien d'une ville mais avec des performances limitées pour l'entretien de notre autoroute.



Le Maxus EV80 est une camionnette électrique de dimensions standards. Son intérieur est très sobre mais possède tout le confort nécessaire. La conduite électrique est toujours aussi agréable mais la retenue en décélération est moins importante que celle du Goupil G6, tout en restant correcte. Les sièges sont d'un bon confort et les 3 places sont bien utilisables. L'autonomie de 190 km ainsi que la charge rapide offre une bonne liberté à ce véhicule, qui pourrait satisfaire à nos besoins pour une utilisation journalière. Il existe aussi une version fourgon avec les mêmes capacités.

DE Wussten Sie, ... Test von elektrischen Fahrzeugen

Das Team von Indivis hatte die Gelegenheit, 2 elektrische Arbeitswagen jeweils eine Woche lang zu testen. Der Test wurde hauptsächlich mit mobilen Vorsignalisierungsanhängern während der Mäharbeiten durchgeführt. Die Auswahl war auf Elektromodelle mit einem Mindestzuggewicht von 1 Tonne beschränkt. Nur 2 Marken erfüllten dieses

kleine Auswahlkriterium. Das Goupil G6 und das Maxus EV80. Der Goupil G6 ist ein kompaktes Elektrofahrzeug. Es wurde für die Instandhaltung in Städten konzipiert. Das Fahren eines Elektrofahrzeugs ist sehr angenehm. Das Motorgeräusch fehlt und das Beschleunigen ist reizvoll. Allerdings ist das Fahrzeug nicht sehr komfortabel. Die Sitze sind hart und die 3 Sitze sind klein. Die Tagesreichweite von 150 km ist gerade ausreichend für einen Tag Signalisieren. Am Ende des Tages wird es ein wenig stressig, wenn die Spanne unter 20% fällt. Es ist jedoch möglich, den Akku zwischen 12 und 13 Stunden aufzuladen, um ein paar Prozent zu gewinnen diesen Stress zu vermeiden. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass dieses Fahrzeug perfekt für den Einsatz in der Stadt geeignet ist, aber nur eine begrenzte Leistung für den Einsatz auf Autobahnen bietet.

Der Maxus EV80 ist ein Elektrotransporter mit Standardmaßen. Der Innenraum ist sehr nüchtern, bietet dem Fahrer aber den nötigen Komfort. Der elektrische Antrieb ist so angenehm wie immer. Die Verzögerung ist nicht so stark wie beim Goupil, aber immer noch gut. Die 3 Sitze sind sehr bequem. Die Reichweite von 190 km und die Schnellladung bieten diesem Fahrzeug eine gute Autonomie. Dieser Van könnte für unseren täglichen Gebrauch geeignet sein. Es gibt auch eine Transporter-Version mit den gleichen Möglichkeiten.

Der Maxus EV80 ist ein Elektrotransporter mit Standardmaßen. Der Innenraum ist sehr nüchtern, bietet dem Fahrer aber den nötigen Komfort. Der elektrische Antrieb ist so angenehm wie immer. Die Verzögerung ist nicht so stark wie beim Goupil, aber immer noch gut. Die 3 Sitze sind sehr bequem. Die Reichweite von 190 km und die Schnellladung bieten diesem Fahrzeug eine gute Autonomie. Dieser Van könnte für unseren täglichen Gebrauch geeignet sein. Es gibt auch eine Transporter-Version mit den gleichen Möglichkeiten.

Seuls deux véhicules répondaient aux critères de l'Indivis. Nur zwei Fahrzeuge erfüllten die Kriterien

La Centrale technique (BLZ)

La Centrale d'exploitation des routes nationales (BLZ) a vu le jour au début du mois de juillet 2021 au sein du Service de l'Unité territoriale III. Elle est basée dans le bâtiment de Sierre. Cette nouvelle structure est dirigée par Cédric Zwissig, également en charge du «Leitsystem» (surveillance technique des équipements). Elle compte trois collaboratrices, Séverine Amoos (chef de l'équipe), Christiane Lüscher et Virginie Oreiller Emery. Actuellement en développement, la Centrale sera opérationnelle progressivement dès le 1^{er} janvier 2022. Elle aura alors pour mission de gérer le système d'information de l'UTIII ainsi que de traiter toutes les alarmes techniques du réseau routier national.

Au vu de l'augmentation des outils informatiques, des équipements de

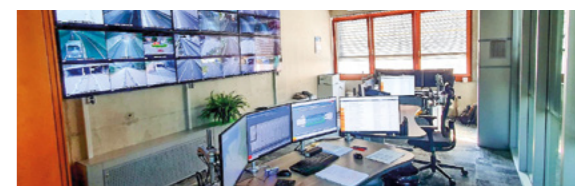
sécurité et de la nécessité d'assurer un meilleur suivi des différentes opérations de maintenance, il était essentiel de disposer d'opérateurs assurant la gestion et le traitement des informations. Cette Centrale permettra une meilleure traçabilité des activités et offrira un support à l'ensemble des collaborateurs. Cette mise en place va naturellement s'accompagner d'une collaboration soutenue entre tous, en particulier avec les chefs des centres et les chefs de groupes.

Cette mise en place va naturellement s'accompagner d'une collaboration soutenue entre tous, en particulier avec les chefs des centres et les chefs de groupes.

DE Die Betriebsleitzentrale (BLZ)

Das Betriebszentrum für Nationalstrassen (BLZ) wurde Anfang Juli 2021 im Rahmen der Dienststelle Gebietseinheit III eingerichtet. Es ist im Gebäude von Siders untergebracht. Es ist im Gebäude von Siders untergebracht.

Diese neue Struktur wird von Cédric Zwissig geleitet, der auch für das «Leitsystem» (technische Überwachung der Ausrüstung) verantwortlich ist. Dazu zählen die drei Mitarbeitenden Séverine



Amoos (Teamleiterin), Christiane Lüscher und Virginie Oreiller Emery.

Das Zentrum befindet sich derzeit im Aufbau und wird seine Arbeit schrittweise ab dem 1. Januar 2022. Seine Aufgabe wird es dann sein, das GBEIII-Informationssystem zu verwalten und alle technischen Alarme auf dem Nationalstrassennetz zu bearbeiten.

Angesichts der Zunahme von IT-Tools, Sicherheitsausrüstungen und der Notwendigkeit, eine bessere Überwachung der verschiedenen Wartungsarbeiten zu gewährleisten, war es notwendig, über Fachkräfte zur Verwaltung und Verarbeitung dieser Informationen zu verfügen. Damit wird eine bessere Rückverfolgbarkeit der Aktivitäten möglich, wovon alle Mitarbeitenden profitieren können.

Diese Umsetzung wird von einer dauerhaften Zusammenarbeit mit allen Beteiligten begleitet, insbesondere den Leitungspersonen der Zentren und den Gruppenleitenden.

8 Travaux arrondissement – Bas Valais Kreisarbeiten – Unterwallis

RC87 – Riddes – La Tzoumaz

Signalisation et sécurisation des tunnels

La route RC87 qui mène à la station de La Tzoumaz comporte cinq ouvrages : le tunnel de la Becque, le tunnel de la Planau, le troisième ouvrage avec les tunnels Combe 1 et 2 ainsi que la galerie couverte Combe 3, le tunnel Combe 4 et enfin le tunnel de Villy.

La hauteur de tous ces tunnels étant limitée, les véhicules hauts, les camions et les cars sont obligés de se décaler au centre de la chaussée, ce qui rend le croisement avec une voiture impossible.

Des études ont été réalisées pour sécuriser cette situation et la variante retenue est l'installation d'une régulation par feux de circulation et de capteurs de hauteur de véhicule sur chaque ouvrage. C'est une première en Suisse.

Un véhicule qui emprunte la RC87 et qui se retrouve avec des poids lourds à chaque feu verra son temps de parcours allongé d'environ 10 minutes.

Coût des travaux :

- Études et projet : CHF 143 000.-
- Travaux génie civil : CHF 1 000 000.-
- Travaux électriques : CHF 450 000.-
- Glissières et sécurité : CHF 70 000.-

Les travaux, débutés en juin 2021, doivent se terminer pour le mois de novembre 2021. Le tunnel de la Planau a été équipé en premier et les tests de régulation sont en cours sur cet ouvrage.

Texte de Bertrand Huguet

DE RC87 – Riddes – La Tzoumaz, Tunnelsignalisation und Sicherheit

Die Strasse KS87, die zum Ferienort La Tzoumaz führt, besteht aus fünf Bauwerken: dem Becque-Tunnel, dem Planau-Tunnel, dem dritten Bauwerk mit den Tunneln Combe 1 und 2 sowie der überdachten Galerie Combe 3, dem Tunnel Combe 4 und schliesslich dem Villy-Tunnel.

Da die Höhe all dieser Tunnel begrenzt ist, müssen hohe Fahrzeuge, Lastkraftwagen und Reisebusse in die Mitte der Fahrbahn ausweichen, so dass ein Kreuzen mit dem Auto unmöglich ist.

Es wurden Studien durchgeführt, um diese Situation sicherer zu machen. Die gewählte Variante beinhaltet die Installation eines Ampelsteuerungssystems mit Sensoren für die Fahrzeughöhe an jedem Bauwerk. Dies ist ein Novum in der Schweiz.

Wenn ein Fahrzeug die KS87 benutzt und an jeder Ampel mit Schwerlastverkehr konfrontiert wird, dürfte sich die Fahrzeit um etwa 10 Minuten verlängern.

