

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° 9 — avril 2022
Nr. 9 — April 2022

La mobilité
en actions
Mobilität in
Aktionen

Apprentie conductrice de véhicules lourds – Strassentransportfachfrau in Ausbildung ©Linda Photography



Sommaire

Inhalt

02

Édito
Edito

03

Nos jubilaires
Unsere Jubilare

04

Le SDM en images
Die DFM in Bildern

05-08

Quelques brèves
in Kürze

09

Comment allez-vous?
Wie geht es Ihnen?

10-11

**Avancement
des grands chantiers**
Fortschritt bei den
Grossbaustellen

12-14

SUT III
DGE III

15-17

**À la découverte
de la logistique**
Auf Entdeckungsreise
bei der Logistik

18-19

Les liaisons câblées
Seilbahnverbindungen

Édito



Geschätzte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Der Titel einer Zeitschrift sollte vermitteln, wofür die Zeitschrift steht. Das gilt auch für Mitarbeiterzeitungen. Dynamisch sein heisst für mich, etwas zu entwickeln, vorwärts

zu gehen. Genau das wollen wir auch mit unserem Departement erreichen. Daher ist es in erster Linie essentiell, dynamische und motivierte Mitarbeiter zu haben, um darauf aufbauend eine erfolgreiche Zukunft zu entwickeln. Meine ersten 11 Monate als Departementsvorsteher geben mir genau dieses Gefühl, gemeinsam mit motivierten Mitarbeitern in die richtige Richtung zu marschieren. Dass dies nicht nur leere Worthülsen sind, beweisen die Projekteinsichten auf den folgenden Seiten. Darin erkenne ich Dynamik, aber auch eine grosse Vielfalt. Projekte wie die «Passerelle du Rosel» oder die Sanierung des Tunnels bei den Pyramiden von Euseigne zeugen von Innovation, der Überblick über einige Grossbaustellen im Wallis deutet auf Weitsicht und das Buch zur Kapelle «Zen Hohen Flühen» verbindet moderne Technik mit Tradition und mit unserer Geschichte. Eine breite Palette von Herausforderungen für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter! Zu diesen Herausforderungen zählt aber auch die Teilrevision des kantonalen Strassengesetzes. Ein wichtiges Werkzeug für die Zukunft des Wallis von Morgen. Bleiben wir dran, dynamisch und motiviert. -

Franz Ruppen
Staatsrat, Vorsteher des DMRU

FR Chères collaboratrices, chers collaborateurs

Le titre d'un magazine devrait communiquer ce qu'il représente. Cela vaut également pour les magazines destinés aux collaboratrices et collaborateurs. Pour moi, être dynamique signifie développer quelque chose, aller de l'avant. C'est exactement ce que nous voulons faire avec notre département. C'est pourquoi il est essentiel d'avoir des collaboratrices et collaborateurs dynamiques et motivés afin de pouvoir développer un avenir prospère sur cette base. Mes dix premiers mois à la tête du département me donnent précisément le sentiment de marcher dans la bonne direction avec des personnes motivées. Les aperçus de projets présentés dans les pages suivantes prouvent que ce ne sont pas que des paroles en l'air. J'y vois du dynamisme, mais aussi une grande diversité. Des projets comme la « Passerelle du Rosel » ou l'assainissement du tunnel des Pyramides d'Euseigne témoignent de l'innovation, l'aperçu de quelques grands chantiers en Valais indique une vision à long terme et le livre sur la chapelle « Zen Hohen Flühen » allie la technique moderne à la tradition et à notre histoire. Une large palette de défis pour tous les collaboratrices et collaborateurs! Mais parmi ces défis, il y a aussi la révision partielle de la loi cantonale sur les routes. Un outil important pour l'avenir du Valais de demain. Accrochons-nous, restons dynamiques et motivés. -

Franz Ruppen
conseiller d'État, Chef du DMTE

3

Nos jubilaires

Unsere Jubilare

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

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

45 ans

Gay Grégoire
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*

40 ans

Jacquemoud Olivier
Cantonnier II / *Strassenwärter II*

35 ans

Fournier Gabriel
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
Oggier Daniel
Cantonnier I / *Strassenwärter I*
Sarbach Martin
Voyer de secteur / *Strassenmeister*

30 ans

Ançay Camille
Collaborateur technique /
Technischer Mitarbeiter
Duc Denis
Cantonnier II / *Strassenwärter II*

25 ans

Frossard Yvan
Cantonnier I / *Strassenwärter I*
Zumoberhaus Pius
Cantonnier I / *Strassenwärter I*

20 ans

Crettenand Samuel
Contrôleur téléphérique /
Seilbahnkontrolleur
Berrut Gérald
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Jordan Bernard
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Schalbetter Olivier
Ingénieur chef de projet /
Ingenieur - *Projektleiter*
Cina Michel
Ingénieur / *Ingenieur*
Ançay Léonard
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Barras Roland
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Minnig Dietmar
Cantonnier II / *Strassenwärter II*

15 ans

Bürcher Reinhard
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Fournier Romain
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Dussex Raphaël
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Praz Jean-René
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Antonioli Philippe
Ingénieur chef de projet / *Ingenieur*
- *Projektleiter*
Summermatter Silvio
chef d'arrondissement / *Kreischef*
Arnaboldi Lorenz
Contrôleur téléphérique /
Seilbahnkontrolleur
Loretan Urs
Responsable administratif /
Administrativer *Verwalter*
Terol Palop Jose Vicente
Cantonnier II / *Strassenwärter II*

10 ans

Bregy Daniel
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Favre Jean-Michel
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
Etienne Claude-Eric
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
Pignat Lucien
Ingénieur chef de projet /
Ingenieur - Projektleiter
Bittel Veit
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
Guérin Dominique
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Salamin Joël
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Sermier Sylvester
voyer de secteur / *Strassenmeister*
Roh Stéphane
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Pittier Pascal
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Cotting Grégoire
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Mayor Christophe
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Biselx Fabrice
Cantonnier II / *Strassenwärter II*

Crettenand Claude
Contrôleur téléphérique /
Seilbahnkontrolleur
Praz Dominique
Ouvrier professionnel / *Fachkraft*
Schroeter Thomas
Chef d'exploitation / *Betriebsleiter*

5 ans

Formaz David
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Marty Iwan
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Pitteloud Fabien
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Garbely Fabian
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Grichting Ralph
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Schöpfer Pascal
Cantonnier I / *Strassenwärter I*
Biffiger Ivan
Contrôleur téléphérique /
Seilbahnkontrolleur
Philippoz Alexandre
Directeur des travaux / *Bauleiter*
Nançoz Guillaume
Concierger / *Portier*
Voide Hugues
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Theler Philipp
Ingénieur / *Ingenieur*
Stockalper Patrick
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Furrer Ambros
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Bonvin Alexandre
Cantonnier II / *Strassenwärter II*
Miel Céline
Secrétaire de direction /
Direktionssekretärin
Schärer Bertrand
Chef de garage / *Garagenchef*
Schwery Philippe
Ingénieur / *Ingenieur*
Zambaz Olivier
chef d'exploitation / *Betriebsleiter*

4 Le SDM en images Die DFM in Bildern



1. La symbolique coupe de ruban – Inauguration de la passerelle du Rosel
Symbolischer Schnitt durchs Band – Einweihung der Rosel-Fussgängerbrücke
2. «Connexions» über die Kapelle Zen Hohen Flühen
Le nouveau «Connexions» au sujet de la Chapelle Zen Hohen Flühen
3. Schneeräumung auf dem Simplonpass
Le déneigement du col du Simplon
4. Le miel du cantonnier en pot
Der Honig der Strassenwärter im Glas
5. La pose «originale» de la première pierre de la passerelle sur l'A9
Die «originale» Grundsteinlegung der Fussgängerbrücke über die A9



5 Quelques brèves In Kürze

Dritte Ausgabe des Preises Gärten und öffentliche Räume

Der Preis Gärten und öffentliche Räume wird alle zwei Jahre vom Dachverband JardinSuisse - Wallis in Zusammenarbeit mit dem Kanton Wallis organisiert. Am 10. Juni 2022 steht die nächste Verleihung auf dem Programm. Ziel dieses im Jahr 2018 lancierten Wettbewerbs ist es, die Qualität der öffentlich zugänglichen Landschaftsräume zu fördern und die Berufe in diesem Sektor aufzuwerten. Der Projektauftrag läuft aktuell noch und endet am 30. April 2022 um Mitternacht. Ein Gesamtbetrag von 20 000 Franken wird an das/die von der Jury, die sich aus Westschweizer Fachleuten zusammensetzt, ausgewählte(n) Projekt(e) verliehen.



Peinture photoluminescente Vionnaz-Vouvry

Peinture photoluminescente: une première en Suisse!

Le Service de la mobilité teste en première suisse une peinture photoluminescente sur un tronçon cyclable d'un kilomètre dans le Bas-Valais, entre Vouvry et Vionnaz. Réalisée en concertation avec l'OFROU, cette expérience inédite a commencé au mois d'octobre 2021 et durera une année.

Ce projet précurseur a pour objectif de trouver des solutions non-polluantes et innovantes pour les infrastructures de la mobilité.

Comment est-ce que cela fonctionne? Ce système, très simple, est identique à celui utilisé pour les marquages routiers: la peinture utilisée capte la lumière en journée et la restitue dans l'obscurité. Cela permet la lisibilité du tracé, tout en évitant la mise en place d'un système d'éclairage traditionnel coûteux et énergivore. En plus de tester une nouvelle technologie en vue de son homologation, ce projet est en adéquation avec le Concept Cantonal de Mobilité 2040 (CCM2040). Il permet également d'augmenter la sécurité des cyclistes: la lumière captée apporte une visibilité de plus de 80 mètres au crépuscule et d'environ 30 mètres en pleine nuit soit bien au-delà des 8 mètres offerts par l'éclairage moyen d'un vélo.

Le marquage peut aussi servir de signal d'alerte pour des points singuliers tels que les chicanes, les intersections ou les rives dangereuses. Ces avantages sécuritaires viennent s'ajouter aux aspects financiers et environnementaux: cette peinture simple et rapide à mettre en place permet d'éviter des aménagements d'éclairage public coûteux et à fort impact sur l'environnement.

DE Photolumineszierender Markierung Vionnaz-Vouvry Photolumineszierender Anstrich: eine Premiere in der Schweiz!

Die Dienststelle für Mobilität testet als Schweizer Premiere eine photolumineszierende Markierung auf einem 1 km. langen Fahrradabschnitt, der zwischen Vouvry und Vionnaz im Unterwallis liegt. Diese neuartige Methode, die in Absprache mit dem ASTRA umgesetzt wird und deren Testphase im Oktober 2021 begonnen hat, soll ein Jahr dauern.

Ziel dieses Versuchsprojekts ist es, umweltfreundliche und innovative Lösungen für Mobilitätsinfrastrukturen zu finden.

Wie funktioniert das System? Es ist simpel und identisch mit demjenigen herkömmlicher Strassenmarkierungen: Die verwendete Farbe fängt tagsüber Licht ein und gibt es in der Dunkelheit wieder ab. Das ermöglicht die Sichtbarkeit der Streckenführung und vermeidet gleichzeitig die Installation eines teuren und energieintensiven Beleuchtungssystems. Neben dem Test der Technologie für die Zulassung entspricht die Anwendung auch den Zielen des Kantonalen Mobilitätskonzepts 2040 (KMK 2040). Sie erhöht die Sicherheit der Radfahrer: Das aufgefangene Licht bringt eine Sichtweite von mehr als 80 Metern bei Dämmerung und etwa 30 Metern bei voller Dunkelheit, also weit mehr als die 8 Meter, welche die durchschnittliche Beleuchtung eines Velos bietet.

Die Markierung kann auch als Warnsignal an besonderen Punkten wie Hindernissen, Kreuzungen oder gefährlichen Strassenrändern genutzt werden. Diese Sicherheitsvorteile kommen zu den finanziellen und ökologischen Aspekten hinzu: Durch diese einfache und schnell anzubringende Farbe können teure Strassenbeleuchtungsanlagen mit starken Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

FR Une 3^e édition pour le Prix Jardins et Espaces publics

Organisé tous les deux ans par l'Association faitière JardinSuisse - Valais, en collaboration avec l'Etat du Valais, le Prix Jardins et Espaces publics sera décerné le 10 juin 2022. L'objectif de ce concours lancé en 2018 est de promouvoir la qualité des espaces paysagers accessibles au public et de valoriser les métiers du secteur. L'appel à projet est en cours et prendra fin le 30 avril 2022 à minuit. Un montant total de 20000 francs sera décerné aux projets retenus par le jury, composé de professionnels romands de la branche.

