

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

DYNAMIK

N°14

Novembre 2024 | November 2024



LA MOBILITÉ EN ACTIONS

MOBILITÄT IN AKTIONEN

3

Édito | Editorial

4

5

Quelques brèves | Kurznews

6

Le SDM en images | Die DFM in Bildern

7

8

9

10

11

Le Coin des RH | Personal-Ecke

12

13

14

15

16

17

18

19

20

Transports publics | Öffentlicher Verkehr

21

22

23

24

25

26

27

Les chantiers | Die Baustellen

28

29

Dialogue avec la population | Im Dialog mit der Bevölkerung

30

31

Agenda 2030 | Agenda 2030

32

33

34

35

SUTIII | DGEIII



Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Alle Jahre ermittelt ein Forschungsteam des Departements für Angewandte Linguistik der Zürcher Hochschule das «Wort des Jahres» Schweiz forschungsbasiert und interaktiv in den vier Landessprachen. Ob es sinnvoll oder nicht ist ein solches Wort zu bestimmen, kann jeder für sich entscheiden. Ohne jedoch dieses Wort 2024 für die Schweiz bereits zu kennen, wird wohl das Wort des Jahres für die Dienststelle für Mobilität meines Erachtens «Unwetter» sein.

In den letzten Monaten war das Wallis vom obersten bis zum untersten Kantonsteil von Unwettern betroffen. Seien es Steinschläge, Murgänge oder Strassenabbrüche - unsere «Mobilität» wurde durch die Natur eingeschränkt und wieder einmal wurde uns bewusst, welche Kräfte die Naturgewalten haben können. Wir sind es uns nicht mehr gewohnt, dass wir nicht mehr selbstbestimmt und jederzeit von A nach B reisen können. Bei grossen Naturereignissen wie zum Beispiel beim Mattwaldbach im Saastal und der dadurch entstandenen sechstägigen Strassensperre wird uns bewusst, dass unser Land ohne sichere und zuverlässige Verkehrsverbindungen nicht mehr funktionieren kann.

Daher ist es umso wichtiger, dass wir in den nächsten Jahren die wichtigsten Strassenverbindungen weiter im Bereich der Sicherheit ausbauen können. Dafür braucht es die nötigen finanziellen und personellen Ressourcen sowie schlussendlich auch Projekte, welche zeitnah rasch umgesetzt werden können.

Ich danke allen Kolleginnen und Kollegen, die sich tagtäglich für die Mobilität in unserem Kanton einsetzen und sich gerade bei Unwetter-Katastrophen zu extremen Sondereinsätzen bereit erklären. Leider wird es wohl in den nächsten Jahren durch die Klimaveränderung weiterhin zu Unwettern kommen, welche unseren täglichen Arbeitsprozess jäh unterbrechen und stören werden.

Hoffen wir, dass das «Wort 2025» auch für unsere Dienststelle wieder positiver sein wird. Zum Abschluss bleibt mir aber noch ein zweites wichtiges «Wort 2024» zu erwähnen. Das wäre ein grosses «DANKE» – im Namen der Direktion an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. •

Stefan Luggen, Adjunkt Dienststelle für Mobilität

Chères et chers collègues

Chaque année, une équipe de recherche du Département de linguistique appliquée de l'Université de Zurich détermine le «Mot de l'année» pour la Suisse sur la base de recherches et de manière interactive dans les quatre langues nationales. À chacune et chacun de décider de l'utilité de définir un tel mot. Mais sans connaître le mot choisi pour la Suisse en 2024, je pense que celui du Service de la mobilité est «intempérie».

Ces derniers mois, l'entier du canton du Valais a été touché par de nombreuses intempéries, qui ont à chaque fois fortement impacté notre mobilité. Chutes de pierres, coulées de boue, effondrement de routes... La nature s'est rappelée à nous et nous avons une fois de plus pris conscience de la force de ses éléments. Nous prenons pour acquis le fait de pouvoir nous déplacer d'un point A à un point B de manière autonome et à tout moment. Nous ne sommes plus habitués à être limités dans nos déplacements. Aussi, lors d'événements naturels majeurs tels que le Mattwaldbach dans la vallée de Saas et la fermeture des routes durant six jours qui en résulte, nous réalisons que notre pays ne peut plus fonctionner sans des liaisons de transport sûres et fiables.