Kosten der Arbeiten:

- Studien und Projekt: CHF 143 000
- Tiefbauarbeiten: CHF 1 000 000
- Elektroarbeiten: CHF 450 000
- Leitplanken und Sicherheit: CHF 70 000

Die Arbeiten haben im Juni 2021 begonnen und sollen bis November 2021 abgeschlossen sein. Der Planau-Tunnel war der erste, der ausgerüstet wurde. An diesem Bauwerk laufen derzeit die Regulierungstests. *



La traversée du hameau d'Epinassey

La route cantonale qui traverse Epinassey ne correspondait plus aux besoins de mobilité actuels et avait besoin d'une rénovation. Après des études axées sur sa restructuration, une mise à l'enquête publique puis l'approbation du Conseil d'État le 10 juin 2020, les travaux ont débuté au mois de septembre 2020. La coordination avec la commune de Saint-Maurice et le groupe SEIC-Télédis a permis d'optimiser les interventions lors de l'ouverture de la route, notamment sur le collecteur d'eaux usées pour la commune.

Les principaux objectifs du projet sont :

- la sécurisation des piétons grâce à un trottoir dédié à la mobilité douce sur l'ensemble du tracé (d'une longueur de 1020 m et d'une largeur uniforme de 1.50 m), délimité par des bordures hautes (12 cm) et des bordures franchissables vers les accès privés
- l'uniformisation de la largeur chaussée à 5.30 m pour permettre les croisements, avec cinq zones d'évitement
- l'installation d'un nouvel éclairage public situé en bordure du nouveau trottoir
- la rénovation du collecteur des eaux claires, la construction de nouveaux sacs dépotoirs pour récolter les eaux pluviales et la réalisation d'un bassin d'infiltration

La réalisation du bassin d'infiltration nécessite une nouvelle mise à l'enquête publique et est en cours

d'homologation. Ces travaux sont prévus pour le mois d'octobre 2021.

Les habitants d'Epinassey ont fait preuve de beaucoup de patience, de courtoisie et de gentillesse durant toute la période des travaux, malgré les nuisances que sont les attentes aux feux de circulation et les fermetures de route à tout trafic. La municipalité de St-Maurice et le Service de la Mobilité les remercient sincèrement de leur compréhension.

Texte de Jean-Luc Liand

DE Durchquerung des Weillers Epinassey

Die Kantonsstrasse, die durch Epinassey führt, entsprach nicht mehr den heutigen Mobilitätsansprüchen und war sanierungsbedürftig. Nach Studien zu einer möglichen Umstrukturierung, einer öffentlichen Auflage und der Genehmigung durch den Staatsrat am 10. Juni 2020 wurden die Arbeiten im September 2020 aufgenommen. Die Koordination mit der Gemeinde Saint-Maurice und der Gruppe SEIC-Télédis macht es möglich, die Massnahmen während des Umbaus der Strasse zu optimieren, insbesondere beim durch die Gemeinde genutzten Abwassersammler.

Die wichtigsten Ziele des Projekts

- Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger durch einen Gehweg für den Langsamverkehr auf der gesamten Länge der Strasse von 1020 m und einer einheitlichen Breite von 1,50 m. Der Gehweg ist durch hohe Randsteine (12 cm) und überfahrbare Randsteine zu den privaten Zufahrten hin abgegrenzt.
- Vereinheitlichung der Fahrbahnbreite auf 5,30 m, was ein Kreuzen möglich macht, mit 5 Ausweichräumen. Die bestehende Fahrbahn mit einer Breite von 4,60 m bis 6,20 m war nicht an das bebauten Gebiet angepasst.
- Installation einer neuen Strassenbeleuchtung entlang des neuen Gehwegs.
- Erneuerung der Kanalisation und Bau neuer Regenwassersammelbecken sowie eines Versickerungsbeckens.

Der Bau des Versickerungsbeckens erfordert eine neue öffentliche Auflage und befindet sich aktuell in der Genehmigungsphase. Die Arbeiten sind für Oktober 2021 geplant.

Die Einwohner von Epinassey haben während der gesamten Bauzeit viel Geduld, Rücksicht und Entgegenkommen bewiesen, trotz der Unannehmlichkeiten, welche die Wartezeiten an den Ampeln und die Strassensperrungen für den gesamten Verkehr mit sich gebracht haben. Die Gemeinde St-Maurice und die Dienststelle für Mobilität danken ihnen herzlich für ihr Verständnis. *

9

T9 – Pont sur TMR

À la hauteur de la gare TMR de Vernayaz

Le pont dalle permettant le franchissement de la ligne ferroviaire Martigny – Châtelard fut construit en 1954. Il présente plusieurs défauts : les trottoirs existants d'une épaisseur de 12 cm ainsi que les murs de soutènement constitués pour la plupart de contreforts espacés tous les 4 m et reliés entre eux par des voûtes en béton armé de 8 cm d'épaisseur, présentent des dégâts dus au temps (carbonatation, chlorures, dégradations et autres).

L'ouvrage sera assaini, les murs de soutènement seront renforcés par de nouveaux murs ancrés et un renouvellement de l'étanchéité sera réalisé. En raison de la proximité des voies de chemin de fer, l'ouvrage sera protégé contre les courants vagabonds par la mise en place de barres collectrices.

Le chantier est organisé de manière à ce que les travaux en conflit avec le profil d'espace libre (PEL) du chemin de fer soient réalisés durant les six semaines d'interruption du trafic ferroviaire. Une coordination avec l'entreprise ferroviaire a été établie

car les travaux en face inférieure du tablier nécessitent une dépose complète de la ligne de contact. Une analyse du risque de chute de pierre dans la zone de chantier ayant été réalisée, une purge de la falaise ainsi que la pose d'un extensomètre ont été effectuées avant le chantier afin de sécuriser les zones d'intervention des ouvriers.

DE T9 - Brücke bei TMR-Station in Vernayaz

Die Plattenbrücke, die den Übergang über die Bahnlinie Martigny - Châtelard ermöglicht, wurde 1954 gebaut und weist inzwischen mehrere Mängel auf. Die 12 cm hohen Fahrbahnen sowie die Stützmauern, die grösstenteils aus Strebepfeilern im Abstand von 4,0 m bestehen und durch 8 cm dicke Stahlbetongewölbe miteinander verbunden sind, weisen zeitbedingte Schäden auf (Karbonatisierung, Chloride, Zersetzung usw.).

Das Bauwerk wird saniert, die Stützmauern werden durch neue verankerte Wände verstärkt und die Abdichtung wird erneuert. Wegen der Nähe zu den Bahngleisen muss das Bauwerk durch den Einbau von Stromschienen gegen Streuströme geschützt.

Die Baustelle ist so eingerichtet, dass die Arbeiten, die mit dem Lichtraumprofil der Bahn kollidieren, während der 6-wöchigen Unterbrechung des Bahnverkehrs durchgeführt werden. Da die Arbeiten an der Unterseite der Fahrbahn die vollständige Entfernung der Fahrleitung erfordern, wurde eine Koordination mit der Bahngesellschaft vorgenommen. Ausserdem ist eine Analyse des Steinschlagrisikos im Arbeitsbereich durchgeführt, der Felsen vor den Arbeiten gesäubert und ein Extensometer installiert worden, um die Arbeitsbereiche zu sichern. *



Le pont à la hauteur de la gare de Vernayaz - Die Brücke beim Bahnhof Vernayaz

Ponceau sur le torrent de Verbier

Le ponceau sur le torrent de Verbier 1 est situé sur la route cantonale principale de montagne 94. Le pont permet l'accès au village de Villette et à la vallée de Bagnes. Construit entre 1946 et 1956, il ne semblait pas avoir été assaini depuis sa construction.

Le gabarit hydraulique sous l'ouvrage était largement insuffisant, de même que celui sous le pont de chemin de fer TMR situé environ 5 m en amont de la route cantonale. Le profil d'espace libre sous les ouvrages a donc dû être corrigé pour permettre le passage de crues.

Le concept d'intervention a été déterminé en concertation avec TMR SA pour obtenir la variante la plus judicieuse pour les deux ouvrages. La solution la plus adaptée pour agrandir le profil d'espace libre consistait à élargir le lit du torrent uniquement en rive gauche à partir de la courbe du torrent située environ 8 m en amont du pont TMR et à relever le niveau des dalles des deux ouvrages.

Une paroi berlinoise provisoire a été construite pour permettre la réalisation en deux étapes de l'ouvrage tout en garantissant la circulation sur une voie.

Les conduites existantes ont été provisoirement déviées et maintenues en service durant les travaux. Les conduites finales ont été mises en place dans le remblai sur le nouveau pont.

Montant des travaux SDM : CHF 600 000.-

Texte de Bernard Sarrasin



DE Bachübergang bei Verbier

Der Übergang über den Wildbach Verbier 1 befindet sich an der kantonalen Hauptstrasse 94. Die Brücke ermöglicht den Zugang zum Dorf Villette und zum Bagnes-Tal. Sie wurde zwischen 1946 und 1956 erbaut und scheint seit ihrer Errichtung nie saniert worden zu sein.

Der Durchgang unter der Brücke war weitgehend unzureichend, ebenso wie derjenige unter der TMR-Eisenbahnbrücke, die sich etwa 5 m flussaufwärts der Kantonsstrasse befindet. Das Freiraumprofil unter den Bauwerken musste deshalb korrigiert werden, um den Durchgang bei Hochwasser sicherzustellen.

Das Interventionskonzept wurde in Absprache mit der TMR SA festgelegt, um die für beide Strukturen am besten geeignete Variante zu erhalten. Die geeignetste Lösung zur Erhöhung des Freiraumprofils war die Aufweitung des Bachbettes nur am linken Ufer, ausgehend von der Bachbiegung ca. 8 m flussaufwärts der TMR-Brücke, und die Anhebung des Deckenniveaus beider Bauwerke.

Eine provisorische Rühlmauer wurde errichtet, um den Bau des Bauwerks in zwei Etappen zu ermöglichen, während der Verkehr weiterhin auf einer Fahrspur zirkulieren konnte.