Teilrevision des Strassengesetzes geht in die Vernehmlassung

Das Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt hat den Vorentwurf für die Revision des Strassengesetzes in die Vernehmlassung geschickt. Er sieht unter anderem eine neue, für alle Streckenabschnitte einheitliche Kostenaufteilung zwischen Kanton (70%) und Gemeinden (30%) vor.

Der Gesetzesvorentwurf beinhaltet ausserdem eine ähnliche Aufteilung der Kosten für den Bau und Unterhalt von Rastplätzen für Fahrende. Bisher werden diese Kosten vollständig von den Gemeinden getragen.

Die Stellungnahmen zu dieser Revision werden im Lauf des Monats April erwartet. Fortsetzung folgt demnächst!

FR La révision partielle de la loi sur les routes mise en consultation

Le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement a mis en consultation l'avant-projet de révision de la loi sur les routes. Elle prévoit, entre autres, une nouvelle répartition des coûts entre le canton (70%) et les communes (30%), uniformisée pour tous les tronçons.

L'avant-projet de loi prévoit également une répartition similaire des frais de construction et d'entretien des aires de repos des gens du voyage. A ce jour, ces frais sont entièrement supportés par les communes.

Les prises de position sur cette révision sont attendues dès fin avril. Affaire à suivre donc!

6 Quelques brèves In Kürze

Galerien Schussloui und Lüegelti

Zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit braucht es eine verfügbare und sichere Verbindung über mindestens einen Verkehrsträger (Redundanz Strasse und Bahn) von Täsch nach Zermatt. Aufgrund der intensiven Nutzung der Strasse insbesondere durch den Schwerverkehr ist der heutige Zustand der Strasse teilweise mangelhaft, dies obwohl die Strasse für den Durchgangsverkehr nicht geöffnet ist und nur mit Bewilligung befahren werden darf. Im Projektperimeter ist der Abschnitt teilweise nur einspurig befahrbar und wird durch die Gefahrenprozesse Lawinen, Steinschlägen und Murgängen gefährdet, welche immer wieder Strassensperrungen zur Folge haben.

Durch den Bau der beiden Galerien und den Ausbau der Strasse erhöht das vorliegende Projekt die Verkehrssicherheit aller Strassenbenutzer, minimiert die Strassenschliessungen und garantiert einen besseren, wintersicheren Zugang zur Tourismusdestination Zermatt.

Das Gesamtbauwerk besteht aus 4 Hauptteilen, dem Strassenstück Nord (433 m), der Galerie Schussloui (167,50 m), dem Strassenstück Mitte (160 m) und der Galerie Lüegelti (235 m). Auf der gesamten Länge des Bauwerkes von zirka einem km wird ein Höhenunterschied von 52 m überwunden. Die Arbeiten werden gestaffelt in 3 Losen durchgeführt, wobei der Bau jeweils im einspurigen Ampelbetrieb stattfindet.

Durch die Einstellung der Arbeiten während den Wintermonaten erstreckt sich die Bauausführung auf zirka 8 bis 9 Jahre von 2022 bis 2030. Die Projektkosten belaufen sich auf rund 27,3 Millionen Franken.

Das Projekt wurde durch Bekanntgabe im Amtsblatt vom 04. Juni 2021 öffentlich aufgelegt und sollte voraussichtlich im ersten Semester 2022 durch den Staatsrat genehmigt werden. *

Text von Philippe Antonioli

FR Galeries Schussloui et Lüegelti

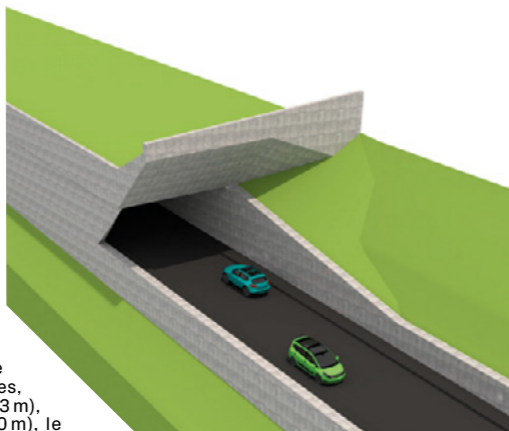
Pour garantir la sécurité de l'approvisionnement, il faut une liaison disponible et sûre par au moins un mode de transport (redondance de la route et du rail) de Täsch à Zermatt. En raison de l'utilisation intensive de la route, notamment par les poids lourds, l'état actuel de la route est en partie insuffisant, et ce bien que la route ne soit pas ouverte au trafic de transit et ne puisse être empruntée qu'avec une autorisation. Dans le périmètre du projet, le tronçon n'est en partie praticable que sur une seule voie et est menacé par les processus de danger que sont les avalanches, les chutes de pierres et les laves torrentielles, qui entraînent régulièrement la fermeture de la route.

Grâce à la construction des deux galeries et à l'aménagement de la route, le présent projet augmente la sécurité routière de tous les usagers de la route, minimise les fermetures de routes et garantit un meilleur accès à la destination touristique de Zermatt, en toute sécurité en hiver.

L'ensemble de l'ouvrage se compose de 4 parties principales, le tronçon de route Nord (433 m), la galerie Schussloui (167,50 m), le tronçon de route Centre (160 m) et la galerie Lüegelti (235 m). Sur toute la longueur de l'ouvrage, soit environ un km, une différence de hauteur de 52 m sera surmontée. Les travaux seront réalisés de manière échelonnée en trois lots, la construction se déroulant à chaque fois sur une seule voie avec des feux de signalisation.

En raison de l'arrêt des travaux pendant les mois d'hiver, la réalisation des travaux s'étendra sur environ 8 à 9 ans, de 2022 à 2030. Les coûts du projet s'élèvent à environ 27,3 millions de francs.

Le projet a été mis à l'enquête publique par publication dans le bulletin officiel du 4 juin 2021 et devrait être approuvé par le Conseil d'Etat au cours du premier semestre 2022. *



Tunnel Deibfels

Die schweizerische Hauptstrasse H212 Visp - Illas - Saas Grund führt zwischen Stalden und Eisten im Perimeter Deibfels durch eine Zone mit einer erhöhten Felssturzgefährdung. Die Strasse besteht in diesem Bereich aus offenen Abschnitten und der Lawinenschutzgalerie «Guggeligraben» und dem Deibfelstunnel.

Gemäss Projekt soll die Zone mit der erhöhten Felssturzgefährdung durch einen neuen Tunnel von ca. 650 m Länge umfahren werden, wobei die Anpassungen und Anschlüsse an die bestehende Hauptstrasse in den beiden Portalbereichen ebenfalls berücksichtigt werden. Das Gesamtbauwerk besteht aus 4 Teilen, dem Strassenstück Nord mit einer Länge von 380 m, dem Tunnel Deibfels mit einer Länge von 650 m sowie zwei Fluchtstollen, dem Strassenstück Süd mit einer Länge von 170 m sowie der Kombizentrale für die Betriebssicherheitsausrüstung des Tunnels, Lokale und Salzsilo für den Strassenunterhalt und Lokale für die Gemeinde Eisten. Die totale Länge des Bauwerkes beträgt 1265 m.

Die Bauausführung erstreckt sich auf 5 Jahre von 2023 bis 2028. Die Projektkosten belaufen sich auf rund 96,7 Millionen Franken.

Das Projekt wurde durch Bekanntgabe im Amtsblatt vom 28. Mai 2021 öffentlich aufgelegt und sollte voraussichtlich im ersten Semester 2022 durch den Staatsrat genehmigt werden. *

Text von Philippe Antonioli

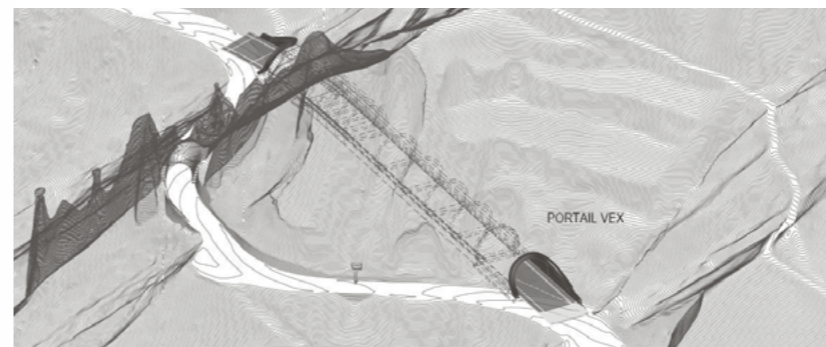
FR Tunnel de Deibfels

La route principale suisse H212 Viège - Illas - Saas Grund traverse entre Stalden et Eisten, dans le périmètre de Deibfels, une zone présentant un risque élevé d'éboulement. Dans ce secteur, la route se compose de tronçons ouverts, de la galerie de protection contre les avalanches «Guggeligraben» et du tunnel de Deibfels.

Selon le projet, la zone présentant un risque élevé d'éboulement sera contournée par un nouveau tunnel d'environ 650 m de long, en tenant également compte des adaptations et des raccordements à la route principale existante dans les deux zones de portails. L'ouvrage total se compose de 4 parties: le tronçon routier nord d'une longueur de 380 m, le tunnel de Deibfels d'une longueur de 650 m et ses deux galeries de secours, le tronçon routier sud d'une longueur de 170 m ainsi que la centrale combinée pour l'équipement de sécurité d'exploitation du tunnel, les locaux et le silo à sel pour l'entretien des routes et les locaux pour la commune d'Eisten. La longueur totale de l'ouvrage est de 1265 m.

La réalisation des travaux s'étend sur 5 ans, de 2023 à 2028. Le coût du projet s'élève à environ 96,7 millions de francs.

Le projet a été mis à l'enquête publique par publication dans le bulletin officiel du 28 mai 2021 et devrait être approuvé par le Conseil d'Etat au premier semestre 2022. *



RC 54 Sion - Les Haudères - Arolla

Pyramides d'Euseigne - Correction de la chaussée et construction d'un tunnel

En collaboration avec la commune d'Hérémence, le Service de la mobilité, prévoit la correction de la chaussée de la route cantonale RC 54 Sion - Les Haudères - Arolla avec la construction d'un tunnel au droit des pyramides d'Euseigne.

Le site

Les pyramides d'Euseigne constituent l'une des plus incroyables curiosités des Alpes. Les formations géologiques - également connues sous le nom de «cheminées de fée» ou «demoiselles coiffées» - sont le résultat de l'érosion des roches friables sous un bloc plus résistant au sommet qui joue le rôle de chapeau protecteur.

Les enjeux

En l'état actuel, la sécurité routière sur ce tronçon s'avère problématique. Des chutes de pierraille et des coulées boueuses sont régulièrement recensées aux abords du tunnel existant et le passage de véhicules de plus en plus nombreux et lourds met en péril la pérennité du site naturel.

Le projet

Dans une volonté de sécurisation du tracé routier et de valorisation touristique du site, le projet prévoit le déplacement de la route dans le versant en amont des pyramides avec le percement d'un tunnel d'une longueur d'environ 120 mètres.

Après sa remise en état, l'actuel tracé de la route cantonale sera déclassé et remis à la commune d'Hérémence. Ce tronçon sera réaménagé en zone touristique piétonne pour une visite du site en toute sécurité.

Le calendrier

Homologué en novembre 2019 par le Conseil d'Etat, le projet de construction du tunnel des pyramides d'Euseigne bénéficie d'un crédit d'engagement de 10,5 millions de francs. Prévu sur 17 mois, il débutera en avril 2022. La date de mise en service est estimée à août 2023. *

Texte de Arnaud Fragnière

DE RC 54 Sitten - Les Haudères - Arolla

Die Pyramiden von Euseigne - Fahrbahnanpassung und Tunnelbau.

In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Hérémence plant die Dienststelle für Mobilität eine Korrektur der Fahrbahn der Kantonsstrasse RC 54 Sitten - Les Haudères - Arolla mit dem Bau eines Tunnels bei den Pyramiden von Euseigne.

Der Standort

Die Pyramiden von Euseigne sind eine der spektakulärsten Sehenswürdigkeiten der Alpen. Die geologischen Formationen - auch bekannt als «Feenkamine» oder «Damen mit Hut» - sind das Ergebnis der Erosion von brüchigem Gestein unter einem festeren Block auf dem Gipfel, der als Schutzbedeckung fungiert.

Die Herausforderungen

Im derzeitigen Zustand erweist sich die Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt als problematisch. In der Nähe des bestehenden Tunnels kommt es regelmässig zu Steinschlag und Schlammlawinen, und die Durchfahrt von immer mehr und schwereren Fahrzeugen gefährdet den Fortbestand dieses Naturschauspiels.