Il est donc d'autant plus important que nous puissions encore améliorer la sécurité des liaisons routières les plus importantes au cours des prochaines années. Nous aurons besoin pour cela de ressources financières et humaines importantes et, à terme, d'une amélioration du processus pour pouvoir mettre en œuvre les projets rapidement et dans les délais.

Je tiens à remercier toutes et tous les collègues qui œuvrent chaque jour pour la promotion de la mobilité dans notre canton et qui sont à disposition pour entreprendre des opérations spéciales extrêmes, notamment en cas de catastrophes météorologiques graves. Malheureusement, en raison du changement climatique, nous risquons fort de faire face à une augmentation des intempéries au cours des prochaines années, ce qui interrompra et perturbera soudainement nos processus de travail quotidiens. Espérons que le «Mot 2025» soit à nouveau plus positif pour notre service.

Enfin, il me faut encore évoquer un deuxième «Mot 2024» important. Ce serait un grand «MERCI» – de la part de la direction à toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs. •

Stefan Luggen, Chef adjoint du Service de la mobilité

Semaine de la mobilité en Valais: acte 1

La première «Semaine européenne de la mobilité» a eu lieu en Valais du 14 au 20 septembre. Cette manifestation est l'occasion de mettre en lumière le thème de la mobilité qui nous occupe chaque jour et nous concerne toutes et tous. L'objectif de cette semaine est d'inciter les citoyens et les collectivités à mettre en œuvre une mobilité durable. C'est ainsi que cette première édition valaisanne a été consacrée à la promotion de la mobilité douce quotidienne. Le vélo comme moyen de déplacement a une place à (re-) prendre dans notre territoire... et dans nos esprits. Rapide et efficace (surtout à l'intérieur des localités sur une distance de trois à cinq kilomètres à plat), c'est un mode de déplacement complémentaire aux autres, avec ses atouts et ses contraintes.

L'idée de cette semaine a donc été d'aller à la rencontre de la population pour parler, échanger, sensibiliser sur la mobilité douce au quotidien. En collaboration avec la faïtière «vélo vs», une remorque contenant une trentaine de vélos a sillonné le canton, s'arrêtant chaque jour dans une ville différente. Des cours de vélo ainsi qu'un atelier de réparation étaient proposés gratuitement à la population. Sur le stand, nous étions quelques collègues des sections INFRA et TP à se relayer afin de présenter la stratégie cantonale Mobilité douce 2040 ainsi que pour échanger de manière générale sur la thématique.

Le bilan de cette première édition est positif. L'affluence autour du stand a été variable selon les villes, tout comme le taux de participation aux différents cours. Les échanges avec les passants portaient sur leur mobilité au quotidien, l'usage du vélo, ses avantages entre autres.

En parallèle, nous avons également encouragé les communes et écoles à participer activement à la Journée internationale à pied à l'école qui a lieu chaque année le vendredi de la semaine de la mobilité. Cette initiative est portée par l'Association Transport et Environnement (ATE) qui était également présente sur notre stand afin de promouvoir le Pedibus et le Vélobus comme solution de transport pour les déplacements maison-école.

Suite à un échange avec l'ATE, la dynamique de cette journée a été positive, de nombreuses communes y ayant participé.

Au terme de cette semaine, il en ressort une réelle volonté de pérenniser cette première expérience afin de faire de la semaine européenne de la mobilité un rendez-vous annuel!

Suite donc à l'acte II...

Texte de Linda Tesauro, Martina Fellay et Anne Duroux



Mobilitätswoche im Wallis: Akt I

Vom 14. bis 20. September 2024 fand die Europäische Mobilitätswoche im Wallis statt. Diese der Mobilität gewidmete Woche ist eine ideale Gelegenheit, um das Thema, das uns täglich beschäftigt und jeden betrifft, zu thematisieren.

Ziel dieser Woche ist es, die Bevölkerung und die Gemeinden zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität zu motivieren. Die erste Durchführung widmete sich der Förderung der täglichen sanften Mobilität. Das Fahrrad als Fortbewegungsmittel soll in unserer Region und in unserem Denken wieder einen festen Platz einnehmen, sowohl im Stadttinneren als auch für Strecken von 3 bis 5 km im Flachland. Es ist ein Fortbewegungsmittel wie jedes andere, mit eigenen Vorzügen und Herausforderungen und komplementär zu anderen Fortbewegungsmethoden.