Die bestehenden Leitungen wurden vorübergehend umgeleitet und blieben während der Arbeiten in Betrieb. Die Leitungen auf der neuen Brücke wurden wieder in die Böschung eingelassen.

Betrag der DFM-Arbeiten: CHF 600 000.- *

111 – Pont de Chernat à Val-d'Illiez

Le pont de Chernat, situé entre Val-d'Illiez et Champéry sur la route 111 présente des taux de chlorures élevés (sels de déverglaçage) au niveau de la face supérieure du tablier et au droit des culées, en raison de défauts d'étanchéité du tablier et des joints de dilatation. De ce fait, les armatures sont dégradées aux emplacements des infiltrations et nécessitent un assainissement de l'ouvrage bi-poutre en béton armé d'une longueur totale d'environ 45 m.

La solution retenue comprend une hydro-démolition de la face supérieure du tablier et du pourtour des bordures afin de réaliser une couche étanche composée de BFUP (béton fibré à ultra-hautes performances). De plus, un joint de dilatation sera clavé et le second sera réfectionné par le remplacement des appuis et le remplacement du joint de dilatation par un joint flexible de type Polyflex. Au niveau de la face inférieure du tablier, des assainissements des bétons armés dégradés seront réalisés.

Lors des travaux d'assainissement des sommiers, des manquements de béton ont été constatés à l'intérieur des sommiers principaux. Ces défauts datent de la construction de l'ouvrage et ont certainement été provoqués par les concentrations élevées d'armature au fond des poutres qui ont empêchés la bonne mise en œuvre du béton. Lors de l'assainissement, ces défauts de construction seront également corrigés.

DE 111 – Chernat-Brücke in Val-d'Illiez

Die Chernat-Brücke zwischen Val-d'Illiez und Champéry auf der Strasse 111 weist auf der Fahrbahn und an den Widerlagern hohe Chloridkonzentrationen (Tausatz) auf, die auf Mängel in der Wasserdichtigkeit des Belags und der Dehnungsfugen zurückzuführen sind. Infolgedessen sind die Bewehrungen an den Sickerstellen beschädigt. Eine Sanierung der Stahlbeton-Balkenkonstruktion mit einer Gesamtlänge von etwa 45 Metern ist nötig.

Die gewählte Lösung umfasst eine Betonsanierung der Oberseite der Fahrbahn und des Randes der Bordsteine, um eine wasserdichte Schicht aus UHFB (ultrahochfester faserverstärkter Beton) herzustellen. Darüber hinaus wird eine Dehnungsfuge verkeilt und die zweite repariert, indem die Stützen ausgetauscht und die Dehnungsfuge durch eine flexible Fuge vom Typ Polyflex ersetzt wird. Auf der Unterseite wird der beschädigte Stahlbeton repariert.

Bei den Reparaturarbeiten an den Windladungen wurden Betonschäden an der Innenseite der Hauptwindladungen festgestellt. Diese Mängel stammen aus der Zeit der Errichtung des Bauwerks und wurden sicherlich durch die hohe Konzentration von Bewehrung an der Unterseite der Balken verursacht, die eine ordnungsgemässe Einbringung des Betons verhinderte. Bei der Renovierung werden auch diese baulichen Mängel behoben.



Viaduc Saillon-Saxon

La route cantonale 72 permet une liaison des communes de Saillon au lieu-dit « Derrière-les-Devins » jusqu'à la commune de Saxon au lieu-dit « Pro Bovey ».

Ce tronçon de 1,25 km sur lequel quelques 2400 véhicules circulent chaque jour permet le franchissement du Rhône, de l'autoroute N9, du canal du Syndicat, des trains et de la route cantonale T9 avec un viaduc.



Le viaduc construit en 1975 a une longueur de 470 m (axe principal) et possède deux embranchements depuis la route cantonale T9 Riddes-Saxon (pour les deux sens de circulation) et un embranchement sur une route communale rejoignant Saxon. Il est composé d'une série de six ouvrages d'art adjacents.

Le projet consiste d'une part à assainir le viaduc et les bretelles et, d'autre part, à créer une piste cyclable permettant de favoriser et de sécuriser la mobilité douce des piétons et des cyclistes.

Le viaduc présente deux sections types différentes, l'une en caisson traitée en 2019 et l'autre en dalle évidée. Les deux bretelles sont également réalisées en dalles évidées.

Les travaux devisés à 9 Mios sont actuellement réalisés à 60%. Prévus sur cinq ans, ils se dérouleront de 2019 à 2023.

Les travaux entrepris concernent essentiellement la reconstruction de bordures, des changements des

dispositifs de retenue, la réfection totale de l'étanchéité et du revêtement, la redistribution des eaux de surface et des renforcements parasismiques. La pathologie principalement rencontrée sur cet ouvrage – mise à part un fort écaillage des bordures – était des sections d'armature corrodées sur de grandes surfaces par les chlorures dû au faible enrobage (ponctuellement <0,5 cm). Ceci est en grande partie imputable aux évidements « cofratol » qui sont en réalité des sagex. Sous la poussée d'Archimède, ces éléments sagex ont poussé vers le haut les armatures et induit ces problèmes d'enrobage.

Les travaux du viaduc sont en bonne voie pour être terminés cette fin d'année et les bretelles seront traitées durant les deux prochaines années.

Texte de Gianluca Gatti

DE Viadukt von Saillon-Saxon

Die Kantonsstrasse 72 verbindet die Gemeinden Saillon am Ort «Derrière-les-Devins» mit der Gemeinde Saxon am Ort «Pro Bovey».

Dieser 1,25 km lange Abschnitt, auf dem täglich rund 2400 Fahrzeuge unterwegs sind, überquert die Rhone, die Autobahn A9, den Syndicat-Kanal, die Zuglinie sowie die Kantonsstrasse T9 mittels eines Viadukts.

Das 1975 gebaute Viadukt hat eine Länge von 470 m für die Hauptachse und verfügt über zwei Abzweigungen von der Kantonsstrasse T9 Riddes-Saxon (für beide Verkehrsrichtungen) und eine Abzweigung mit einer Gemeindestrasse, die nach Saxon führt. Es besteht aus einer Reihe von 6 benachbarten Strukturen.

Das Projekt besteht zum einen aus der Sanierung des Viadukts und der Rampen und zum anderen aus der Schaffung eines Radwegs zur Förderung und Sicherung der sanften Mobilität von Fussgängern und Radfahrern.

Das Viadukt besteht aus zwei verschiedenen Standardabschnitten, einem Kastenprofil, das 2019 fertiggestellt wurde, und einem Hohlkörperprofil. Die 2 Rampen sind ebenfalls aus Hohlkörperplatten gefertigt.

Die auf 9 Millionen geschätzten Arbeiten sind derzeit zu 60% abgeschlossen und dauern von 2019 bis 2023, also 5 Jahre.

Die durchgeführten Arbeiten betreffen vor allem die Wiederherstellung von Bordsteinen, Änderungen an den Rückhaltesystemen, die vollständige Instandsetzung der Abdichtung und des Belags, die Umverteilung des Oberflächenwassers und Verstärkungen bei der Erdbebensicherheit. Bei diesem Bauwerk wurden neben starken Abplatzungen an den Bordsteinen vor allem grosse Bereiche mit korrodierter Bewehrung aufgrund der schwachen Beschichtung (manchmal <0,5 cm) festgestellt. Das liegt vor allem an den «Cofratol»-Aussparungen, die eigentlich Sagex sind. Diese Sagex-Elemente drückten unter dem archimedischen Druck die Bewehrung nach oben und verursachten Einbettungsprobleme.

Die Arbeiten am Viadukt werden voraussichtlich bis Ende des Jahres abgeschlossen sein, während die Rampen in den nächsten beiden Jahren im Fokus stehen.

RC N°91

Renforcements ponctuels du bord aval de la chaussée Martigny Bourg – Chemin – Sembrancher

Dans le cadre de l'entretien de la chaussée, le SDM du Bas-Valais, suite à une étude de 2013, a entrepris une réalisation par étape de la réfection de la route entre Martigny-Bourg et Chemin-Dessous, un secteur pentu et étroit.

Deux types de travaux sont mis en œuvre : ceux de confortation et ceux d'élargissement.

Les travaux de cette dernière phase de réalisation sont effectués ponctuellement sur différents secteurs et consistent en la réalisation de parois berlinoises, de soutènements en terre armée et d'estacades en béton armé, selon la configuration de la chaussée et du terrain naturel.

La particularité de la réalisation des ouvrages de types parois berlinoises requiert parfois l'engagement de matériel lourd comme une foreuse de grande envergure. De ce fait, le gabarit routier ne permet plus le trafic alterné pendant la phase de forage de pieux verticaux et nécessite dans ce cas la fermeture de la route.

Durant ces phases de fermetures, le SDM a mis en place des déviations ainsi que des créneaux horaires de passages afin de garantir le trafic scolaire et le passage des riverains. Nos chères têtes blondes peuvent ainsi continuer à parfaire leurs connaissances sans être impactées par ces interruptions.

Des désagréments ne peuvent être

évités pour les riverains. C'est pourquoi le SDM et les entreprises mettent tout en œuvre pour terminer ce genre de travaux dans les délais les plus brefs.

Texte de Thomas Mayoraz



DE KS N°91: Punktuelle Verstärkung des Fahrbahnrandes Martigny-Bourg - Chemin - Sembrancher

Im Rahmen der Instandhaltung der Strasse hat die DFM im Anschluss an eine Studie aus dem Jahr 2013 eine schrittweise Sanierung der Strasse zwischen Martigny-Bourg und Chemin-Dessous, einem steilen und engen Abschnitt, vorgenommen.

Es werden zwei Arten von Arbeiten durchgeführt: Verstärkung und Verbreiterung.

Die Arbeiten dieser letzten Phase werden in verschiedenen Sektoren durchgeführt und bestehen aus dem Bau von Rühlwänden, bewehrten Pfählen und Stahlbetonsperren, je nach Beschaffenheit der Strasse und des natürlichen Geländes.