Das Projekt

Vor dem Hintergrund, die Strassenführung zu sichern und den Ort touristisch aufzuwerten, sieht das Projekt die Verlegung der Strasse in dem Hang oberhalb der Pyramiden mit dem Durchbruch eines Tunnels von etwa 120 m Länge vor.

Nach der Instandsetzung wird die derzeitige Fahrbahn der Kantonsstrasse herabgestuft und der Gemeinde Hérémence übergeben. Dieser Abschnitt wird zu einer touristischen Fussgängerzone umgestaltet, um einen sicheren Besuch des Standorts zu ermöglichen.

Der Zeitplan

Das im November 2019 vom Staatsrat genehmigte Projekt für den Bau des Tunnels bei den Pyramiden von Euseigne sieht einen Verpflichtungskredit von 10,5 Millionen Franken vor. Es ist auf 17 Monate angesetzt und soll im April 2022 beginnen. Die Inbetriebnahme wird voraussichtlich im August 2023 erfolgen. *

Rhone-Route 1 im Oberwallis

Einweihung des 1. Abschnitts des Radwegs zwischen Bitsch und Mörel.

Die Rhone-Route 1, die im Wallis Saint-Gingolph mit Gletsch verbindet, wird jedes Jahr von Tausenden von Radfahrern befahren. Zwischen Bitsch und Mörel müssen diese auf einer Länge von fast 4 Kilometern die Kantonsstrasse benutzen. Um die Sicherheit zu erhöhen, hat der Kanton Wallis beschlossen, einen Radweg abseits der Kantonsstrasse zu bauen. Ein erster Abschnitt in der Länge von rund 1,5 km, zwischen dem Bahnhof und der Kapelle Zen Hohen Flühen in Bitsch wurde im Herbst 2021 fertiggestellt und anlässlich einer kleinen Feier am 13. November 2021 vom Vorsteher des Departementes für Mobilität, Umwelt und Raumentwicklung, Staatsrat Franz Ruppen, eröffnet. Bis 2025 wird der Langsamverkehrsweg bis nach Mörel durchgehend realisiert sein.

Neben dem Mehrwert für die Sicherheit wird diese Realisierung auch dazu beitragen, das touristische Angebot der Region zu bereichern.

Die Kosten für diesen ersten Abschnitt betragen rund CHF 1,5 Mio. Dieser Betrag wurde zum grössten Teil vom Kanton finanziert, der Bund beteiligte sich via das Agglomerationsprogramm mit rund CHF 135 000 an den Kosten. *

Text von Anton Karlen

FR Rhone-Route 1 im Oberwallis

Inauguration du 1er tronçon de la piste cyclable entre Bitsch et Mörel

La Route du Rhône 1, qui relie Saint-Gingolph avec Gletsch en Valais, est empruntée chaque année par des milliers de cyclistes. Entre Bitsch et Mörel, ceux-ci doivent emprunter la route cantonale sur près de 4 km. Afin d'améliorer la sécurité, le canton du Valais a décidé de construire une piste cyclable à l'écart de la route cantonale. Un premier tronçon d'environ 1,5 km, entre la gare et la chapelle Zen Hohen Flüen à Bitsch a été achevé en automne 2021 et inauguré par le chef du Département de la mobilité, de l'environnement et du territoire, le conseiller d'Etat Franz Ruppen, lors d'une petite cérémonie le 13 novembre 2021. D'ici 2025, la voie de mobilité douce sera réalisée en continue jusqu'à Mörel.

Outre la plus-value en termes de sécurité, cette réalisation contribuera également à enrichir l'offre touristique de la région.

Les coûts de ce premier tronçon se sont élevés à environ 1,5 million de francs suisses. Ce montant a été financé en grande partie par le canton, la Confédération ayant participé aux coûts à hauteur d'environ 135 000 francs via le projet d'agglomération. *



Staatsrat Franz Ruppen und der Bitscher Gemeindepräsident Edgar Kuonen bei der feierlichen Banddurchschneidung. Le conseiller d'Etat Franz Ruppen et le président de la commune de Bitsch Edgar Kuonen lors de la cérémonie de coupure du ruban.

8 Quelques brèves In Kürze

Passerelle de l'Hôpital sur l'A9 à Sion



En collaboration avec le canton du Valais, la Ville de Sion réalise une liaison de mobilité douce entre le parking des Échutes, proche du stade de Tourbillon, et le pôle Santé Valais central sur le site de l'Hôpital régional.

Cette nouvelle liaison appartient au parcours de mobilité douce défini par la mesure M4.4 agglo Valais central sous le nom « franchissement de l'A9 à Sion ». Elle améliore l'accessibilité du site de l'hôpital depuis le centre-ville de Sion, en créant une alternative sécurisée à la traversée de la route d'Hérens pour franchir l'autoroute A9. La passerelle constitue un tronçon indispensable à ce nouvel itinéraire.

Ce nouvel axe est conçu en parallèle des voies automobiles. Il est pensé comme connexion urbaine, efficace, qui se raccorde avec simplicité au réseau des pistes cycles et des parcours piétons existants. Il joint avec fluidité la Ville de Sion et le pôle Santé, mais offre également une potentielle relation vers le village de Bramois.

En franchissant cette passerelle, les personnes ont une vue privilégiée sur le panorama (montagnes, châteaux de Sion, plaine du Rhône) et traversent des lieux différents. Ces multiples séquences rendent le parcours varié et agréable. L'ouverture et la vision à longue distance procurent un sentiment accru de sécurité.

L'ouvrage permettra aussi l'extension du réseau de chauffage à distance de la Ville. En effet, les deux conduites

principales seront suspendues sous la structure de la passerelle pour relier les maillages urbains de part et d'autre de l'autoroute. »

Texte de Sylvain Dumoulin

DE Fussgängerbrücke vom Spital über die A9 in Sitten

In Zusammenarbeit mit dem Kanton Wallis baut die Stadt Sitten eine Langsamverkehrsverbindung zwischen dem Parkplatz Les Échutes in der Nähe des Stadions Tourbillon und dem Gesundheitspol Zentralwallis auf dem Gelände des Regionalhospitals.

Diese neue Verbindung gehört zur Langsamverkehrsstrecke, die in der Massnahme M4.4 Agglo Zentralwallis unter dem Namen «Überquerung der A9 in Sitten» definiert ist. Sie verbessert die Erreichbarkeit des Spitalgeländes vom Stadtzentrum von Sitten aus, indem sie mit der Überquerung der A9 eine sichere Alternative zum Übergang über die Route d'Hérens schafft. Die Fussgängerbrücke stellt einen unverzichtbaren Abschnitt dieser neuen Route dar.

Die neue Achse ist parallel zu den Autostrasse konzipiert. Sie ist als urbane, effiziente Verbindung gedacht, die sich einfach an das bestehende Netz von Fahrrad- und Fussgängerwegen anschliesst. Sie verbindet die Stadt Sitten und das Gesundheitszentrum, bietet aber auch eine potenzielle Verbindung zum Dorf Brämis.

Beim Überqueren der Brücke haben die Personen einen privilegierten Blick auf das Panorama (Berge, Schlösser von Sitten, Rhoneebene) und durchqueren verschiedene Orte. Diese zahlreichen Sequenzen machen den Weg abwechslungsreich und angenehm. Die Offenheit und die Weitsicht vermitteln ein erhöhtes Sicherheitsgefühl.

Das Bauwerk soll gleichzeitig auch die Erweiterung des Fernwärmenetzes der Stadt ermöglichen. Die beiden Hauptleitungen werden unter der Brückenstruktur aufgehängt, um die städtischen Netze beidseitig der Autobahn zu verbinden. »

Des livres au travail!

Certains bâtiments du Service de la mobilité vont prochainement se doter de boîte à livres fabriquées sur mesure par le centre de logistique des Ronquoz, avec une gravure « clin d'œil » à notre identité graphique qui fait référence à la topographie si particulière du Valais.

N'hésitez pas à partager avec vos collègues vos romans, vos livres professionnels qui vous ont spécialement touchés. Et en échange, servez-vous! Qui sait sur quel trésor vous allez mettre la main? »

DE Bücher bei der Arbeit!

Einige Gebäude der Dienststelle für Mobilität werden demnächst mit Bücherboxen ausgestattet, die vom Werkhof Les Ronquoz nach Mass angefertigt werden. Sie enthalten eine Gravur, die als Augenzwinkern unserer grafischen Identität, die auf die spezielle Topografie des Wallis hinweist, zu verstehen ist.

Zögern Sie nicht, Ihren Kolleginnen und Kollegen Ihre Romane oder Fachbücher, die Sie besonders angesprochen haben, weiterzuempfehlen. Und im Gegenzug: Bedienen Sie sich! Wer weiss, welchen Bücherschatz Sie finden werden? »



9 Comment allez-vous? Wie geht es Ihnen?

Les changements au sein de l'organisation du service et la pandémie ont pour certains d'entre nous profondément modifié notre manière de travailler. Maintenant que la stratégie est posée, que le service est réorganisé et que les restrictions liées au virus sont derrière nous, comment vont les collaboratrices et collaborateurs? La santé psychique est importante dans ces temps troublés. Alors, comment allez-VOUS?

Comme il est difficile de poser la question à tout le monde, la direction du SDM a mandaté M^{me} Cathrine Mathey pour réaliser un audit sur le service. Elle a conduit une vingtaine d'entretiens qui ont débouché sur les constatations suivantes :

Sur le terrain :

- La charge de travail est importante et parfois il existe le sentiment qu'elle n'est pas complètement reconnue.
- Il est nécessaire de redéfinir clairement les tâches du cantonnier et de son chef, le voyer.
- La culture participative manque au service : les collaboratrices et collaborateurs ont peu l'occasion de faire des retours et les arrondissements collaborent peu entre eux.

Dans les bureaux :

- Des nouveaux projets continuent d'être lancés et s'ajoutent à une charge de travail déjà importante.
- Une grande autonomie est donnée aux collaboratrices et collaborateurs, qui l'apprécient.
- Vous avez l'impression que la charge de travail a augmenté. Cette impression est amplifiée par la disparition des pauses, notamment à cause du télétravail.

Les services partenaires du service ont également été consultés : les retours sont très bons, merci!

Maintenant que ces constats ont été posés, il reste à agir! Voici les pistes d'actions qui ont d'ores et déjà démarré, par exemple pour le terrain :

- Favoriser les échanges et les bonnes pratiques du terrain lors de journées techniques.
- Développer les compétences de conduite chez les voyers.
- Mieux valoriser le métier du cantonnier, en collaboration avec l'Association valaisanne des cantonniers.

Ou encore, au sein de l'administration :

- Ralentir la croissance des nouveaux projets et consolider la charge de travail à travers le projet « ralentir/consolider », piloté par le chef de service.
- Instaurer des séances avec tous les cadres par domaine (ressources humaines, finances...) pour harmoniser les pratiques et améliorer les processus.

Pour tout le service, il s'agit désormais de :

- Développer notre orientation « client ». Nous sommes toutes et tous au service des usagers de la mobilité, de tous les usagers!
- Faire évoluer nos infrastructures et nos prestations pour répondre aux évolutions des exigences sécuritaires, à l'augmentation des intempéries, à un meilleur partage entre les modes de transport ou encore aux défis environnementaux.
- Collaborer avec l'Unité Territoriale III dans le cadre de la mise en place d'une centrale d'exploitation conjointe des routes nationales et cantonales.

Les discussions sont encore ouvertes! Si vous désirez vous exprimer, si vous avez des idées, vous pouvez contacter Cathrine Mathey à : info@expertise-rh.ch.

Die Anpassungen in der Organisation der Dienststelle und die Pandemie haben bei einigen von uns die Arbeitsweise verändert. Doch wie geht es den Mitarbeitenden, jetzt da die Strategie festgelegt und die Dienststelle neu organisiert ist? Die psychische Gesundheit ist gerade in diesen unruhigen Zeiten wichtig. Also, wie geht es Ihnen?

DE Wie geht es Ihnen?

Da es schwierig ist, diese Frage allen zu stellen, hat die Leitung der DFM Cathrine Mathey beauftragt, ein Audit über die Dienststelle umzusetzen. Sie hat rund 20 Interviews geführt, die folgende Erkenntnisse aufzeigten:

- Im Aussendienst:
 - Die Arbeitsbelastung ist hoch und manchmal besteht das Gefühl, dass sie nicht als solche erkannt wird.
 - Es ist notwendig, die Aufgaben des Strassenwärters und seines Vorgesetzten, des Strassenmeisters, neu und klar zu definieren.
 - Der Dienststelle fehlt eine partizipative Kultur: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben wenig Gelegenheit, Feedback zu geben; die Kreise arbeiten wenig zusammen.