Die Idee dieser Woche war es daher, die Bevölkerung zu treffen, um über sanfte Mobilität im Alltag zu sprechen, sich auszutauschen und Bewusstsein zu schaffen. In Zusammenarbeit mit dem Dachverband «vélo vs» tourte ein Anhänger mit etwa dreissig Fahrrädern durch den Kanton und hielt jeden Tag in einer anderen Stadt. Fahrradkurse und ein Reparatur-Workshop wurden der Bevölkerung kostenlos angeboten. An unserem Stand wechselten sich einige Kollegen aus den Abteilungen INFRA und TP ab, um die kantonale Strategie für sanfte Mobilität 2040 vorzustellen.

Die Bilanz dieser ersten Auflage ist positiv. Die Besucherzahlen am Stand variierten je nach Stadt, ebenso wie die Teilnahmequote an den verschiedenen Kursen. Dennoch waren die Gespräche mit den vorbeikommenden Menschen interessant und ermöglichten einen Austausch über ihre Mobilität im Alltag und die Hindernisse oder Vorteile bei der Nutzung des Fahrrads.

Parallel dazu haben wir auch die Gemeinden und Schulen ermutigt, aktiv am internationalen «Zu Fuss zur Schule»-Tag teilzunehmen, der jedes Jahr am Freitag der Mobilitätswoche stattfindet. Diese Initiative wird vom Verkehrs-Club Schweiz (VCS) getragen, der ebenfalls an unserem Stand präsent war, um den Pedibus und den Velobus als Transportlösungen für den Schulweg zu fördern.

Gemäss einem Austausch mit dem VCS war die Dynamik dieses Aktionstages durchaus positiv. Am Ende dieser Woche zeichnete sich der Wunsch ab, diese erste Erfahrung zu festigen, um die europäische Mobilitätswoche zu einem jährlichen Ereignis zu machen!

Text von Linda Tesauro, Martina Fellay und Anne Duroux

L'État du Valais participe à Bike to Work

Bike to work est un défi national, initié et géré par Pro Vélo, qui vise à encourager la mobilité cycliste sur le chemin du travail. Depuis 2022, la participation de l'État du Valais est coordonnée par le Service de la mobilité, qui prend également en charge les frais d'inscription.

Chaque année, pendant les mois de mai et juin, les collaboratrices et collaborateurs s'organisent en équipes de maximum 4 personnes pour collectionner les kilomètres et les jours à vélo tout en allant travailler. C'est l'occasion parfaite de découvrir une autre façon de se rendre au travail qui est saine, bon marché et respectueuse de l'environnement.

En 2023 et 2024, l'État du Valais était représenté à Bike to Work par 108 équipes et quelques 360 participants.

Texte de Martina Fellay



Bike to work ©SDM | Bike to work ©DFM

Campagne de prévention des coups de chaleur

Avec l'augmentation des épisodes caniculaires en nombre et en durée, les personnes travaillant à l'extérieur font face à de plus grands risques pour leur santé. Parmi ceux-là, le coup de chaleur est une maladie professionnelle qui peut avoir de graves répercussions lorsqu'elle n'est pas traitée. Une campagne de prévention a été menée durant l'été 2024. Près de nonante volontaires travaillant au Service de la mobilité ainsi qu'à celui de l'unité territoriale III ont porté durant toute la saison un bracelet qui détecte l'arrivée d'un coup de chaleur. Merci à tous pour leur aide! Les résultats de cette étude seront connus tout prochainement.

Staat Wallis macht mit bei Bike to work

Bike to work ist eine von Pro Velo Schweiz initiierte schweizweite Aktion zur Gesundheitsförderung in Unternehmen und will Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dazu motivieren, ihren Arbeitsweg mit dem Velo zurückzulegen. Seit 2022 wird die Teilnahme des Staates Wallis von der Dienststelle für Mobilität koordiniert, die ebenfalls die Anmeldegebühr übernimmt.

Dieses Jahr fand die Aktion im Mai und Juni statt. In Teams von max. 4 Personen sammelten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gemeinsam Kilometer und Velotage. Für Angestellte, die sich möglicherweise (noch) nicht jeden Tag in den Sattel schwingen, ist die Aktion die perfekte Gelegenheit, eine gesunde, günstige und umweltfreundliche Art des Pendelns zu entdecken.

2023 und 2024 machten allein beim Staat Wallis jeweils 108 Teams und gegen 360 Teilnehmende bei der Aktion mit.