Die Besonderheit des Baus der Rühlwände erfordert manchmal den Einsatz von schwerem Gerät wie einer Grossbohrmaschine. Das hat zur Folge, dass die Strassenbegrenzungslinie während der vertikalen Pfahlbohrphase keinen Wechselverkehr mehr zulässt und die Strasse in diesem Fall gesperrt werden muss.

Während dieser Sperrungen hat die DFM Umleitungen und Zeitfenster eingerichtet, um den Schulverkehr und die Durchfahrt der Anwohner zu gewährleisten. So können unsere Kleinen weiter lernen, ohne von diesen Unterbrechungen beeinträchtigt zu werden.

Da sich Unannehmlichkeiten für die Anwohner nicht vermeiden lassen, setzen die DFM und die Unternehmen alles daran, diese Art von Arbeiten so schnell wie möglich abzuschliessen.

Verbier

Élargissement du virage de la station d'épuration.

Le virage de la station d'épuration est situé sur la route cantonale principale de montagne 94 après le village de Médières, au bas de la station de Verbier.

Une correction importante de la géométrie et une amélioration du profil en long du virage a induit le terrassement ainsi que la construction d'une paroi clouée doublée en moellons d'une hauteur moyenne d'environ 10 m. Dans la partie en aval du virage, une dalle sur micro-pieux a été construite pour déporter le virage sur le couronnement du mur existant.

Cette étape de construction s'inscrit dans le

H201 – Passage inférieur de la Thiésaz à Troistorrents

Le passage inférieur de la Thiésaz, situé sur la route H201 Monthey – Morgins, permet à une route communale de desserte de croiser la route cantonale sans gêne de trafic. Cet ouvrage présente plusieurs dégradations.

Les travaux en cours permettront la remise en état complète des culées, du tablier et des bordures du passage inférieur de la Thiésaz. Les murs de soutènement à l'amont et à l'aval du PI seront également assainis durant les travaux. Une fois ces culées et murs de soutènement assainis, le tablier sera remplacé tout en maintenant les circulations sur la route H201 et la route de desserte en minimisant les gênes pour les riverains. Les dispositifs de retenues (glissières) seront également remplacés dans l'emprise du chantier.

Texte de Didier Derivaz



DE H201 – Unterführung von Thiésaz in Troistorrents

Die Unterführung von Thiésaz auf der Strasse H201 Monthey - Morgins ermöglicht es, auf der Gemeindestrasse ohne Verkehrsbehinderung mit der Kantonsstrasse zu kreuzen. Die Struktur der Unterführung wurde bereits mehrfach beschädigt.

Die laufenden Arbeiten ermöglichen nun die vollständige Sanierung der Widerlager, der Fahrbahn und der Ränder der Unterführung von Thiésaz. Im Zuge der Arbeiten werden auch die Stützmauern in beiden Fahrtrichtungen saniert. Sobald die Widerlager und Stützmauern erneuert sind, wird die Fahrbahndecke unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Strasse H201 und der Anliegerstrasse erneuert, um die Unannehmlichkeiten für die Anwohner so gering wie möglich zu halten. Auch die Rückhaltesysteme (Leitplanken) werden innerhalb der Baustelle ersetzt.

projet de réaménagement et de l'élargissement global du tronçon depuis le village de Médières. La réalisation des prochaines étapes comprendra notamment deux demi-ponts sur palées ainsi que divers ouvrages de soutènement (dalles sur pieux et soutènement structurés). Montant des travaux effectués à ce jour : CHF 2 400 000.-

Texte de Bernard Sarrasin



Des nouvelles d'ici et là...

Neues von hier und dort ...

Sion se dote du premier centre-ville suisse en zone 30 km/h

Depuis cet automne, la vitesse de circulation maximale sur une grande partie du réseau principal de la ville de Sion est fixée à 30 km/h. Les rues concernées par ces nouvelles règles de vitesse sont les suivantes :

- la partie est de l'Avenue du Petit-Chasseur
- l'Avenue Ritz
- la partie est de la Rue de Lausanne
- l'Avenue de la Gare
- la partie ouest de la Rue de Loèche
- la Rue des Mayennets
- la Rue des Cèdres
- la Rue des Creusets.

L'aménagement de zones 30 km/h possède différents avantages. Tout d'abord, le ralentissement du trafic permet d'améliorer la sécurité des déplacements et de diminuer le nombre d'accidents, notamment pour les cyclistes et les piétons. Les trajets scolaires pour les enfants sont également plus sûrs. De plus, cette mesure améliore la qualité de vie des riverains en réduisant les nuisances sonores en milieu urbain et fluidifie le trafic. Dans une ville propice à la mobilité douce en

raison de sa taille, ces zones 30 km/h facilitent la cohabitation des différents modes de transports et rendent l'utilisation des bus concurrentielle.

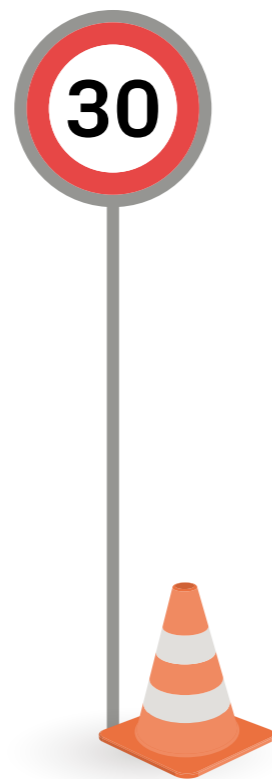
Grâce à ses divers bénéfices, l'abaissement de la vitesse légale de circulation est une mesure de plus en plus prisée par les communes. La ville de Sion, en collaboration avec le canton, projette d'étendre ce réaménagement sur d'autres axes routiers du centre-ville.

L'implémentation de zones 30 km/h permettra d'améliorer le vivre ensemble et de revaloriser les espaces publics de la ville. Elle s'inscrit dans la volonté de renforcer la qualité de vie des habitants et d'augmenter l'attractivité de la capitale valaisanne.

DE Sitten wird erstes Schweizer Stadtzentrum mit Tempo-30-Zone

Seit diesem Herbst gilt auf einem grossen Teil des Hauptnetzes der Stadt Sitten eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Von den neuen Geschwindigkeitsvorschriften sind folgende Strassen betroffen

- der östliche Teil der Avenue du Petit-Chasseur
- Avenue Ritz



- der östliche Teil der Rue de Lausanne
- Avenue de la Gare
- der westliche Teil der Rue de Loèche
- Rue des Mayennets
- Rue des Cèdres
- Rue des Creusets.

Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen hat mehrere Vorteile. Zunächst einmal erhöht die Verlangsamung des Verkehrs die Sicherheit und verringert die Zahl der Unfälle, vor allem bei Velofahrern und Fussgängern. Auch Schulausflüge mit Kindern sind sicherer. Darüber hinaus verbessert diese Massnahme die Lebensqualität der Anwohnenden, indem sie die Lärmbelastung in städtischen Gebieten verringert und den Verkehr flüssiger macht. In einer Stadt, die aufgrund ihrer Grösse den Langsamverkehr bevorzugt, erleichtern Tempo-30-Zonen die Koexistenz verschiedener Verkehrsträger und machen den Einsatz von Bussen attraktiver.

Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine Massnahme, die aufgrund ihrer verschiedenen Vorteile bei den Kommunen immer beliebter wird. Die Stadt Sitten plant in Zusammenarbeit mit dem Kanton, diese Umgestaltung auch auf andere Strassen im Stadtzentrum auszudehnen.

Eine Einführung von Tempo-30-Zonen kann die Lebensqualität verbessern und den öffentlichen Raum der Stadt aufwerten. Das erklärte Ziel lautet, die Attraktivität der Walliser Hauptstadt für seine Einwohnerinnen und Einwohner zu steigern. *

Fauchage des prés à Monthey

Vous l'avez peut-être remarqué, les abords de certaines routes cantonales ont changé d'apparence. En effet, le SDM a mis en action l'un des piliers du développement durable en portant un soin particulier à la biodiversité lors de l'entretien des abords des routes cantonales, tout en garantissant la visibilité.

Le SDM n'utilise plus de produits phytosanitaires et change sa pratique en déployant un fauchage différencié. Un fauchage moins ras, ciblé et parfois plus tardif permet aux fleurs de s'épanouir dans les talus de routes. Cela offre la possibilité aux plantes de croître, de fleurir et de fructifier, et ainsi de faire le bonheur des insectes butineurs à la recherche de pollen et de nectar.

Des aménagements sont également posés afin de créer des abris et des protections pour permettre par exemple à la petite faune présente sur les bords de routes de trouver un refuge.

Des premières zones ont été traitées de cette manière sur le territoire de la commune de Troistorrens, dans l'épingle de la Thièse sur la route Troistorrens-Morgins. Ce même type de réflexion est également en cours dans plusieurs autres communes valaisannes, et à terme à l'échelle de tout le canton. Nous passerons ainsi d'un entretien « tip-top en ordre » à un entretien mettant en lumière une esthétique plus naturelle mais aussi des bords de routes plus vivants.

DE Mähen der Strassenränder in Monthey

Wie Sie vielleicht bemerkt haben, hat sich das Aussehen der Randbereiche entlang einiger Kantonsstrassen zuletzt verändert. Die DFM hat in der Zwischenzeit einen Pfeiler der nachhaltigen Entwicklung in die Tat umgesetzt, indem sie beim Unterhalt neben den zwingenden Sicherheitsaspekten wie der Gewährleistung der Sichtbarkeit auch der Biodiversität besondere Aufmerksamkeit schenkt.