- In den Büros:
 - Es werden weiterhin neue Projekte gestartet, die zu der bereits hohen Arbeitsbelastung hinzukommen.
 - Den Mitarbeitenden wird ein hohes Mass an Selbstständigkeit eingeräumt, was sie zu schätzen wissen.
 - Sie haben den Eindruck, dass die Arbeitsbelastung zugenommen hat. Dieser Eindruck wird durch den Wegfall der Pausen, insbesondere aufgrund von Homeoffice, verstärkt.

Die Partnerdienste der Dienststelle wurden ebenfalls konsultiert: Die Rückmeldungen sind sehr gut, vielen Dank!

Nachdem die Abklärungen vorgenommen wurden, muss jetzt nur noch gehandelt werden! Hier einige Massnahmen, die bereits angefallen sind, im Feld:

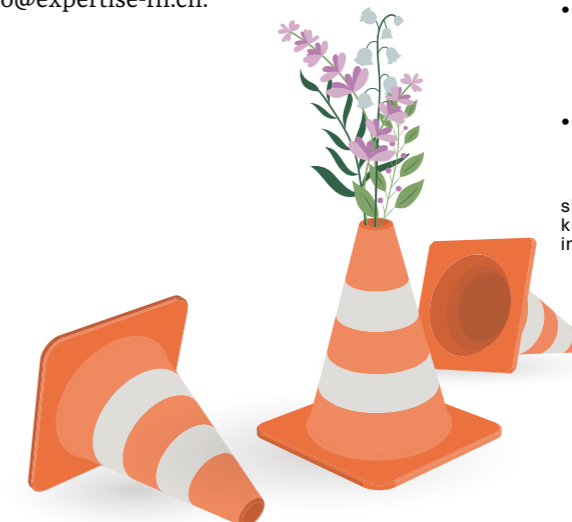
- Förderung des Austauschs und der guten Praxis vor Ort bei Fachtagungen.
- Fahrkompetenz bei den Strassenmeistern weiterentwickeln.
- Den Beruf des Strassenwärters aufwerten, in Zusammenarbeit mit der Walliser Vereinigung der Strassenwärter.

- Oder in der Verwaltung:
 - Verlangsamung des Wachstums neuer Aufgaben und Konsolidierung der Arbeitsbelastung durch das Projekt «Verlangsamung/Konsolidierung», das vom Chef der Dienststelle geleitet wird.
 - Sitzungen mit allen Führungskräften pro Bereich (Personalwesen, Finanzen ...) einführen, um die Praktiken zu harmonisieren und die Prozesse zu optimieren.

Für die ganze Dienststelle geht es darum:

- Unsere «Kundenorientierung» zu verbessern. Wir arbeiten alle im Dienst der Mobilitätsnutzerinnen und -benutzer, aller Nutzenden!
- Unsere Infrastrukturen und Leistungen weiterentwickeln, um den veränderten Sicherheitsanforderungen, der Zunahme von Naturereignissen, einer besseren Aufteilung zwischen den Verkehrsträgern oder auch den ökologischen Herausforderungen gerecht zu werden.
- Mit der Gebietseinheit III im Rahmen der Einrichtung einer gemeinsamen Betriebszentrale für National- und Kantonsstrassen zusammenzuarbeiten.

Die Diskussionen sind noch offen! Wenn Sie sich ebenfalls äussern wollen und Ideen haben, können Sie sich an Cathrine Mathey wenden: info@expertise-rh.ch.



Avancement des grands chantiers

Fortschritte bei den Grossbaustellen

Stalden

Die Umfahrung Stalden nimmt immer mehr Gestalt an. Aktuell wird an den beiden letzten Viadukten Chinegga und Rotschlüecht 1 gebaut. Der Abschluss dieser Arbeiten ist bis Ende 2022 vorgesehen. Ein weiterer Meilenstein der Umfahrungsstrasse wäre dann geschafft und das Trasse der Neubaustrecke wird im Rohbau fertig gestellt sein.

Die neue Umfahrungsstrasse wird im Endzustand in zwei Punkten an das bestehende Strassennetz des Kantons angeschlossen. Es ist dies unten bei der Dorfeinfahrt Stalden, hier erfordert es noch die Neugestaltung des T-Knotens Bielmatte. Der Anschluss oben erfolgt über den Kreisell Illas, welcher für die neuen geometrischen Anforderungen komplett umgebaut werden muss. Aktuell laufen die Projektierungsarbeiten zu diesen letzten beiden Baulosen. Die entsprechenden Baumeisterarbeiten werden noch im Frühjahr 2022 öffentlich ausgeschrieben. Die Anschlüsse sollen bis Ende 2023 realisiert werden.

Nebst der Fertigstellung des Strassenbaus ist bis zur geplanten Eröffnung der Umfahrungsstrasse Ende 2023 noch einiges zu erledigen. Wie z.B. die Montage der Leitschranken, das Aufbringen der Strassenmarkierung und das Errichten der Signalisation. In Bezug auf die BSA Betriebs- und Sicherheitsausrüstung ist es die Energieversorgung und

die Beleuchtung des gedeckten Einschnittes Steischlag. Der T-Knoten Bielmatte sowie der neue Kreisell Illas werden eine normgerechte Strassenbeleuchtung erhalten. *

Text von Christoph Grand

FR Stalden

Le contournement de Stalden prend de plus en plus forme. Actuellement, les deux derniers viaducs Chinegga et Rotschlüecht 1 sont en construction. L'achèvement de ces travaux est prévu pour fin 2022. Une nouvelle étape de la route de contournement sera alors franchie et le tracé de la nouvelle ligne sera achevé au stade du gros œuvre.

Dans son état final, la nouvelle route de contournement sera raccordée en deux points au réseau routier existant du canton. C'est en bas, à l'entrée du village de Stalden, qu'il faut encore réaménager le carrefour en T de Bielmatte. Le raccordement en haut se fait par le giratoire d'Illas, qui doit être entièrement réaménagé pour répondre aux nouvelles exigences géométriques. Actuellement, les travaux d'étude de ces deux derniers lots de construction sont en cours. Les travaux de construction correspondants feront l'objet d'un appel d'offres public au printemps 2022. La réalisation des raccordements devrait être achevée d'ici fin 2023.

Outre l'achèvement de la construction de la route, il reste encore beaucoup à faire avant l'ouverture de la route de contournement prévue pour fin 2023. Comme par exemple le montage des glissières de sécurité, la pose du marquage routier et la mise en place de la signalisation. En ce qui concerne l'équipement d'exploitation et de sécurité (EES), il s'agit de l'alimentation en énergie et de l'éclairage de la tranchée couverte de Steischlag. Le carrefour en T de Bielmatte ainsi que le nouveau giratoire d'Illas bénéficieront d'un éclairage public conforme aux normes. *



Le percement du tunnel des Évouettes reprend son cours

À l'arrêt depuis le mois de mars 2021, les travaux de percement du tunnel des Évouettes ont repris au début de cette année.

En effet, une solution a été trouvée pour faire face aux problèmes d'affaissement qui avaient provoqués des fissures dans les habitations en amont du chantier: la technique d'excavation a été modifiée. Désormais, c'est une méthode nommée « double voûte en parapluie » qui est utilisée pour terminer le percement du tunnel. Elle permet de limiter les déformations du sol qui provoqueraient de nouveaux affaissements en surface.

Malgré cette pause forcée de presque une année, les 70% du tunnel de contournement ont été creusés à ce jour. Son ouverture à la circulation est prévue, au plus tôt, pour la fin de l'année 2024. *



DE Durchstich des Évouettes-Tunnels rückt wieder näher

Die Arbeiten am Tunnel Évouettes, die seit März 2021 stillstanden, wurden Anfang dieses Jahres wieder aufgenommen.

Es konnte eine Lösung für die Setzungsprobleme, die zu Rissen in den Häusern vor der Baustelle geführt hatten, gefunden werden: Die Grabungstechnik wurde angepasst. Nun wird eine Methode namens « doppeltes Schirmgewölbe » verwendet, um den Tunnelvortrieb zu beenden. Dadurch sollen Verformungen des Bodens, die zu weiteren Absenkungen an der Oberfläche führen können, begrenzt werden.

Trotz dieser fast einjährigen Zwangspause konnten bis heute 70% des Umfahrungstunnels ausgebrochen werden. Eine Freigabe für den Verkehr ist frühestens für Ende 2024 geplant. *

Autobahn A9

Die Baugrubensicherung wurde durch die Arbeitsgemeinschaft gedeckter Einschnitt Raron (ARGE GERA) bzw. deren Subunternehmer mittels Grossbohrpfählen erstellt. Insgesamt wurden rund 2400 Bohrpfähle mit einem Durchmesser von 1,30 m auf eine durchschnittliche Tiefe von rund 23 m ausgeführt. Im Weiteren wurde im Bereich der Wanne West und Ost die Baugrubensicherung mittels Spundbohlen erstellt.

Mit den Ankerarbeiten im Bereich der Wanne Ost wurde im Juni 2021 begonnen. Insgesamt wurden ca. 300 Anker mit einer Ankerlänge von 25 m versetzt. Die Fertigstellung der Ankerarbeiten dauerten bis Ende Oktober 2021. (1).

Nach den Aushubarbeiten werden durch die ARGE GERA fortlaufend die Bodenplatten, Tunnelwände und Decken geschalt, armiert und betoniert. Aktuell sind ca. 85% der Bodenplatten erstellt. Die Aussenwände des Tunnels sowie die Mittelwand werden sukzessive nachgezogen. Fast die Hälfte der insgesamt 83 Tunneldecken sind betoniert. (2).

Im März 2022 wurden ab der Hilfsbrücke Richtung Westen die Abdichtungsarbeiten für die Tunneldecke begonnen. Es werden zwei Lagen Polymerbitumen-Dichtungsbahnen (Dachpappe) sowie zum Schutz der Dichtungsbahnen ein Schutzflies verlegt. Ebenso wurde mit dem Bau der Zentrale West wurde begonnen. Diese befindet sich östlich des Fussballplatzes (vis-à-vis dem Mehrfamilienhaus Salzgeber). Der Rohbau der Zentrale West wird bis Ende Juli 2022 erstellt. Im Mai 2022 wird mit den Schütтарbeiten ab der Hilfsbrücke Richtung Westen begonnen. Sie dauern rund 2-3 Monate. (3).

Unterführung St. German

Ab April bis Ende September 2021 wurden die bestehenden Betonmauern von der Unterführung bis zur Brücke St. German saniert. Eine Beschichtung (Schutzschicht) wurde aufgetragen sowie die Kantonsstrasse im Baustellenbereich neu asphaltiert. Im Frühjahr 2022 wird ein zusätzlicher Beschichtungsanstrich auf das Oberflächenschutzsystem aufgetragen. Damit kann ein erhöhter Oberflächenschutz gewährleistet werden. Die vorgesehenen Arbeiten dauern rund 10 Tage. (4) *

Text von Martin Hutter

FR Autoroute A9

La sécurisation de la fouille a été réalisée par le consortium de la tranchée couverte de Raron (ARGE GERA) ou ses sous-traitants au moyen de pieux forés de grande taille. Au total, environ 2400 pieux forés d'un diamètre de 1,30 m ont été réalisés à une profondeur moyenne d'environ 23 m. Par ailleurs, la sécurisation de la cuve a été réalisée au moyen de palplanches dans la zone de la cuve Ouest et Est.

Les travaux d'ancrage dans la zone de la cuve Est ont débuté en juin 2021.

Au total, environ 300 ancrages d'une longueur de 25 m ont été posés. L'achèvement des travaux d'ancrage a duré jusqu'à fin octobre 2021 (photo 1).

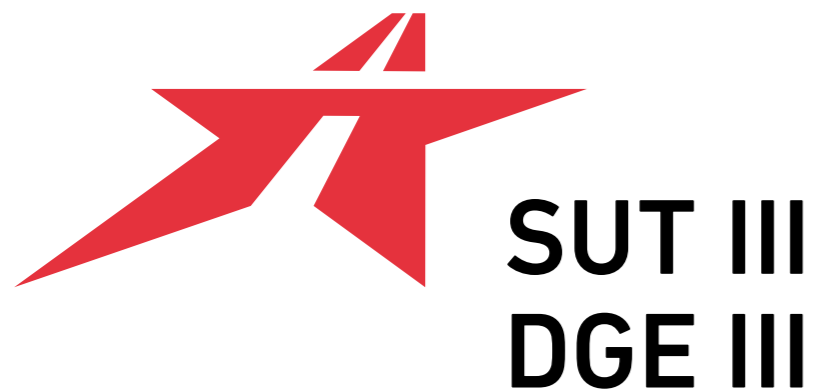
Après les travaux d'excavation, l'ARGE GERA procède en continu au coffrage, à l'armature et au bétonnage des radiers, des parois du tunnel et des plafonds. Actuellement, environ 85% des dalles de sol sont construites. Les parois extérieures du tunnel ainsi que la paroi centrale sont successivement tirées. Près de la moitié des 83 plafonds du tunnel sont bétonnés (photo 2).