Text von Martina Fellay

Präventionskampagne Hitzschlag

Nachdem im Sommer mit immer häufigeren und länger anhaltenden Hitzeperioden zu rechnen ist, steigt das Gesundheitsrisiko der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die im Freien arbeiten. Zu den Gesundheitsrisiken zählt auch der Hitzschlag, der als Berufskrankheit gilt und unbehandelt schwerwiegende Folgen haben kann. Wie bereits angekündigt, wurde im Sommer 2024 eine grossangelegte Präventionskampagne durchgeführt. Daran beteiligt waren 90 Mitarbeitende der Dienststelle für Mobilität und der Dienststelle Gebietseinheit III, die sich freiwillig dazu bereit erklärten, während des Sommerse ein Armband zu tragen, das vor einem drohenden Hitzschlag warnt. Ihnen ein grosses Dankeschön für ihre Mitarbeit! Die Ergebnisse werden nun ausgewertet und im Rahmen einer Studie demnächst veröffentlicht.



Die DFM in Bildern



Bike to work ©SDM | Bike to work ©DFM



Notre équipe à contribution lors de l'effondrement du tunnel de la Becque | Unser Team im Einsatz während des Einsturzes des Becque-Tunnels



Sortie SDM 2024 – Pont suspendu du Milibach entre Eischoll et Unterbäch | Ausflug DSM 2024 – Hängebrücke Milibach zwischen Eischoll u. Unterbäch

Focus sur les accidents professionnels

La plupart des services d'entretiens des routes cantonales et des unités territoriales désirant obtenir un soutien en matière de santé et sécurité au travail se sont affiliés à la solution de branche ST SER. Le Service de la mobilité et le Service unité territoriale III sont donc membres de cette solution de branche afin de bénéficier d'un manuel de sécurité au travail complet avec une évaluation des risques et des conseils pratiques de mise en œuvre. En plus des informations mises à disposition, les services profitent de l'échange d'expériences entre les différents membres. L'objectif de la solution de branche ST SER est d'abaisser en permanence les accidents professionnels et de prévenir les maladies professionnelles, et ce faisant, la souffrance, les jours perdus et les coûts qui y sont liés.

La solution de branche a fixé comme objectif quantitatif de ne pas dépasser, au niveau suisse, 120 accidents professionnels pour 1000 collaborateurs. Chaque année, le groupe de coordination pour la sécurité au travail des services d'entretien des routes (GrC ST SER) recense auprès des membres de la solution de branche les accidents professionnels de l'année précédente. Un rapport annuel est établi sur la base des déclarations remises par les cantons et les unités territoriales. Le tableau suivant apporte un bref aperçu des résultats pour l'année 2023 et une comparaison avec les résultats des années précédentes (2021 et 2022).