Die DFM verwendet keine Pflanzenschutzmittel mehr und ändert ihre Praktiken, indem sie eine differenzierte Mahd durchführt. Weniger bündiges, gezieltes und manchmal späteres Mähen lässt die Blumen an den Strassenrändern erblühen. Dies gibt den Pflanzen die Möglichkeit, zu wachsen, zu blühen und Früchte zu tragen, was wiederum Insekten auf der Suche nach Pollen und Nektar glücklich macht.



Ausserdem werden Orte geschaffen, die Unterschlupf und Schutz bieten sollen. So können beispielsweise die kleinsten Vertreter der Tierwelt am Strassenrand entsprechende Rückzugsmöglichkeiten finden.

Erste Flächen wurden auf diese Weise bereits in der Gemeinde Troistorrens, in der Thièse-Kurve an der Strasse Troistorrens-Morgins, behandelt. Ein gleiches Vorgehen ist auch in anderen Walliser Gemeinden und schliesslich im ganzen Kanton Thema. Auf diese Weise werden wir von einer bisherigen ordentlichen Pflege zu einer Pflege übergehen, die eine natürlichere Ästhetik, aber auch lebendigere Strassenränder zulässt. *

Parcourir le Valais librement en transports publics

Afin d'encourager l'utilisation des transports publics et d'améliorer la mobilité durable, le Canton du Valais étudie la possibilité de mettre en place un nouveau titre de transport qui permette de sillonner notre canton en transports publics durant toute l'année.

Pour ce faire, le SDM lance un test à grande échelle sous la forme d'un projet-pilote (intitulé Pass 13*) pour lequel quatre établissements de formation ont été sélectionnés. Les étudiants et apprentis de ces établissements se verront proposer de tester ce Pass 13* sur l'année scolaire 2022-2023. Ils pourront ainsi non seulement se rendre sur leur lieu de formation, mais également rendre visite à leurs amis, se rendre à leur cours de musique, à leur entraînement sportif ou encore sur les pistes de ski, de manière autonome, en transports publics.

Ce projet est novateur sur plusieurs points. D'abord, le pass sera

disponible sous la forme d'une application sur téléphone portable. Ensuite, le Pass 13* permet de se déplacer sur l'entier du territoire cantonal sans se préoccuper à l'avance de sa consommation car il n'y a pas besoin de le rentabiliser au contraire d'un abonnement que l'on paie à l'avance et éventuellement pour un trajet donné. L'utilisateur paie ce qu'il consomme et obtient un rabais de quantité. En effet, chaque trajet est facturé, mais à partir d'un certain niveau de consommation chaque trajet supplémentaire est facturé à un tarif réduit.

Depuis un certain temps déjà, les entreprises de transport souhaitent développer des titres de transport de ce type. Le Valais se positionne donc en laboratoire pour un projet innovant et indispensable afin de s'adapter à l'évolution des besoins de la mobilité douce.

Texte de Anne Duroux

Der neu Departementschef zu Besuch im Oberwallis

Am 7. Juli 2021 besuchte Staatsrat Franz Ruppen den Kreis 1. Ein sehr vielseitiges und reich befruchtetes Programm wurde zusammengestellt um dem neuen Staatsrat «einen Blick in die Werkstatt» zu gewähren.

Nach dem Begrüssungskaffee mit den administrativen Mitarbeitern ging es zuerst nach Eisten und anschliessend nach Herbriggen. Hier zeigte der Sektionschef für Naturgefahren, Raphaël Mayoraz, eindrücklich auf, in welchem Masse die Strasseninfrastrukturen den Naturgefahren ausgesetzt sind. Weiter ging es nach Zermatt, wo auch die Gemeindepräsidentin und der Burgerpräsident dazustiesen. Hier stellten die Verantwortlichen der Matterhorn-Gotthard-Bahn das Projekt des neuen Bahntunnels vor, der ab 2035 Täsch mit Zermatt verbinden wird. Ebenfalls präsentierte der Chef des Kreises 1, Silvio Summermatter, die beiden Strassengalerieprojekte Schussloui und Lügelti, mit denen die Strassenverbindung zwischen Täsch und Zermatt besser geschützt werden soll.

Zurück gings nach Stalden, hier

wurde die vor zwei Jahren neu erstellte Luftseilbahn Stalden – Staldenried - Gspon besichtigt. Der Abschluss bildete der Besuch der Baustelle Umfahrung Stalden mit der legendären Chineggabücke.

Es war ein interessanter gegenseitiger Austausch, der sowohl von Staatsrat Franz Ruppen wie auch von den Mitarbeitern der Dienststelle für Mobilität geschätzt wurde.

Text von Anton Karlen

FR Le nouveau chef de département en visite dans le Haut-Valais

Le 7 juillet 2021, le conseiller d'Etat Franz Ruppen a visité l'arrondissement 1. Un programme très varié et richement chargé a été mis sur pied pour donner au nouveau conseiller d'Etat « un aperçu de l'atelier ».

Après le café de bienvenue avec les collaborateurs administratifs, la visite a commencé à Eisten, puis a continué à Herbriggen. Raphaël Mayoraz, le chef de la section des dangers naturels, y a démontré de manière impressionnante à quel point les infrastructures routières sont exposées aux dangers naturels. La visite s'est poursuivie à Zermatt, où s'y sont joints la présidente de la commune et le président de la bourgeoisie. Les responsables de la Matterhorn-Gotthard Bahn y ont présenté le projet du nouveau tunnel ferroviaire qui reliera Täsch à Zermatt à partir de 2035. Le chef de l'ar-

DE Frei reisen im Wallis mit dem öffentlichen Verkehr

Um die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern und die nachhaltige Mobilität zu verbessern, prüft der Kanton Wallis die Einführung eines neuen Tickets. Mit ihm soll man das ganze Jahr über mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im Kanton unterwegs sein können.

Zu diesem Zweck startet die DFM einen grossangelegten Test in Form eines Pilotprojekts, für das vier Bildungseinrichtungen ausgewählt wurden. Den Schülern und Auszubildenden dieser Einrichtungen wird angeboten, diesen Pass 13* im Schuljahr 2022-2023 zu testen. So können sie nicht nur zu ihrem Schulort, sondern auch zu ihren Freunden, zum Musikunterricht, zum Sporttraining oder auf die Skipiste fahren, und zwar unabhängig und mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Das Projekt ist in mehrfacher Hinsicht innovativ. Erstens wird der Pass in Form einer Mobiltelefonanwendung verfügbar sein. Zweitens kann man mit dem Pass 13* im Gegensatz zu einem Abonnement, das im Voraus und möglicherweise für eine bestimmte Strecke bezahlt wird, im ganzen Kanton reisen, ohne sich im Voraus Gedanken darüber machen zu müssen, wie oft man das Ticket nutzen wird. Denn der Pass muss sich nicht rechnen: Der oder die Nutzer/in zahlt für den Verbrauch und erhält einen Mengenrabatt. Das heisst, jede Fahrt wird berechnet, aber ab einer bestimmten Menge zahlt man für jede weitere Fahrt einen reduzierten Satz.

Schon seit einiger Zeit wollen die Verkehrsunternehmen ein solches Ticket entwickeln. Das Wallis positioniert sich somit als Labor für ein innovatives und wichtiges Projekt, um sich an die veränderten Bedürfnisse der sanften Mobilität anzupassen. *



rondissement 1, Silvio Summermatter, a également présenté les deux projets de galerie routière Schussloui et Lügelti, qui visent à mieux protéger la liaison routière entre Täsch et Zermatt.

De retour à Stalden, le groupe s'est rendu sur l'emplacement du nouveau téléphérique Stalden – Staldenried – Gspon, qui a été construit il y a deux ans. La visite s'est terminée par un passage sur le chantier du contournement de Stalden et une balade sur légendaire pont de «Chinegg».

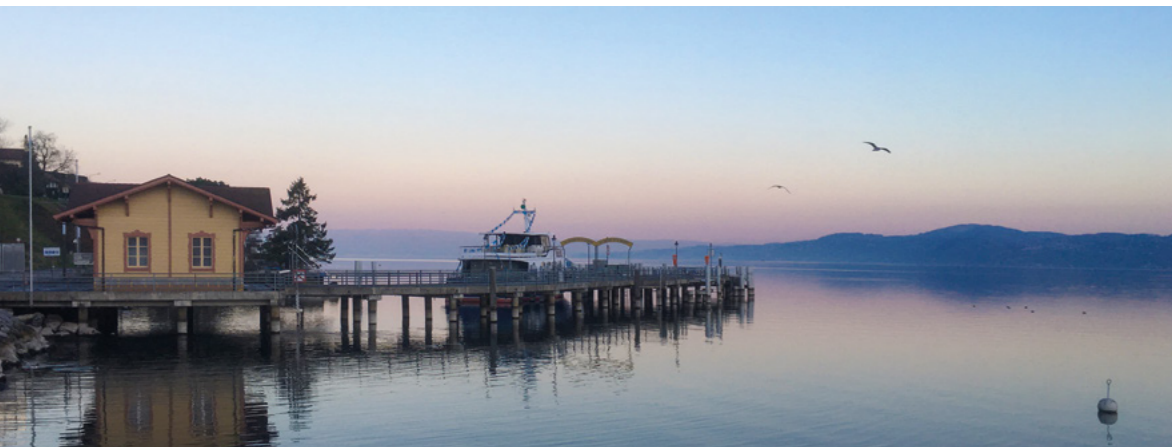
Ce fut un échange mutuel intéressant, qui a été apprécié par le conseiller d'Etat Franz Ruppen ainsi que par les collaborateurs du Service de la mobilité. *

Le Bouveret: Transformation du bord du lac

Le Bouveret: Umgestaltung des Seeufers

Les rives du lac se positionnent comme un enjeu majeur de développement dans la région du Bouveret. Un réaménagement du bord du lac est en cours et se prolongera sur plusieurs décennies.