En mars 2022, les travaux d'étanchéité du plafond du tunnel ont commencé à partir du pont auxiliaire en direction de l'ouest. Deux couches de membranes d'étanchéité en bitume polymère (carton bitumé) sont posées, ainsi qu'une couche de protection pour protéger les membranes d'étanchéité. De même, la construction de la centrale ouest a commencé. Celle-ci se trouve à l'est du terrain de football (vis-à-vis l'immeuble Salzgeber). Le gros œuvre de la centrale ouest sera réalisé d'ici fin juillet 2022. Les travaux de remblayage à partir du pont auxiliaire en direction de l'ouest commenceront en mai 2022 et dureront environ 2 à 3 mois (photo 3).

Passage inférieur St. German

D'avril à fin septembre 2021, les murs en béton existants ont été rénovés du passage inférieur au pont St. German. Un revêtement (couche de protection) a été appliqué et la route cantonale a été goudronnée à neuf dans la zone du chantier. Au printemps 2022, une couche de revêtement supplémentaire sera appliquée sur le système de protection de surface. Cela permettra de garantir une protection accrue de la surface. Les travaux prévus dureront environ 10 jours (photo 4). *





Le SUT III se dote d'une identité visuelle propre

Depuis le 1^{er} janvier 2021, l'Unité Territoriale III est un service autofinancé par l'OFROU.

Cela signifie qu'il fait partie de l'organisation cantonale tout en dépendant de règles de fonctionnement imposées par l'OFROU. Le SUT III est en effet en charge de l'entretien d'une infrastructure qui est la propriété de la Confédération.

Cette situation crée, parfois, de la confusion sur les rôles de chacun parmi les utilisatrices et utilisateurs des routes, les parties prenantes, les communes et le monde politique.

Sur des tronçons autoroutiers, il est important de faire prendre conscience aux utilisateurs qu'ils sont dans un contexte routier où les risques et prescriptions de sécurité sont différents.

Aujourd'hui, sur les différents équipements, on retrouve parfois un logo rappelant l'autoroute et parfois des inscriptions faisant allusion au SDM, ce qui contribue encore à une plus grande confusion.

Toutes ces raisons ont motivé le SUT III à se positionner et à réfléchir à une stratégie visuelle. Il était important pour nous que l'on retrouve dans ce visuel la synergie entre notre rattachement à l'autoroute mais aussi au canton du Valais.

De ces réflexions est né notre nouveau logo, ratifié par le Conseil d'État le 26 janvier 2022. Son déploiement se fera progressivement par le marquage sur les habits de travail, les engins et les véhicules du service. Il est d'ores et déjà utilisé pour tous les documents officiels en combinaison avec le logo de l'État du Valais.

DE GE III erhält eigene visuelle Identität
Seit dem 1. Januar 2021 ist die Gebietseinheit III eine vom ASTRA selbstfinanzierte Dienststelle.

Das bedeutet, dass sie Teil der kantonalen Organisation ist, aber von den vom ASTRA vorgegebenen Funktionsregeln abhängig ist. Die DGE III ist nämlich für die Instandhaltung von Infrastrukturen zuständig, die im Besitz des Bundes sind.

Diese Situation führt hin und wieder zu Verwirrung über die einzelnen Rollen des Diensts unter den Strassenbenutzern, den Interessenvertretern, den Gemeinden und in der Politik.

Auf Autobahnabschnitten ist es wichtig, den Nutzenden bewusst zu machen, dass sie sich in einem Strassenkontext befinden, in dem andere Risiken und Sicherheitsvorschriften gelten.

Heute findet man auf den verschiedenen Einrichtungen manchmal ein Logo, das an die Autobahn erinnert, und manchmal Aufschriften, die auf die DFM anspielen, was noch mehr zur Verwirrung beiträgt.

Diese Ausgangslage hat die DGE III dazu veranlasst, sich zu positionieren und über eine visuelle Strategie nachzudenken. Für uns war es wichtig, dass anhand der Erscheinung die Synergie zwischen Autobahn und Kanton erkennbar wird. Aus diesen Überlegungen entstand unser neues Logo, das am 26. Januar 2022 vom Staatsrat ratifiziert wurde. Es soll nun nach und nach auf der Arbeitskleidung, den Geräten und den Fahrzeugen der Dienststelle angebracht werden. Bereits jetzt wird es in Kombination mit dem Logo des Kantons Valais für alle offiziellen Dokumente verwendet.

Le SUT III, un service autofinancé?

Le Service de l'Unité Territoriale III a un statut de service autofinancé au sein de l'administration cantonale. Ce statut implique que l'entier des dépenses du service doit être pris en charge par un tiers, en l'occurrence la Confédération (OFROU).

Dans les faits, le SUT III fonctionne sur le modèle d'une relation client-fournisseur avec l'Office fédérale des routes. Ainsi le SUT III obtient un budget de fonctionnement (dit Global) et des budgets complémentaires pour des petits travaux de gros entretiens (KBU).

Pour établir le budget de fonctionnement (environ les 2/3), le SUT III présente à l'OFROU une offre détaillée chiffrant le coût des différentes opérations d'entretien des surfaces, de la maintenance des équipements et de l'exploitation de ces derniers. En fonction des évolutions, des offres complémentaires sont effectuées

pour adapter le budget aux nouvelles exigences.

En ce qui concerne les budgets pour les petits travaux de gros entretiens (environ 1/3), la direction des travaux du SUT III et les responsables de la planification de la maintenance analysent les priorités pour établir un planning. Ces travaux visent à prolonger la durée de vie d'un équipement dans l'attente d'une rénovation complète. À cela s'ajoute encore quelques prises en charges de dépenses extraordinaires par l'OFROU.

Dans sa planification de moyens et de ressources en personnel, le SUT III doit s'assurer de couvrir l'ensemble de ses coûts. Il peut ainsi obtenir des ressources complémentaires, sous réserve de pouvoir les financer.

Le SUT III doit démontrer son autofinancement auprès du canton et l'utilisation des moyens auprès de l'OFROU. Il tient donc une comptabilité analytique qui permet d'une part de montrer que les dépenses sont alignées sur l'offre et d'autre part de gérer l'accomplissement et la facturation de prestations. Dans son rapport annuel, le SUT III doit présenter un

bilan, un compte de pertes et profits ainsi qu'un tableau de flux de fond à l'image d'une entreprise.

Au vu de ces exigences, le SUT III a lancé un projet de remplacement de sa comptabilité analytique. L'objectif est d'améliorer le suivi des coûts des différents tronçons et de favoriser une gestion efficiente. Chaque collaborateur participe à la qualité des chiffres par l'imputation des heures de travail ou d'utilisation de machines. Un effort sera mis pour offrir un outil qui facilite les saisies.

Ainsi avec son statut de service autofinancé, le SUT III est considéré comme neutre du point de vue du budget de l'État du Valais. Il peut obtenir des moyens supplémentaires (pour autant que l'OFROU ou un tiers assure le financement). En retour, il doit livrer un rapport annuel avec bilan, P&P et flux de trésorerie ainsi qu'une comptabilité analytique permettant la facturation et mettre en œuvre les exigences de l'OFROU (efficience et politique d'achat centralisée par exemple).



DE Die DGE III, eine selbstfinanzierte Dienststelle?

Die Dienststelle der Gebietseinheit III hat innerhalb der kantonalen Verwaltung den Status eines fremdfinanzierten Dienstes. Dieser Status bedeutet, dass die gesamten Ausgaben des Dienstes von Dritten, in diesem Fall durch den Bund (ASTRA), getragen werden müssen.

In der Praxis funktioniert die DGE III nach dem Modell einer Kunden-Lieferanten-Beziehung mit dem Bundesamt für Strassen. So erhält sie ein Betriebsbudget (das sogenannte Globalbudget) und Zusatzbudgets für kleine bauliche Unterhaltsarbeiten (KBU).

Zur Erstellung des Betriebsbudgets (etwa 2/3) legt die DGE III dem ASTRA ein detailliertes Angebot vor, in dem die Kosten für die verschiedenen Massnahmen zur Oberflächenpflege, zur Wartung und zum Betrieb der Ausrüstung beziffert werden. Je nach Entwicklung werden zusätzliche Dienstleistungen definiert, um das Budget an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

Was die Budgets für kleine bauliche Unterhaltsarbeiten (ca. 1/3) betrifft, so analysieren die Bauleitung von DGE III und die Verantwortlichen für die Unterhaltsplanung die Prioritäten, um einen Zeitplan zu erstellen. Diese Arbeiten zielen darauf ab, die Lebensdauer der Infrastruktur zu verlängern, bis eine umfassende Renovierung ansteht. Hinzu kommen Übernahmen von ausserordentlichen Ausgaben durch das ASTRA.

Bei der Planung ihrer Mittel und ihrer Personalressourcen muss die DGE III sicherstellen, dass sie ihre Gesamtkosten decken kann. Auf diese Weise kann sie zusätzliche Ressourcen erhalten, sofern sie diese finanzieren kann.

Die DGE III muss ihre Eigenfinanzierung gegenüber dem Kanton und die Verwendung der Mittel gegenüber dem ASTRA nachweisen. Sie führt daher eine analytische Buchhaltung, mit der sie einerseits zeigen kann, dass die Ausgaben auf das Angebot abgestimmt sind, und andererseits die Erfüllung und Fakturierung von Leistungen verwaltet. In einem Jahresbericht muss die GE III eine Bilanz, eine Gewinn- und Verlustrechnung sowie eine Kapitalflussrechnung nach dem Vorbild eines Unternehmens vorlegen.

Angesichts dieser Anforderungen hat die DGE III ein Projekt zur Ersetzung ihrer Kostenrechnung gestartet. Ziel ist es, die Kosten der einzelnen Abschnitte besser zu verfolgen und ein effizientes Management zu fördern. Jeder Mitarbeitende trägt durch die Anrechnung von Arbeits- oder Maschinennutzungsstunden zur Qualität der Zahlen bei. Es werden Anstrengungen unternommen, um ein Tool anzubieten, das die Eingaben erleichtert.

So wird die DGE III mit ihrem Status als fremdfinanzierte Dienststelle aus Sicht des Budgets des Kantons Valais als neutral betrachtet. Sie kann zusätzliche Mittel erhalten (sofern das ASTRA oder ein Dritter die Finanzierung sicherstellt). Im Gegenzug muss sie einen Jahresbericht mit Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Cashflow sowie eine analytische Buchhaltung liefern, die eine Fakturierung ermöglicht, und die Anforderungen des ASTRA umsetzen (z.B. Effizienz und zentrale Einkaufspolitik).

Biodiversité et biotope le long des autoroutes

Depuis quelques années, la directive 18007 régit l'aménagement et l'entretien courant des espaces verts des routes nationales.

Elle indique comment préserver la biodiversité le long des autoroutes suisses. Mais qu'est-ce qu'une surface en biodiversité? Pour qu'un secteur soit considéré comme potentiellement prioritaire pour la biodiversité, les espaces verts doivent être reliés au paysage à proximité d'un seul tenant, avec de la végétation similaire au milieu naturel et dans lesquels des espèces de plantes et animaux rares ou dignes de protection sont présents.

L'OFROU possède 4000 hectares de surfaces vertes le long des voies de circulation. Il est demandé que 20% de ces surfaces soient des zones en biodiversité.

Nous avons dès lors dû établir une cartographie des zones susceptibles d'être en biodiversité. Définies en collaboration avec les biologistes, elles se situent principalement aux entrées et sorties d'autoroute ainsi que là où se trouvent les bassins de récupération des eaux de surface.

Dans ces zones de biodiversité, il est possible de faire pâturer des animaux de rente, tels que des vaches de la race Highlander, des chèvres des moutons ou des ânes et de pratiquer une fauche diversifiée.

Avant de faucher, il est nécessaire pour le personnel du SUT III de passer à pied pour enlever les néophytes tels que le séneçon du cap. Nous effectuons deux arrachages manuels par an et également une fauche par aspiration afin d'empêcher le plus possible sa propagation. Le séneçon du cap se propage le long des voies de circulation des routes, des CFF, des autoroutes par le flux de la circulation. Il est très important de bien laver les machines après leur utilisation. En effet, les graines continuent de mûrir pendant 2-3 jours après que la plante a été arrachée. C'est un

travail conséquent mais nécessaire, car cette plante est mortelle pour le bétail.

Dans ces zones de biodiversité, des oiseaux font leur nid et nous avons même découvert une famille de castors qui y a élu domicile!