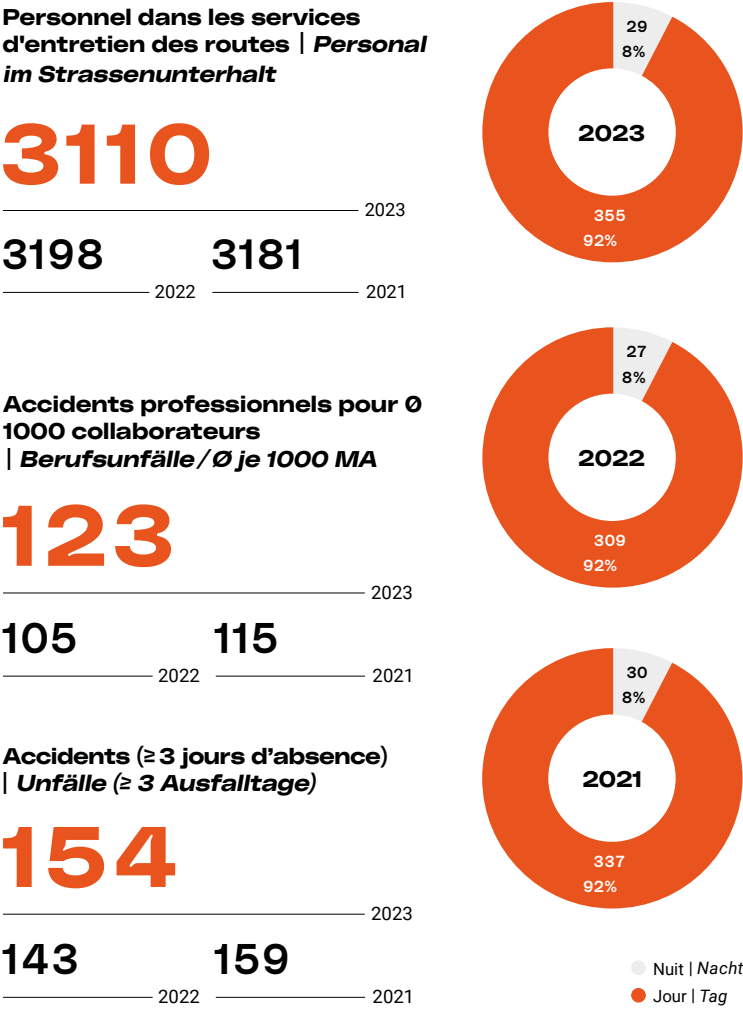
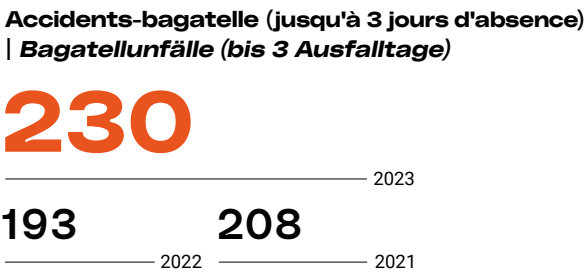
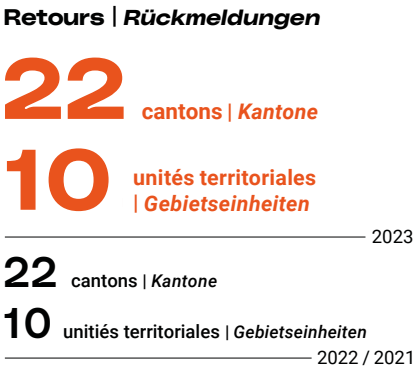
Fokus auf Arbeitsunfällen

Ein Grossteil der Strassenunterhaltsdienste der Kantone und Gebietseinheiten, die professionelle Unterstützung im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz suchen, haben sich der Branchenlösung AS SUD (Arbeitssicherheit im Strassenunterhaltsdienst) angeschlossen. Als Mitglieder haben die Dienststelle für Mobilität und die Dienststelle Gebietseinheit III Zugang zu einem umfassenden Handbuch mit einer Risikobeurteilung und praktischen Hinweisen für die Umsetzung. Neben den Grundlagen, die zur Verfügung gestellt werden, profitieren die Dienststellen auch vom Erfahrungsaustausch mit den anderen Mitgliedern. Das übergeordnete Ziel der Branchenlösung AS SUD ist die kontinuierliche Senkung der Berufsunfälle und die Verhinderung von Berufskrankheiten und dem damit verbundenen Leid, der Ausfalltage und der Kosten.

Als zahlenmässiges Ziel, das schweizweit gilt, nennt die Branchenlösung max. 120 Berufsunfälle auf 1000 Mitarbeitende. Jährlich erhebt die Koordinationsgruppe Arbeitssicherheit im Strassenunterhaltsdienst (KGr AS SUD) bei den Mitgliedern der Branchenlösung die Berufsunfälle des vergangenen Jahres. Aus den eingereichten Meldungen der Kantone und Gebietseinheiten wird dann der Jahresbericht erstellt. Die nachfolgende Tabelle bietet einen Überblick über die Ergebnisse des Jahres 2023 und erlaubt einen Vergleich mit den Zahlen der Vorjahre (2021 und 2022).

Statistiques d'accidents des services d'entretien des routes

Statistiken zu Berufsunfällen im Strassenunterhaltsdienst



Avec une moyenne de 123 accidents professionnels pour 1000 collaborateurs pour l'année 2023, la valeur atteinte dépasse le nombre maximum admis de 120 accidents professionnels pour 1000 collaborateurs à travers l'ensemble des membres de la solution de branche.