Die Ufer des Sees werden zu einem wichtigen Entwicklungsfaktor in der Region Bouveret. Aktuell ist die Neugestaltung des Uferbereichs im Gang – sie wird mehrere Jahrzehnte andauern.



Le Bouveret favorise son accès au lac

La région du Bouveret et son bord de lac sont la porte d'entrée de notre canton et les différents espaces qui l'entourent s'offrent à différents usages. C'est pour cette raison que le canton et la commune de Port-Valais souhaitent rendre la zone plus conviviale et accueillante. L'objectif est de mettre à profit la situation exceptionnelle dont jouit Le Bouveret, avec une géographie variée et un paysage à couper le souffle, entre montagne et lac.

La redynamisation de cette zone s'appuie sur plusieurs axes : l'amélioration des accès et des transports publics (notamment le port et la gare) ; l'urbanisation et le développement d'activités de loisirs. Afin de profiter de l'emplacement idéal près des rives, l'urbanisation de la rive droite est en effet prévue tout comme le réaménagement de la rive gauche. Ces secteurs représentent des lieux de détente et de vie privilégiés. Repenser les berges permettra de les rendre plus vivantes, attractives pour les touristes et propices aux loisirs.

La mobilité se place au cœur du projet. Celui-ci propose, entre autres, de créer un accès piéton sur la rive du territoire valaisan, de développer

une promenade arborisée dédiée à la mobilité douce et de relier les différents centres d'intérêt du bord du lac. De plus, la route sera déplacée le long de la voie ferrée afin de créer plus d'espace à proximité du lac. Les promeneurs et promeneuses pourront profiter de la vue, se détendre et même mettre leurs pieds dans l'eau du lac quand ils le souhaitent. Outre la mobilité, le projet est axé sur le réaménagement du Quai Laval, la restauration du Débarcadère ainsi que l'extension du port.

Dans le but de développer les loisirs, la pataugeoire (toujours alimentée par l'eau du lac) sera agrandie ; des zones délimitées par des bouées seront réservées à la baignade. Des spécialistes en hydrobiologie mettront la flore régionale à l'honneur et le ponton connaîtra une réfection. Le point d'attrait principal sera probablement la zone plage dans laquelle flottera comme un air de vacances grâce aux activités nautiques et au paysage naturel méditerranéen qui se mêlera à la biodiversité valaisanne.

En collaboration avec le canton, la commune de Port-Valais souhaite développer le vivre ensemble, le tourisme et les activités de loisirs en respectant la diversité des espaces naturels. Ces travaux, prévus sur plusieurs années, proposeront un espace public de qualité répondant aux attentes de la population.

DE Le Bouveret wirbt für seinen Zugang zum See

Die Ufer des Sees werden zu einem wichtigen Entwicklungsfaktor in der Region Bouveret. Aktuell ist die Neugestaltung des Uferbereichs im Gang – sie wird mehrere Jahrzehnte andauern.

Das Bouveret-Gebiet und sein Seeufer bildet das Tor in den Kanton und die verschiedenen Räume, die es umgeben, sind reich an Nutzungsmöglichkeiten. Aus diesem Grund wollen der Kanton und die Gemeinde Port-Valais das Gebiet benutzerfreundlicher und einladender gestalten. Ziel ist es, die aussergewöhnliche Lage von Le Bouveret mit seiner abwechslungsreichen Geografie und der malerischen Landschaft zwischen Bergen und See besser in Wert zu setzen.

Die Wiederbelebung des Gebiets stützt sich auf mehrere Punkte: die Verbesserung des Zugangs und des öffentlichen Verkehrs (insbesondere Hafen und Bahnhof), die Urbanisierung und die Entwicklung von Freizeitaktivitäten. Um die ideale Lage in Ufernähe zu nutzen, ist die Urbanisierung des rechten Ufers und die Sanierung des linken Ufers geplant. Diese Sektoren sind privilegierte Erholungs- und Lebensorte. Die Neugestaltung der Ufer soll diese lebendiger, attraktiver für Touristen und für Freizeitaktivitäten machen.

Im Zentrum des Projekts steht die Mobilität. Das gesamte Seeufer auf Walliser Boden soll für Fussgängerinnen und -gänger zugänglich gemacht, eine von Bäumen gesäumte Promenade für den Langsamverkehr geschaffen und die verschiedenen Sehenswürdigkeiten entlang des Sees miteinander verbunden werden. Darüber hinaus wird die Strasse entlang der Bahnlinie verlegt, um mehr Platz in der Nähe des Sees zu schaffen. Die Spaziergänger können die Aussicht geniessen, sich entspannen und sogar ihre Füesse ins Wasser halten, wenn sie wollen. Neben der Mobilität konzentriert sich das Projekt auf die Sanierung des Quai Laval, die Restaurierung des Stegs und den Ausbau des Hafens.

Um die Freizeitaktivitäten weiterzuentwickeln, wird das Planschbecken (das immer noch vom Wasser des Sees gespeist wird) vergrössert; durch Bogen gekennzeichnete Bereiche werden zum Schwimmen reserviert. Fachleute für Hydrobiologie werden die regionale Flora beleuchten und der Steg wird renoviert. Die Hauptattraktion soll allerdings der Strandbereich werden, wo sich Wassersportaktivitäten und die natürliche mediterrane Landschaft mit der Biodiversität des Wallis vermischen.

In Zusammenarbeit mit dem Kanton will die Gemeinde Port-Valais das Zusammenleben, den Tourismus und die Freizeitaktivitäten unter Berücksichtigung der Vielfalt der Naturräume weiterentwickeln. Die Arbeiten dafür, die sich über mehrere Jahre erstrecken werden, sollen einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum schaffen und den Erwartungen der Bevölkerung gerecht werden.

Une journée avec l'inspecteur des ouvrages d'art

Ein Tag unterwegs mit dem Kunstbauten-Inspektor

Pour être inspecteur des ouvrages d'art, avoir plusieurs cordes à son arc est essentiel. C'est ce que nous avons pu constater en suivant Alexandre Philippoz durant une journée sur la route du Val d'Anniviers. Découverte de son travail en images.

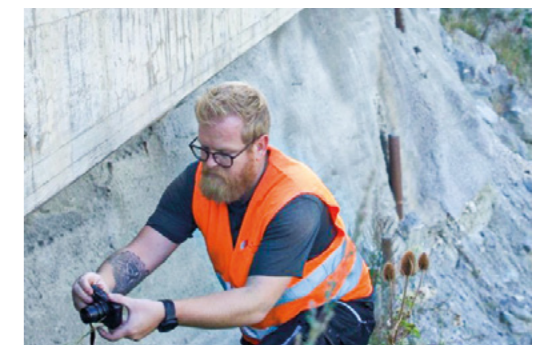
Um als Inspektor im Bauwesen tätig zu sein, muss man über mehrere Fähigkeiten verfügen. Das haben wir herausgefunden, als wir Alexandre Philippoz einen Tag lang auf der Strasse im Val d'Anniviers gefolgt sind. Entdecken Sie seine Arbeit in Bildern.



L'objectif des inspections est d'évaluer l'état des ouvrages. Pour cela, une compétence est requise: le pilotage... de drone! Ziel der Inspektionen ist es, den Zustand der Bauwerke zu bewerten. Dafür ist eine Fähigkeit erforderlich: das Steuern... einer Drohne!



Afin de ne manquer aucun détail, Alexandre doit être très attentif aux images renvoyées par le drone. Um keinen Schaden zu übersehen, muss Alexandre die von der Drohne zurückgesendeten Bilder sehr aufmerksam verfolgen.



Pour poser un diagnostic, il faut avoir plusieurs compétences. En plus du pilotage, le costume de photographe est indispensable... Um eine Diagnose zu stellen, braucht man mehrere Fähigkeiten. Neben dem Piloten ist auch die Fotografie unerlässlich...



... et cela dans différentes postures physiques car aucun angle ne doit être laissé hors champ. ... und dies in verschiedenen Körperhaltungen, denn kein Winkel sollte ausgelassen werden.



Alexandre, tel un explorateur, grimpe et se hisse jusqu'au cœur même d'un caisson de pont! La routine. Alexandre klettert wie ein Entdecker und zieht sich bis ins Innere eines Brückenkastens hinauf!



Un voyage sur les routes valaisannes qui nous mène dans les endroits les plus insolites, inconnus du commun des mortels, atteignables uniquement par des trappes secrètes! Eine Reise auf den Walliser Strassen, die uns zu den ungewöhnlichsten Orten führt, die dem Normalbürger unbekannt sind und nur durch geheime Luken erreicht werden können!



Heureusement qu'Alexandre est multitâche! En effet, il doit également savoir improviser: ici, son véhicule se transforme en bureau. Mais un bureau avec un gros avantage, une vue imprenable sur les paysages anniviards. Zum Glück ist Alexandre ein Multitasker! Allerdings muss er auch zu improvisieren wissen: Hier wird sein Fahrzeug in ein Büro umgewandelt. Aber ein Büro mit einem grossen Vorteil, einem freien Blick auf die Landschaft im Val d'Anniviers.

L'avancement des grands travaux

Fortschritte bei den Grossbaustellen

Umfahrung Stalden

Die Arbeiten an der Umfahrung Stalden schreiten stetig voran. Mit der Fertigstellung der Brücke Chinegga im Jahr 2019 wurde das Chi Tobel überwunden. Von unten her wurde damit der nächste Bauabschnitt erschlossen – der 'Gedekte Einschnitt Steischlag'. Dieser besteht aus einem betonierten Rechteckquerschnitt, welcher klassisch im Tagbauverfahren erstellt wurde. Die groben Arbeiten wurden im Sommer 2021 abgeschlossen und der Betonkasten ist bereits wieder mit Erdmaterial zugedeckt.