Sur les surfaces qui sont fauchées par le personnel du SUT III, nous faisons des fauches diversifiées sur la longueur. La première surface qui se situe sous la glissière de sécurité et les trois premiers mètres sont considérées comme des zones intensives, elles sont donc fauchées 2-3 fois par année.

La seconde zone est la zone extensive où l'on peut faire de la biodiversité avec une fauche alternative. La fauche alternative (diversifiée) – comme introduite sur le secteur de Sierre – possède des caractéristiques suivantes : une zone de 100 m² fauchée au printemps et les 200 m² suivants non fauchés. Lors de la fauche d'automne, nous travaillons les 100 m² intermédiaires et les 100 m² restants servent de zone refuge qui sera traitée au printemps suivant. Ceci, afin de favoriser l'enracinement des talus et d'éviter un glissement de terrain de la couche supérieure lors du passage des machines.

DE Biodiversität und Biotope entlang der Autobahn

Seit einigen Jahren regelt die Richtlinie 18007 die Gestaltung und den laufenden Unterhalt von Grünflächen an den Nationalstrassen.

Sie gibt vor, wie die Biodiversität entlang der Schweizer Autobahnen erhalten werden kann. Aber was ist eine Fläche mit Biodiversität? Damit ein Gebiet als potenziell prioritär für die Biodiversität eingestuft wird, müssen die Grünflächen zusammenhängend mit der umliegenden Landschaft verbunden sein und eine naturähnliche Vegetation aufweisen, in denen auch seltene oder schützenswerte Pflanzen- und Tierarten vorkommen.

Das ASTRA besitzt 4000 Hektar Grünflächen entlang von Verkehrswegen. Es wird gefordert, dass 20% dieser Flächen Biodiversitätszonen sein sollen.

Daher mussten wir eine Kartierung der Gebiete vornehmen, die für Biodiversität in Frage kommen. Sie wurden in Zusammenarbeit mit Biologen festgelegt und befinden sich hauptsächlich an den Ein- und Ausfahrten der Autobahnen sowie dort, wo sich die Auffangbecken für das Oberflächenwasser befinden.

In diesen Zonen der biologischen Vielfalt können Nutztiere weiden und gleichzeitig ein vielfältiges Mähen durchgeführt werden.

Vor dem Mähen ist es für das DGE III-Personal notwendig, die Flächen abzuschreiten, um Neophyten wie das Jakobskreuzkraut zu entfernen. Wir führen zwei manuelle Rodungen pro Jahr durch und mähen auch durch Absaugen, um eine Ausbreitung so weit wie möglich zu verhindern. Das Jakobskreuzkraut breitet sich entlang der Strassen, SBB-Gleisen und Autobahnen durch den Verkehrsfluss aus. Es ist sehr wichtig, Maschinen nach dem Gebrauch gründlich zu waschen. Die Samen reifen nämlich noch 2-3 Tage weiter, nachdem die Pflanze bereits ausgerissen wurde. Diese Arbeit ist notwendig, da das Jakobskreuzkraut für das Vieh tödlich sein kann.

Die Ölabscheider werden von Schottischen Hochlandrindern, Ziegen, Schafen oder Eseln beweidet.

In diesen Gebieten der Biodiversität nisten Vögel. Es konnte sogar eine Biberfamilie entdeckt werden, die sich hier niedergelassen hat!

Auf den Flächen, die von den Mitarbeitenden der GE III betreut werden, mähen wir der Länge nach abwechslungsreich. Die erste Fläche, die sich unter der Leitplanke und auf den ersten drei Metern befindet, wird als intensiver Bereich betrachtet. Er wird deshalb 2-3 Mal pro Jahr gemäht.

Die zweite Fläche gilt als extensive Zone, in der man mit einer alternativen Mäh Biodiversität gefördert wird. Eine alternative (diversifizierte) Mäh - wie sie im Gebiet von Siders eingeführt wurde - hat folgende Merkmale: Eine Fläche von 100 m² wird im Frühjahr gemäht und die folgenden 200 m² bleiben ungemäht. Beim Mähen im Herbst bearbeiten wir die mittleren 100 m² und die restlichen 100 m² dienen als Rückzugsgebiet, das im nächsten Frühjahr bearbeitet wird. Dies geschieht, um die Verwurzelung der Böschungen zu fördern und ein Abrutschen der oberen Schicht beim Befahren mit Maschinen zu verhindern.

1. Séneçon du cap / das Jakobskreuzkraut
2. Animaux de rente en pâture le long des autoroutes
Tiere weiden entlang der Autostrassen
3. Talus de bord d'autoroute / Böschung am Rand der Autobahn



À la découverte de la logistique Auf Entdeckungsreise bei der Logistik

Dans ce Dynamik et les prochains à venir, nous avons choisi d'offrir une place spéciale à la section logistique et entretien, dont peu de personnes connaissent les secrets.

Für diese und die nächste Ausgabe unserer Zeitschrift «Dynamik» haben wir uns entschieden, der Sektion Unterhalt-Logistik, deren Geheimnisse nur wenige kennen, einen besonderen Platz einzuräumen.

La section logistique et entretien des Ronquoz, comme vous ne l'avez jamais vue!

Composée de plus de vingt professions, la section gère la logistique du Canton du Valais dans son ensemble. Elle est organisée en cinq secteurs aux activités extrêmement variées, que nous détaillerons chacun leur tour dans les prochains numéros du Dynamik. Pour ce premier épisode, ce sont les ateliers du centre d'entretien des Ronquoz qui nous ouvrent leurs portes.

Composé d'un pool de compétences en réparation et maintenance, en montage d'installations et d'accessoires divers et en remise en état de la carrosserie, le Centre des Ronquoz emploie plus d'une vingtaine de personnes qualifiées. Grâce à elles, le bon fonctionnement des véhicules et engins utilisés par les différents collaborateurs et collaboratrices de

l'État du Valais est garanti.

Petites machines (débroussailleuses, tronçonneuses, etc.), vélos électriques, voitures, véhicules utilitaires lourds et légers, remorques, tracteurs, fraiseuses, lames à neige et saleuses constituent l'essentiel du parc à entretenir durant l'année.

Les activités du Centre des Ronquoz sont rythmées par les caprices de la météo et des saisons, avec un pic en hiver. En effet, lors de la saison hivernale, un service de piquet 24/24 intervient dans tout le Valais en cas de problèmes lors d'opérations de salage ou de déneigement.

Pour en savoir plus sur les ateliers du centre d'entretien des Ronquoz, nous avons posé quelques questions à Laurent Délèze, mécanicien et Tristan Gex, serrurier.



Décrivez-nous une de vos journées types :

Laurent Délèze : J'ai envie de vous dire que j'en ai deux! Celle où j'arrive le matin, je regarde mes mails, je fais le montage des accessoires sur les véhicules neufs qui seront attribués par la suite aux cantonniers dans les différents secteurs. Et celle où j'ai déjà préparé la veille tout le nécessaire à l'installation des GPS, comme ça le matin, je vais directement chez les concessionnaires-prestataires pour les poser.

Tristan Gex : Moi je n'ai pas vraiment de journée type. Ça dépend un peu des besoins en entretien et en réparation. Il y a des jours plus calmes que d'autres. Nous sommes aussi tributaires de la météo. En hiver, le stress est plus élevé, notamment lorsqu'il y a des lames à réparer, même s'il y a toujours des lames prêtes en réserves pour les situations plus graves.

À la découverte de la logistique

Auf Entdeckungsreise bei der Logistik

Quelles sont les qualités nécessaires, selon vous, pour effectuer votre travail?

LD: Je pense que c'est un métier manuel qui demande passablement de connaissances techniques, mais aussi en mécanique et en électricité. Il faut avoir de bonnes connaissances théoriques et une bonne logique pour la recherche de pannes.

TG: Je dirai que les compétences, nous les avons tous. Nous sommes tous des pros! Mais il faut être assez flexible: on ne sait jamais ce qui va arriver et il faut réussir à faire face aux imprévus.

Quelles sont vos activités favorites?

LD: Les installations de GPS, cela me permet de me rendre dans les quatre coins du canton et de rencontrer des gens généralement très sympathiques. Même si parfois je dois faire preuve d'une certaine diplomatie face à la réticence à la pose de certains GPS, en principe tout se passe bien. À la suite de l'installation de GPS, j'ai également de l'administratif à faire, cela me permet d'avoir un travail varié, ce que j'apprécie.

TG: Je ressens tout particulièrement l'amour du métier. J'aime mon métier et tout me plaît, c'est difficile de faire un choix. Mais comme Laurent, je dirais que c'est la diversité du travail que j'apprécie. C'est un bon compromis entre le travail manuel en atelier, les interventions sur le terrain, le dessin et l'administratif.

Et à l'inverse, les activités plus redondantes?

LD: Les montages sur les véhicules neufs, mais c'est contradictoire parce que c'est aussi le plus joli boulot. Nous montons des accessoires comme des feux supplémentaires, des lames à neige ou des freins électriques pour remorques; lorsque c'est terminé, on est très satisfait, mais de l'extérieur les personnes voient deux interrupteurs et une prise et n'imaginent pas que - selon les montages - nous passons trois à quatre semaines sur un véhicule.

TG: L'été, nous devons faire des révisions sur plus de 200 lames pour qu'elles soient prêtes à repartir en hiver... C'est effectivement un

peu répétitif mais ça ne me gêne pas plus que ça.

Quel est le plus gros challenge auquel vous êtes confrontés?

LD: Il faut être polyvalent et toujours à la pointe. Aujourd'hui, le mécano qui travaille chez Mercedes ne fait que du Mercedes. Au Ronquoz, on répare tout: de la tronçonneuse à la saleuse en passant par le bras de fauchage! Il y a plusieurs corps de métiers avec des personnes très qualifiées. En plus, la tendance aux voitures électriques marque un tournant majeur indéniable dans notre secteur. Il faut sans cesse suivre

des formations pour être à la pointe de la technologie.

TG: Un de mes gros défis a été la conception de deux charpentes pour camion qui nous ont été deman-

dées par le chef des transports. Ces charpentes sont utilisées pour les camions qui déchargent le goudron. Leur présence facilite la vie des chauffeurs: la grue n'est plus nécessaire pour la charge et la décharge du goudron.

Est-ce que vous collaborez souvent avec vos collègues d'autres secteurs?

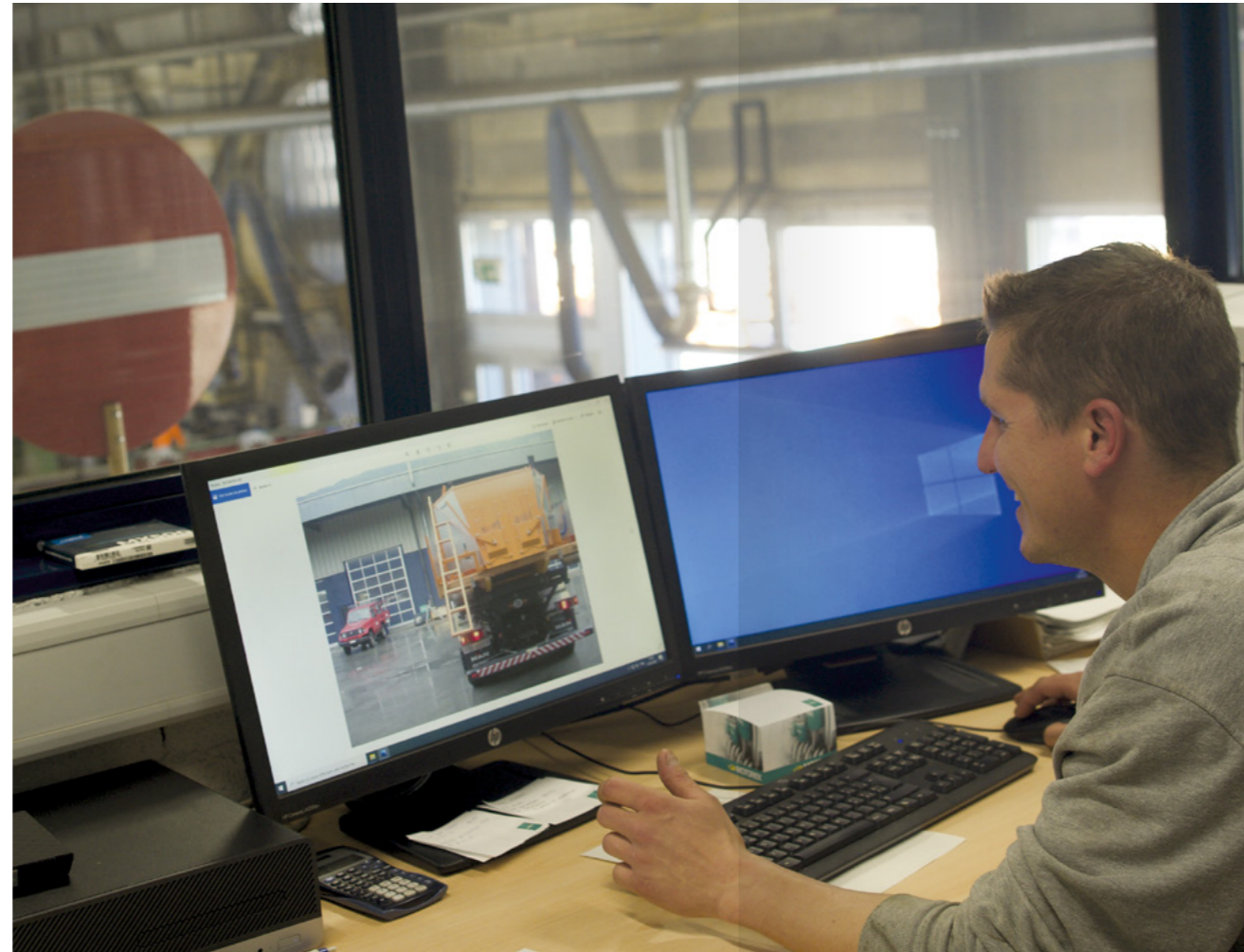
LD: Oui souvent et il le faut! Pour un montage sur un véhicule, c'est comme la construction d'une maison: il faut coordonner les corps de métiers, que ce soit la serrurerie, la carrosserie, la peinture ou l'électricité. Chacun doit penser à l'autre.