In der entgegengesetzten Richtung von oben nach unten ist man mit der Bauausführung bei der Wendeplatte angekommen. Auf dieser Strecke sind die 3 Viadukte Illas, Steischlag und Rotschlüecht 2 bereits fertiggestellt. Das Strassenprojekt quert auf diesem Abschnitt ebenfalls die auffälligen und für diese Region typischen Moränenrücken. Baulich sind diese bis 20 m hohen Hanganschnitte als permanente Nagelwand ausgebildet. Bei der Namensgebung dieser markanten Stützkonstruktionen gab die

umliegende Berglandschaft die Inspiration. So heisst der obere Hanganschnitt mit der ausgeprägten Spitze 'Matterhorn' und der untere mit dem Mehrfachspitz ist nach der 'Mischabel' Gebirgskette benannt.

Für die Fertigstellung der Umfahrungsstrasse bleibt noch der Zusammenschluss der Strecke zwischen dem Gedeckten Einschnitt Steischlag bis zur Wendeplatte. Hier sind noch die beiden Viadukte Rotschlüecht 1 und Chinegga zu erstellen. Insgesamt werden 6 Brücken oder Viadukte erstellt, wovon die Brücke Chinegga mit einer Länge von 270 m sicher das Hauptbauwerk darstellt. Ungefähr $\frac{1}{3}$ der 1,5 km langen Umfahrungsstrasse führt über Kunstbauten. Gemäss generellem Bauprogramm soll die Umfahrungsstrasse Ende 2023 dem Verkehr übergeben werden.

Text von Sébastien Grand

FR Contournement de Stalden

Les travaux sur le contournement de Stalden progressent bien. L'achèvement du pont de Chinegga en 2019 a permis de surmonter le ravin de « Chi Tobel » et ainsi d'accéder par le bas au prochain secteur

de construction – la tranchée couverte de « Steischlag ». Celle-ci consiste en une section rectangulaire bétonnée, construite selon la méthode classique en tranchée ouverte. Les travaux de gros œuvre ont été achevés à l'été 2021 et le caisson en béton a déjà été recouvert des matériaux terreux.

Dans le sens inverse, de haut en bas, l'exécution des travaux a atteint le lacet. Sur ce tronçon, les 3 viaducs « Illas », « Steischlag » et « Rotschlüecht 2 » sont déjà achevés. Le projet routier traverse également sur ce tronçon les crêtes morainiques marquantes et typiques pour cette région. Du point de vue structurel, ces coupes dans la pente d'une hauteur jusqu'à 20 m ont été conçues comme des parois clouées permanentes. C'est le paysage montagneux environnant qui a inspiré la dénomination de ces structures de support marquantes. Ainsi la pente supérieure avec son pic prononcé est appelée « Matterhorn » (Cervin) et la pente inférieure avec ses multiples pics est nommée « Mischabel », d'après la chaîne de montagnes.

Pour l'achèvement de la route de contournement, il reste encore le raccordement du tronçon entre la tranchée couverte de « Steischlag » jusqu'au lacet. Ici, les deux viaducs de « Rotschlüecht 1 » et « Chinegga » doivent encore être construits. Au total, 6 ponts ou viaducs seront construits, dont le pont de « Chinegga », d'une longueur de 270 m, est certainement l'ouvrage principal. Environ $\frac{1}{3}$ de la route de contournement de 1,5 km de long sera construite sur des ouvrages d'art. Selon le programme des travaux, le contournement devrait être ouvert à la circulation à la fin de l'année 2023. »



Tunnel des Evouettes

Les travaux de percement du tunnel avançaient bon train au front Nord depuis 2018, au rythme d'un mètre par jour, avec la méthode de jet-grouting. Au mois de décembre 2020, des tassements légèrement supérieurs aux premières hypothèses ont été mesurés. À cette période, l'ampleur des déformations était faible et l'incidence sur les bâtiments jugée comme acceptable par les mandataires, car ne nécessitant que peu de réparations d'ordre esthétique. Suite à ces observations, un suivi plus détaillé du bâti a été mis en place ainsi qu'une information aux propriétaires sur cette nouvelle situation.

Au fur et à mesure de l'avancement, l'ampleur des tassements a continué à augmenter. Au vu de la valeur de ces déformations, le SDM a fait stopper les travaux en mars 2021. L'arrêt de l'excavation a eu lieu sur le front Nord après 41 étapes de creuse, soit 369 m (environ 56 % du tunnel). L'objectif de cet arrêt a été de permettre aux bureaux d'ingénieurs d'analyser la situation afin de comprendre le phénomène, de chercher des solutions, de réaliser différents essais in situ et de proposer une méthode de pré soutènement qui remplisse les critères de sécurité pour les ouvriers dans le tunnel tout en garantissant des déformations en surface qui occasionnent le moins de dommages possibles aux bâtiments.

Durant ce laps de temps, divers travaux ont pu être effectués à l'arrière du front, à savoir : le remplissage de redents en béton projeté sur quarante étapes de 9 m, le bétonnage des radiers sur 25 étapes de 9 m, le montage du coffrage du tunnel et l'excavation de la galerie de secours en évacuant les matériaux par le tunnel. Ces divers travaux ont permis d'occuper les effectifs au portail Nord.

Simultanément, l'excavation du portail Sud s'est poursuivie avec la méthode de voûte parapluie. À ce jour, 4 étapes de 9 m sont réalisées, soit 36 m (~5%). Le premier objectif est de réaliser huit étapes depuis le portail Sud, mais le moment venu, il y aura lieu d'examiner les possibilités de poursuivre selon les conditions géologiques rencontrées.

Actuellement, les études sont toujours en cours et la méthode de reprise pour le front nord est encore en évaluation par les mandataires.

Texte de Gianluca Gatti



Amorce de la galerie de secours en voûte parapluie
Beginn des Nottunnels in einem Schirmgewölbe



Front Nord à l'arrêt avec clous GFRK sur le front et colonnes de jetting en couronne
Nordwand GFRK-Nägeln an der Stirnseite und Spritzsäulen in der Krone

DE Evouettes-Tunnel

Die Vortriebsarbeiten an der Nordfront des Tunnels schreiten seit 2018 mit einer Geschwindigkeit von 1 m/Tag im Düsenstrahlverfahren gut voran. Im Dezember 2020 wurden Setzungen gemessen, die leicht über den Prognosen lagen. Zu diesem Zeitpunkt war das Ausmass der Verformungen gering und die Auswirkungen auf die Gebäude wurden als akzeptabel eingestuft, da sie nur geringfügige Reparaturen erforderten, die ästhetischer Natur blieben. Im Anschluss an diese Beobachtungen wurde eine genauere Überwachung eingeleitet, und die Eigentümer wurden über die neue Situation informiert.

Mit fortschreitendem Projekt wurden die Senkungserscheinungen aber immer grösser. In Anbetracht der Verformungen stellte die DFM die Arbeiten im März 2021 deshalb ein. Der Aushub wurde an der Nordwand nach 41 Aushubstappen, d.h. 369 m (~56% des Tunnels), eingestellt. Diese Unterbrechung sollte es den Ingenieurbüros ermöglichen, die Situation zu analysieren, um das Phänomen zu verstehen, nach Lösungen zu suchen, verschiedene In-situ-Tests durchzuführen und eine Methode der Vorabstützung vorzuschlagen. Ziel ist es, die Sicherheitskriterien für die Arbeiter im Tunnel zu erfüllen und gleichzeitig Verformungen an der Oberfläche zu garantieren, welche geringstmögliche Schäden an den Gebäuden verursachen.

In der Zwischenzeit wurden verschiedene anderweitige Arbeiten an der Rückseite durchgeführt, nämlich: das Auffüllen der Spritzbetonplatten in 40 9-Meter-Schritten, das Betonieren der Sohle in 25 9-Meter-Schritten, die Montage der Tunnelauskleidung und der Ausbruch des Notstollens durch Entfernung des Materials durch den Tunnel. Diese verschiedenen Arbeiten hielten die Arbeiter am Nordportal auf Trab.

Gleichzeitig wurde die Ausgrabung des Südportals nach der Methode des Schirmgewölbes fortgesetzt. Bisher wurden 4 Etappen von 9 m abgeschlossen, d.h. 36 m (~5%). Das erste Ziel ist die Fertigstellung von 8 Etappen ab dem Südportal, aber zu gegebener Zeit sollten die Möglichkeiten einer Fortsetzung auf Grundlage der erhaltenen Daten zu den geologischen Voraussetzungen geprüft werden.

Die Studien sind noch im Gang, und die Methode zur Wiederherstellung der Nordfront wird von den Auftragnehmern aktuell bewertet. »

Raron und St-German

Arbeitsstand September 2021

Die Arbeitsgemeinschaft gedeckter Einschnitt Raron (ARGE GERA) bzw. deren Subunternehmer hat die Baugrubensicherung erstellt. Insgesamt wurden rund 2400 Bohrpfähle mit einem Durchmesser von 1,30 m auf eine durchschnittlich Tiefe von rund 23 m erstellt.

Mit den Ankerarbeiten im Bereich der Wanne Ost wurde im Juni 2021 begonnen. Insgesamt werden ca. 300 Anker mit einer Ankerlänge von 25 m versetzt. Die Fertigstellung der Ankerarbeiten ist auf Mitte Oktober 2021 geplant. (Foto 1).

Gleichzeitig werden die Aushubarbeiten sowie die notwendigen Sicherungsarbeiten im Bereich der Pumpstation ausgeführt. Die Baugrubensohle der Pumpstation befindet sich auf einer Baugrubentiefe von ca. 14 m, ab bestehendem Terrain. Ab Mitte September 2021 wird mit den Betonarbeiten für die Pumpstation begonnen. Die Betonarbeiten der Pumpstation dauern voraussichtlich bis ca. April 2022.