TG: On collabore avec différents départements selon les besoins. Et à l'interne, on est toujours en étroite collaboration avec les mécaniciens, avec l'hydraulicien. Il y a une très bonne coopération.

Est-ce que votre travail varie en fonction des saisons?

LD: Oui, outre les dépannages hivernaux, quand il fait beau nous préparons les machines pour l'hiver et en hiver, ce sont les machines de fauchages ou les fraiseuses qui ouvrent les cols qui passent à l'entretien. On profite pendant cette saison de faire l'entretien des machines de fauchages, ou fraises qui vont ouvrir les cols.

TG: En effet, l'été nous révisons plus de 200 lames à neige et cela peut



DE Die Sektion Unterhalt-Logistik von Les Ronquoz, wie Sie sie noch nie gesehen haben!

Für diese und die nächste Ausgabe unserer Zeitschrift «Dynamik» haben wir uns entschieden, der Sektion Unterhalt-Logistik, deren Geheimnisse nur wenige kennen, einen besonderen Platz einzuräumen.

Die Sektion, die mehr als zwanzig Berufe umfasst, verwaltet die Logistik des gesamten Kantons Wallis. Sie ist in fünf Bereiche mit sehr unterschiedlichen Tätigkeiten gegliedert, die wir in den nächsten Ausgaben von «Dynamik» jeweils näher erläutern werden. In dieser ersten Episode öffnen uns die Werkstätten des Zentrums Ronquoz ihre Türen.

Das Centre des Ronquoz besteht aus einem Kompetenzpool für Reparatur und Wartung, Montage von Installationen und Zubehör sowie Karosserieeinstandsetzung und beschäftigt mehr als zwanzig qualifizierte Mitarbeitende. Dank ihnen ist das reibungslose Funktionieren der Fahrzeuge und Maschinen, die von den verschiedenen Mitarbeitenden des Kantons Wallis genutzt werden, gewährleistet.

Kleine Maschinen (Freischnneider, Kettensägen usw.), Elektrofahräder, Autos, schwere und leichte Nutzfahrzeuge, Anhänger, Traktoren, Fräsen, Schneepflüge und Salzstreuer bilden den Grossteil des Parks, der während des Jahres instand gehalten werden muss.

Die Aktivitäten des Centre des Ronquoz werden von den Launen des Wetters und der Jahreszeiten bestimmt, mit einem Höhepunkt im Winter. Während der Wintersaison ist nämlich ein 24-Stunden-Pikettendienst im ganzen Wallis im Einsatz, wenn es bei Salz- oder Schneeräumungsarbeiten zu Problemen kommt.

Um mehr über die Werkstätten des Wartungszentrums in Les Ronquoz zu erfahren, haben wir dem Mechaniker Laurent Déléze und dem Schlosser Tristan Gex einige Fragen gestellt.

Beschreiben Sie uns einen Ihrer typischen Tage?

Laurent Déléze: Ich muss gestehen, dass ich zwei davon habe! Einen, an dem ich morgens ankomme, meine Mails checke und das Zubehör an neuen Fahrzeugen montiere, die später den Strassenarbeitern in den verschiedenen Sektoren zugeteilt werden. Und denjenigen, bei dem ich bereits am Vortag alles Notwendige für den Einbau der GPS-Geräte vorbereitet habe, sodass ich morgens direkt zu den Händlern fahre, um sie einzubauen.

Tristan Gex: Ich habe nicht wirklich einen typischen Tag. Das hängt ein bisschen von den Wartungs- und Reparaturanforderungen ab. Es gibt Tage, an denen es ruhiger ist als an anderen. Wir sind auch vom Wetter abhängig. Im Winter ist es meist stressiger, vor allem wenn Schneepflüge repariert werden müssen, auch wenn wir immer einige Pflüge als Reserve für den Notfall bereithalten.

Welche Eigenschaften sind Ihrer Meinung nach für die Ausübung Ihrer Arbeit erforderlich?

LD: Ich denke, es ist ein handwerklicher Beruf, der viel technisches Wissen erfordert, aber auch Erfahrung in Mechanik und Elektrizität voraussetzt. Man muss gute theoretische Kenntnisse haben und logisch denken können, um Fehler zu identifizieren.

TG: Ich würde sagen, dass wir alle diese Fähigkeiten haben. Wir sind alle Profis! Aber man muss ziemlich flexibel sein: Man weiss nie, was passieren wird. Es muss einem gelingen, mit Unvorhergesehenem umzugehen.

Was sind Ihre Lieblingsaktivitäten?

LD: GPS-Installationen. Dadurch komme ich in alle Ecken des Kantons und lerne Leute kennen, die im Allgemeinen sehr angenehm sind. Auch wenn ich manchmal eine gewisse Diplomatie an den Tag legen muss, weil gewisse GPS-Geräte nicht gerne installiert werden, geht im Prinzip alles gut. Nach der Installation von GPS-Geräten muss ich auch Verwaltungsarbeiten erledigen, sodass ich eine abwechslungsreiche Arbeit habe, die mir gefällt.

TG: Ich spüre besonders die Liebe zum Beruf. Ich mag meinen Beruf und alles gefällt mir. Es ist schwierig, eine Wahl zu treffen. Aber wie Laurent würde ich sagen, dass es die Vielfalt der Arbeit ist, die ich schätze. Es ist ein guter Kompromiss zwischen der

manuellen Arbeit in der Werkstatt, dem Einsatz vor Ort, dem Zeichnen und der Administration.

Und im Gegensatz dazu die eher überflüssigen Tätigkeiten?

LD: Die Montage von Neufahrzeugen. Diese Behauptung ist allerdings widersprüchlich, weil es auch die schönste Arbeit ist. Wir montieren Zubehör wie Zusatzscheinwerfer, Schneepflüge oder elektrische Bremsen für Anhänger. Wenn die Arbeit erledigt ist, sind wir meist sehr zufrieden. Aber von aussen sehen die Leute zwei Schalter, nur eine Steckdose und können sich nicht vorstellen, dass wir je nach Montage drei bis vier Wochen an einem Fahrzeug gearbeitet haben.

TG: Im Sommer müssen wir über 200 Schneepflüge überholen, damit sie im Winter wieder einsatzbereit sind... Das ist tatsächlich ein wenig repetitiv, aber es stört mich nicht weiter.

Was ist die grösste Herausforderung, der Sie sich stellen müssen?

LD: Man muss vielseitig und immer auf dem neuesten Stand sein. Heute arbeitet der Mechaniker, der bei Mercedes arbeitet, nur an Mercedes. In Ronquoz wird alles repariert: von der Kettensäge über den Mäharm bis hin zum Salzstreuer! Es sind mehrere Berufe mit sehr gut ausgebildeten Leuten vertreten. Ausserdem markiert der Trend zu Elektroautos einen unbestreitbar grossen Wendepunkt in unserer Branche. Man muss ständig an Fortbildungen teilnehmen, um auf dem neuesten Stand der Technik zu bleiben.

TG: Eine meiner grössten Herausforderungen war die Konstruktion von zwei LKW-Rahmen, welche der Transportleiter von uns verlangte. Diese Gerüste werden für LKWs verwendet, die den Teer entladen. Ihr Vorhandensein erleichtert den Fahrern das Leben: Der Kran wird nicht mehr benötigt, um den Teer zu laden und zu entladen.

Arbeiten Sie oft mit Kollegen aus anderen Bereichen zusammen?

LD: Ja oft und das muss auch so sein! Bei der Montage an einem Fahrzeug ist es wie beim Bau eines Hauses: Man muss die Berufszweige koordinieren, sei es Schlosserei, Karosseriebau, Malerei oder Elektrik. Jeder muss an den anderen denken.

TG: Man arbeitet mit verschiedenen Abteilungen zusammen, je nachdem, was man braucht. Und intern ist man immer in enger Zusammenarbeit mit den Mechanikern, mit dem Hydrauliktechniker. Die Zusammenarbeit funktioniert sehr gut.

Ist Ihre Arbeit je nach Jahreszeit unterschiedlich?

LD: Ja, neben den Pannenhilfen im Winter bereiten wir bei warmem Wetter die Maschinen für den Winter vor und im Winter sind es die Mähmaschinen oder die Fräsen für die Schneeräumung der Pässe. Wir nutzen jede Jahreszeit für andere Wartungsarbeiten.

TG: Im Sommer überholen wir in der Tat mehr als 200 Schneepflüge und das kann je nach Zustand des Pfluges zwischen zwei Stunden und mehreren Tagen dauern. Wenn es ruhiger ist, planen wir die Herstellung von Ersatzteilen und bereiten atypische Projekte vor, wie etwa die Herstellung von Türen.

Können Sie abschliessend noch etwas Überraschendes über Ihre Arbeit verraten, z.B. eine Tätigkeit, die Sie ausüben, die man nicht erwartet würde?

LD: Nun, wie bereits erklärt, bestellen wir Fahrzeuge für die Strassenwärter, die wir intern an ihre Bedürfnisse anpassen (Licht, GPS, Steuerung für Salzstreuer, Kran auf der Brücke usw.).

TG: Wir haben viele kleine, untypische Aufgaben. Wir haben sogar unsere eigene Treppe zum Büro gebaut, wir entwerfen und fertigen Halterungen für Ladestationen. Wir mussten unter anderem einen Schutz aus Edelstahl um einen Drucker herum entwerfen, um zu verhindern, dass eine vertrauliche Schublade geöffnet wird... mit Blanko-Führerausweisen.

Im Sommer überholen wir in der Tat mehr als 200 Schneepflüge und das kann je nach Zustand des Pfluges zwischen zwei Stunden und mehreren Tagen dauern.

Tristan Gex

Seilbahnverbindungen

Les liaisons câblées

Auf Initiative der DFM und dank einer engen Zusammenarbeit mit dem BAV wurden die bundesrechtlichen Bestimmungen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur auf Seilbahnen ausgeweitet.

Dadurch wurde eine Lücke in den gesetzlichen Grundlagen geschlossen, die bei der eidgenössischen Abstimmung über den Bahninfrastrukturfonds FABI im Jahr 2014 genehmigt wurden.

Nach dieser Ankündigung wurden zahlreiche Projekte wieder aus den Schubladen geholt, in denen sie teilweise seit den 1960er-Jahren schlummerten. Obwohl die zur Verfügung stehenden Mittel beträchtlich waren, erwiesen sich die vom BAV gestellten Grundvoraussetzungen für die Aufnahme eines Projekts in den regionalen Personenverkehr (RPV) als streng. Die Linie muss, auch wenn sie für sich allein betrachtet wird, eine Ortschaft mit mindestens 100 ganzjährigen Bewohner:innen bedienen. Die Gondelbahn zwischen Sitten und der Piste de l'Ours wird nicht im RPV berücksichtigt, auch wenn sie eine interessante Zubringerlösung für die Einwohner:innen von Veysonnaz und Les Collons bietet.

Darüber hinaus hat der Kanton seine eigene Strategie festgelegt.