Nach den erfolgten Aushubarbeiten werden durch die ARGE GERA fortlaufend die Bodenplatten, Tunnelwände und Decken geschalt, armiert und betoniert. Aktuell sind ca. 53 % der Bodenplatten erstellt. Die Aussenwände vom Tunnel sowie die Mittelwand werden sukzessive nachgezogen. Die ersten 12 von 83 Tunneldecken sind betoniert. Für eine Deckenplatte werden rund 30 000 kg Bewehrung verlegt und zirka 250 m³ Beton eingebracht. (Foto 2).

Unterführung St. German

Die beauftragte Bauunternehmung bzw. ihr Subunternehmer hat seit April 2021 die bestehenden Betonmauern von der Unterführung bis zur Brücke St. German saniert. Ab Mitte August 2021 wurde auf den sanierten Betonmauern noch eine Beschichtung (Schutzschicht) aufgetragen. Ab Mitte September 2021 wird die Kantonsstrasse im Baustellenbereich neu asphaltiert. Anschliessend werden die Fertigstellungsarbeiten Ende September 2021 ausgeführt. (Foto 3).

DE Raron et St-German L'état des travaux septembre 2021

Le consortium de la tranchée couverte à Rarogne (ARGE GERA), a réalisé le blindage de fouille. Un total d'environ 2400 pieux forés d'un diamètre de 1,30 m ont été installés à une profondeur moyenne d'environ 23 m.

Les travaux d'ancrage dans la zone de la trémie (Wanne Ost) ont commencé en juin 2021. Au total, environ 300 ancrages d'une longueur de 25 m seront installés. L'achèvement des travaux d'ancrage est prévu pour la mi-octobre 2021. (Photo 1).

En même temps, les travaux d'excavation et les travaux de sécurisation nécessaires dans la zone de la station de pompage sont réalisés. Le fond de fouille de la station de pompage se trouve à une profondeur d'environ 14 m du terrain existant. Les travaux de bétonnage de la station de pompage commenceront dès mi-septembre 2021. Les travaux de bétonnage de la station de pompage devraient durer jusqu'à environ avril 2022.

Une fois les travaux d'excavation terminés, le radier, les parois de tunnel et les plafonds seront coffrés, ferrillés et bétonnés par le consortium GERA. Actuellement, environ 53% du radier ont été construits. Les parois extérieures du tunnel et la paroi centrale suivront successivement. Les 12 premiers des 83 plafonds du tunnel ont été bétonnés. Pour une étape de plafond environ 30000 kg d'armature sont posés et environ 250 m³ de béton sont apportés. (Photo 2).

Le passage souterrain de St. German

Depuis avril 2021, l'entreprise mandatée a assaini les murs en béton existants depuis le passage souterrain jusqu'au pont de St. German. A partir de la mi-août 2021, un revêtement (couche de protection) a été appliqué sur les murs en béton assainis. A partir de la mi-septembre 2021, la route cantonale située dans la zone du chantier sera regoudronnée. Ensuite, les travaux de finition seront effectués à la fin du mois de septembre 2021. (Photo 3).



Le Service de la mobilité souhaite jouer un rôle moteur dans la planification et la valorisation de la mobilité douce quotidienne. La réalisation d'infrastructures cyclables de qualité (continues, sûres, cohérentes et confortables) grâce à l'adaptation du réseau routier ou à l'aménagement d'itinéraires par exemple, constitue un objectif central du concept de mobilité valaisan.

La concrétisation de cette vision nécessite des adaptations de lois et de personnel.

En termes d'instruments légaux, le Service de la mobilité œuvre à une révision totale de la Loi cantonale sur les Transports Publics (LTP). L'un des axes stratégiques arrêtés dans le cadre de cette révision concerne la mobilité douce. L'avant-projet de loi est prochainement débattu au Grand Conseil. La révision de la LTP s'accompagne d'adaptations de la Loi sur les routes (LR) et de la Loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML). Au travers de ces révisions, le Service souhaite se donner les moyens de ses ambitions.

En termes de personnel, le Service de la mobilité ne disposait jusqu'à l'été 2019 d'aucun poste dévolu exclusivement à la mobilité douce. La direction du Service a donc intensément œuvré pour combler cette lacune. Sébastien Métrailler (chargé de projet mobilité douce), Martina Fellay (collaboratrice mobilité douce) et Florent Poulin (ingénieur spécialiste en mobilité douce) ont tour à tour pu être engagés au sein de la section Transports publics du Service.

Parallèlement à ces changements, le Service de la mobilité mène plusieurs projets conséquents de planification qui intègrent la mobilité douce quotidienne, grâce à une étroite collaboration entre ses sections Transports publics et INFRA.

L'un d'eux consiste en l'élaboration de plans sectoriels de mobilité cycliste quotidienne, en collaboration étroite avec les communes de site. Après une phase pilote lancée au printemps 2020 dans le Secteur Chamoson-Leytron-Riddes-Saillon

en cours de finalisation, le travail est peu à peu étendu à l'ensemble de la plaine valaisanne, afin de déterminer les axes préférentiels sur lesquels le Service concentrera ses efforts dans le futur.

Un autre projet est celui du réaménagement de la route cantonale T9 entre le Pont-de-la-Morge et le carrefour Sion-Ouest. Mesure d'agglomération cofinancée par la Confédération, le projet vise un rééquilibrage de tous les modes de transport et l'apport d'espaces qualitatifs d'un point architectural et urbanistique. Ce réaménagement consiste à la mise en place d'un axe cyclable structurant de qualité sur lequel pourra se raccrocher le réseau communal, ainsi qu'à la mise à disposition pour les piétons de trottoirs confortables et d'arrêts de bus en conformité, tout en garantissant des vitesses plus modérées pour les véhicules motorisés.

Texte de Sébastien Métrailler



Plusieurs projets sont en cours pour favoriser la mobilité douce. Plusieurs projets pour favoriser la mobilité douce. Plusieurs projets pour favoriser la mobilité douce.



DE Die Dienststelle für Mobilität will eine führende Rolle bei der Planung und Entwicklung des Langsamverkehrs im Alltag spielen. Ein zentrales Ziel des Walliser Mobilitätskonzepts ist die Schaffung einer qualitativ hochstehenden Verkehrsinfrastruktur (durchgängig, sicher, kohärent und komfortabel) durch die Anpassung des Strassennetzes oder den Ausbau von Routen, z.B. in Form von separaten Fahrspuren.

Die Verwirklichung dieser Vision erfordert Veränderungen in der Gesetzgebung und beim Personal.

Was die rechtlichen Instrumente betrifft, so arbeitet die Dienststelle an einer Totalrevision des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GöV). Eine der strategischen Achsen dieser Überarbeitung betrifft die sanfte Mobilität. Der Gesetzesentwurf wird demnächst im Grossen Rat behandelt. Die Revision des GöV geht einher mit Anpassungen des Strassengesetzes (StrG) und des Gesetzes über die Wege des Freizeitverkehrs. Mit diesen Überarbeitungen möchte man sich die Mittel geben, um die gesteckten Ziele zu erreichen.

Was das Personal betrifft, so verfügte der Mobilitätsdienst bis zum Sommer 2019 über keine ausschliesslich dem Langsamverkehr gewidmete Stellen. Die Leitung der Dienststelle hat hart daran gearbeitet, diese Lücke zu schliessen. Sébastien Métrailler (Projektleiter Langsamverkehr), Martina Fellay (Mitarbeiterin Langsamverkehr) und Florent Poulin (Ingenieur für sanfte Mobilität) wurden nacheinander in der Abteilung für öffentliche Verkehrsmittel des Departements eingestellt.

Parallel zu diesen Veränderungen führt die Dienststelle für Mobilität dank der engen Zusammenarbeit zwischen den Sektionen öffentlicher Verkehr und INFRA mehrere grosse Planungsprojekte durch, welche den Alltags-Langsamverkehr integrieren.

Eine davon ist die Entwicklung von sektoralen Plänen für den Veloverkehr in enger Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden. Diese vom Bund mitfinanzierte Agglomerationsmassnahme zielt darauf ab, ein neues Gleichgewicht zwischen allen Verkehrsträgern herzustellen und architektonisch und städtebaulich hochwertige Räume zu schaffen. Die Sanierung besteht in der Schaffung eines hochwertigen Radwegs, an den das städtische Netz angeschlossen werden kann, sowie in der Einrichtung komfortabler Gehwege und Bushaltestellen für Fussgänger, während gleichzeitig massivere Geschwindigkeiten für motorisierte Fahrzeuge vorgegeben werden.

Ein weiteres Projekt ist die Sanierung der Kantonsstrasse T9 zwischen Pont-de-la-Morge und der Kreuzung Sitten-West. Diese vom Bund mitfinanzierte Agglomerationsmassnahme zielt darauf ab, ein neues Gleichgewicht zwischen allen Verkehrsträgern herzustellen und architektonisch und städtebaulich hochwertige Räume zu schaffen. Die Sanierung besteht in der Schaffung eines hochwertigen Radwegs, an den das städtische Netz angeschlossen werden kann, sowie in der Einrichtung komfortabler Gehwege und Bushaltestellen für Fussgänger, während gleichzeitig massivere Geschwindigkeiten für motorisierte Fahrzeuge vorgegeben werden.

Brücke in Binn aus dem Jahr 1564. Pont situé à Binn datant de 1564



Impressum

Conception
LRcommunication

Rédaction
Anton Karlen
Guillaume Papilloud
Bertrand Huguet
Jean-Luc Liand
Bertrand Sarrasin
Gianluca Gatti

Thomas Mayoraz
Didier Derivaz
Anne Duroux
Sébastien Grand
Sébastien Métrailler

Traduction
Philipp Mooser
Daniel Schuppisser

Graphisme
Forme

Typographies
Optimo Px Grotesk
FF Franziska

Impression
Valmedia AG
Digi Fine Jet 90 g / m²

Photographies
LRcommunication
Nicolas Sedlatcsek
Unité territoriale III
SDM
Archives État du Valais



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