Diese lässt sich in drei Punkten zusammenfassen:

1. Die Fahrzeit muss mit der Seilbahn schneller sein als mit dem Auto. Eine Gondelbahn fährt mit 6 m/s, eine Seilbahn mit maximal 12 m/s. Dies entspricht einer Geschwindigkeit von 21 bzw. 42 km/h. Seilbahnen sind durch gerade Linien eingeschränkt. Manchmal sind Winkel erforderlich, aber deren Bau kommt praktisch der Schaffung zweier getrennter Anlagen gleich. Daher sind flache Streckenführungen oder eine Vielzahl von Winkeln und Zwischenstationen nicht zu empfehlen. Bevorzugt werden starke Höhenunterschiede und die Erschliessung von Ortschaften oder kompakten Zentren. Die Seilbahn Riddes - Iséables ist ein sehr gutes Beispiel.
2. Die Grösse der Seilbahn muss der Nachfrage entsprechen. In diesem Punkt ermöglichen die Kataloge der Hersteller im Allgemeinen eine optimale Antwort mit

À l'initiative du SDM et grâce à une collaboration étroite avec l'OFT, les dispositions fédérales permettant de financer l'infrastructure ferroviaire ont été étendues aux installations à câbles.

Anlagen, die zwischen 2 und 40 Millionen kosten. In bestimmten Konstellationen erfordern technische Zwänge teure Lösungen, die in keinem Verhältnis zum Transportbedarf stehen. Dies schmälert das Projekt zwischen Les Haudères und Arolla und begünstigt eine kleine Seilbahn, wie sie zwischen Fully und Chiboz geplant ist. Für Anlagen, die in den RPV integriert werden können, wie etwa eine Buslinie, wird der Kosten-Nutzen-Vergleich letztendlich vom Bund im Rahmen der Ausbaustufen des PRODES-Programms vorgenommen.

3. Die Bahn darf keine unüberwindbaren Belästigungen verursachen, vor allem nicht für überfahrene Siedlungsgebiete. Der Eindruck des visuellen Eindringens in die Privatsphäre von einem erhöhten Punkt aus ist stark. Es wird systematisch nach der Möglichkeit gesucht, eine Linienführung ausserhalb bebauter Gebiete zu verlegen. Dies ist beispielsweise

beim Projekt zwischen Brämis und Nax der Fall und erschwert die Planung von Verbindungen, die durch Wohngebiete am rechten Rhoneufer führen.

Arten von Anlagen, Vor- und Nachteile:

Miniseilbahnen sind extrem einfache, manchmal standardisierte und sehr billige Installationen. Die geringe Kapazität der Kabinen mit 10 bis 15 Plätzen wird durch eine hohe Verfügbarkeit und weitgehende Automatisierung ausgeglichen. In den Voralpen gibt es Dutzende von Anlagen dieser Grösse, insbesondere zur Erschliessung von Alpen. Kosten: zwischen 4 und 8 Millionen. Förderleistung: bis zu 100 P/h. (1)

Mittelgrosse Seilbahnen - zwischen 25 und 50 Plätzen - erfüllen überwiegend den Kapazitätsbedarf für die Erschliessung von Dörfern im Wallis. Kosten: zwischen 13 und 20 Millionen. Förderleistung: bis zu 250 P/h. (2)

In einigen Fällen, wie bei den Projekten zur Verbindung nach Haute-Nendaz, Bellwald oder La Tzoumaz, erfordert die Komplementarität mit dem Massentourismus Infrastrukturen, die an Spitzentagen hohe Förderleistungen ermöglichen. Dafür sind Gondelbahnen geplant. Die höheren Baukosten werden durch höhere Einnahmen aus dem Tourismus ausgeglichen. Kosten: zwischen 25 und 40 Millionen. Fördermenge: 1000 bis 2000 P/h. (3)

Die letzte Lösung, welche eine hohe Förderleistung und die Überquerung eines Gebiets kombinieren, ist die 3S-Gondelbahn oder die Dreiseilbahn. Leider sind solche Anlagen in Bezug auf ihre Kosten nicht zielführend, um im RPV wettbewerbsfähig zu sein. Kosten: zwischen 30 und 80 Millionen. (4)

Die DFM hat sich dafür entschieden, die Karte der Komplementarität und Effizienz zu spielen: das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort!

Text von Gilles Déléze

FR Ceci a comblé une lacune dans les bases légales approuvées lors de la votation fédérale sur le fond d'infrastructure ferroviaire FAIF en 2014.

Suite à cette annonce, de nombreux projets ont été ressortis des tiroirs où ils croussaient parfois depuis les années 60. Bien que les fonds à disposition soient conséquents, les conditions de base posées par l'OFT pour qu'un projet soit intégré dans le transport public régional de voyageurs (TRV) se sont révélées strictes. La ligne, même prise isolément, doit desservir une localité d'au moins 100 habitants à l'année. La télécabine entre



2. Riddes - Iséables



3. Le Châble - Verbier



4. Klein Matterhorn

Sion et la piste de l'Ours ne sera pas considérée dans le TRV, même si elle offre une solution intéressante en rabattement pour les habitants de Veysonnaz et des Collons.

Par ailleurs, le canton a fixé sa propre stratégie. Celle-ci se résume en 3 points:

4. Le temps de parcours doit être plus rapide en remontée mécanique qu'en voiture. Une télécabine circule à 6m/s, un téléphérique à 12m/s au maximum. Ceci correspond à des vitesses de 21 et 42 km/h respectivement. Les remontées mécaniques sont contraintes par des lignes droites. Des angles sont parfois nécessaires mais leur construction revient pratiquement à créer deux installations séparées. Exit donc les tracés en terrain plat ou la multiplication d'angles et de haltes intermédiaires. On privilégiera les forts dénivelés et la desserte de localités ou de centres compacts. Le téléphérique Riddes - Iséables est un très bon exemple.
5. La taille de la remontée mécanique doit être en adéquation avec la demande. Sur ce point, les catalogues des constructeurs permettent généralement de répondre de façon optimale avec des appareils coûtant de 2 à 40 millions. Dans certaines configurations, les contraintes techniques imposent des solutions chères, disproportionnées par rapport au besoin de transport. C'est ce qui pèse le projet entre Les Haudères et Arolla et favorise un petit téléphérique comme celui prévu entre Fully et Chiboz. Pour les installations pouvant être intégrées dans le TRV, comme une ligne de bus, la comparaison coût/utilité sera faite in fine par la Confédération dans le cadre des étapes d'aménagement du programme PRODES.
6. La remontée mécanique ne doit pas causer de nuisances insurmontables, surtout pour les zones habitées survolées. L'impression d'intrusion visuelle dans la sphère privée depuis un point en hauteur est forte. La possibilité de poser un tracé hors zone bâtie est systématiquement recherchée. C'est le cas par exemple du projet entre Bramois et Nax et c'est ce qui rend difficiles les projets de liaisons traversant les quartiers résidentiels de la rive droite du Rhône.

Types d'installations, avantages et inconvénients:

Les minis téléphériques sont des appareils extrêmement simples, parfois standardisés et très bon marché. La faible capacité des cabines de 10 à 15 places est compensée par une grande disponibilité et une automatisation poussée. Des dizaines d'installations de cette taille existent dans les Préalpes, en particulier pour la desserte d'alpages. Coûts: entre 4 et 8 millions. Débit: jusqu'à 100p/h. (1)

Les téléphériques de taille moyenne - entre 25 et 50 places - répondent en majorité aux besoins de capacité pour la desserte de villages en Valais. Coûts: entre 13 et 20 millions. Débit: jusqu'à 250 p/h. (2)

Dans certains cas, comme pour les projets de liaison vers Haute-Nendaz, Bellwald ou La Tzoumaz, la complémentarité avec le tourisme de masse impose des appareils pouvant offrir un gros débit lors des jours de pointe. Des télécabines sont prévues. Les coûts plus élevés de construction sont compensés par des recettes touristiques plus conséquentes. Coûts: entre 25 et 40 millions. Débit: de 1000 à 2000p/h. (3)

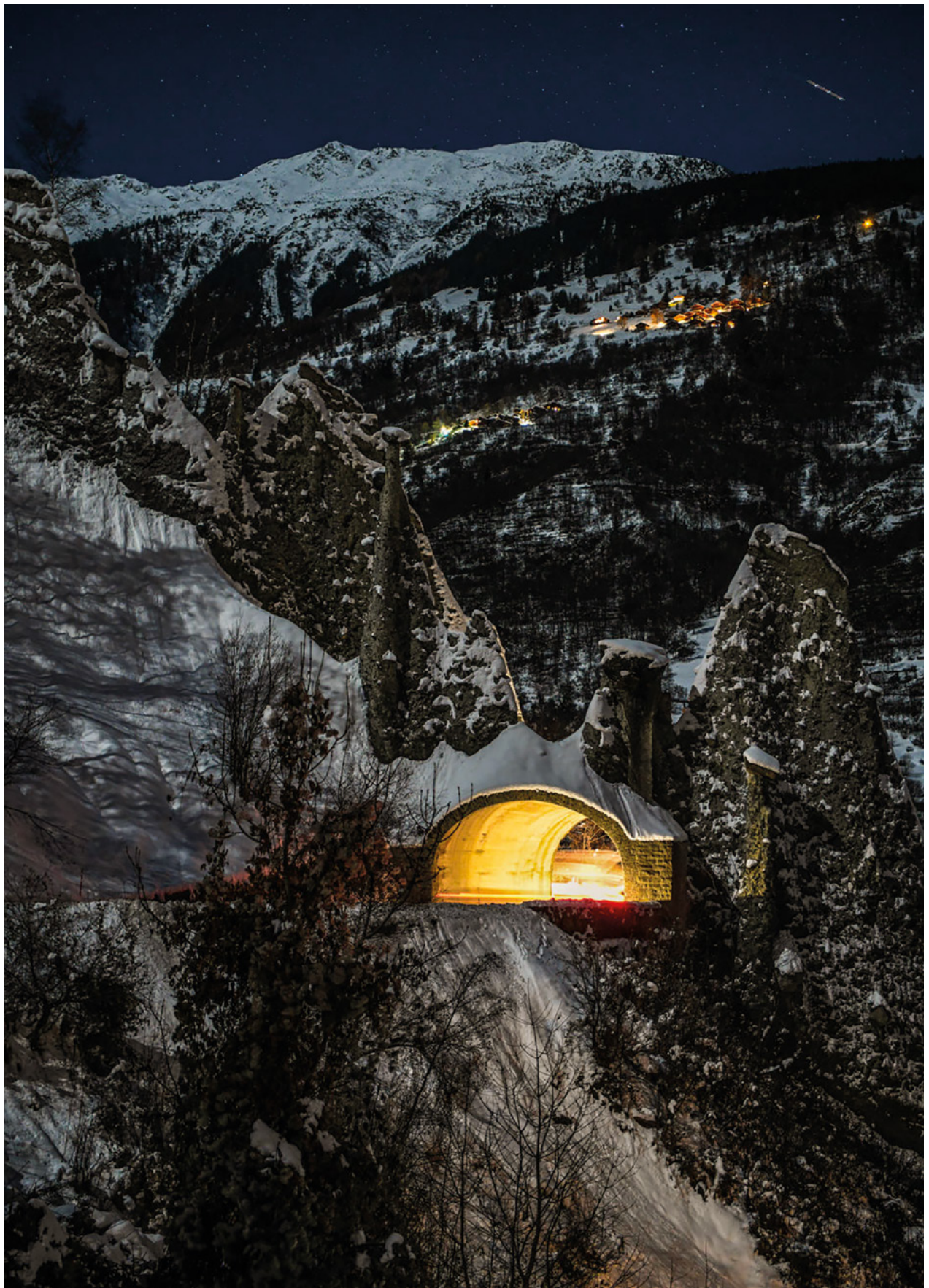
L'ultime solution, pour cumuler haut débit et facilité de franchissement, est la télécabine 3S ou tri-câble. Ces appareils sont malheureusement hors cible en termes de coûts pour être compétitifs dans le TRV. Coûts: entre 30 et 80 millions. (4)

Le SDM a choisi de jouer la carte de la complémentarité et de l'efficacité: le bon moyen de transport au bon endroit!



1. Kräble - Rigi Scheidegg

Les pyramides d'Euseigne - Die Erdpyramiden von Euseigne



Impressum

Conception
LRcommunication

Rédaction
Anton Karlen
Arnaud Fragnière
Sylvain Dumoulin
Philippe Antonioli
Christoph Grand
Martin Hutter
Gilles Délèze

Traduction
Philipp Mooser
Daniel Schuppisser

Graphisme
Forme

Typographies
Optimo Px Grotesk
FF Franziska

Impression
Valmedia AG
Digi Fine Jet 90 g / m²

Photographies
LRcommunication
Olivier Maire
Service Unité Territoriale III
SDM



**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