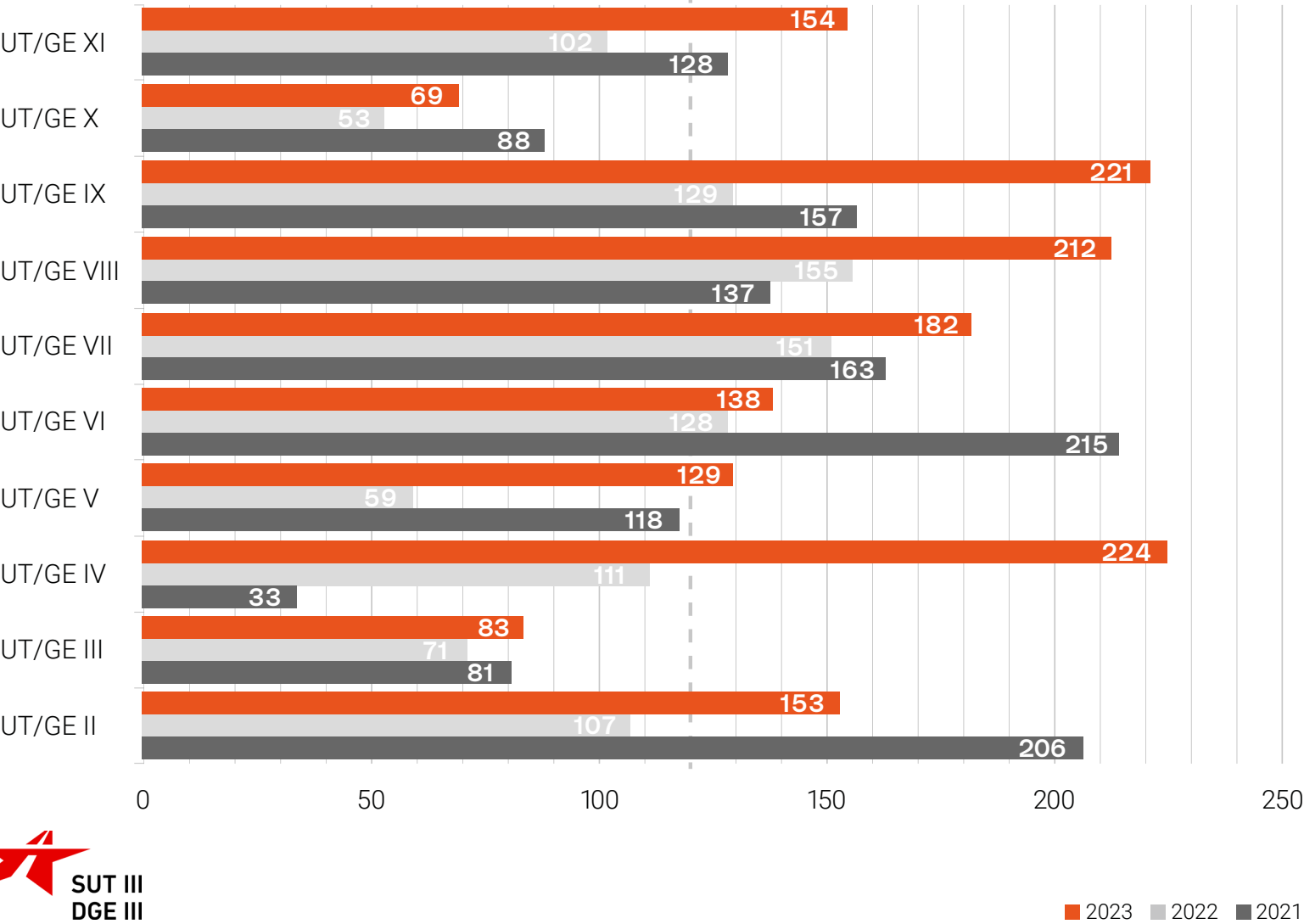
Le tableau ci-dessous permet de comparer la situation entre l'Unité Territoriale III et les autres unités territoriales.

Das angestrebte Ziel von maximal 120 Berufsunfällen pro 1000 Mitarbeitende über alle Mitglieder der AS SUD wurde 2023 überschritten, der Durchschnitt beläuft sich im Berichtsjahr 2023 auf 123 Berufsunfälle je 1000 Mitarbeitende.

Die nachfolgende Tabelle ermöglicht einen Vergleich zwischen der Gebietseinheit III und den anderen Gebietseinheiten.

Nombre d'accidents sur les routes nationales
Anzahl Unfälle auf Nationalstrassen

(pour 1000 collaborateurs selon classe SUVA 40M_A | je 1000 Mitarbeitende gemäss SUVA-Klasse 40M_A)



Avec 83 accidents professionnels pour 1000 collaborateurs en 2023, le Service Unité Territoriale III se situe bien en dessous de l'objectif fixé par la solution de branche (120 accidents professionnels pour 1000 collaborateurs).

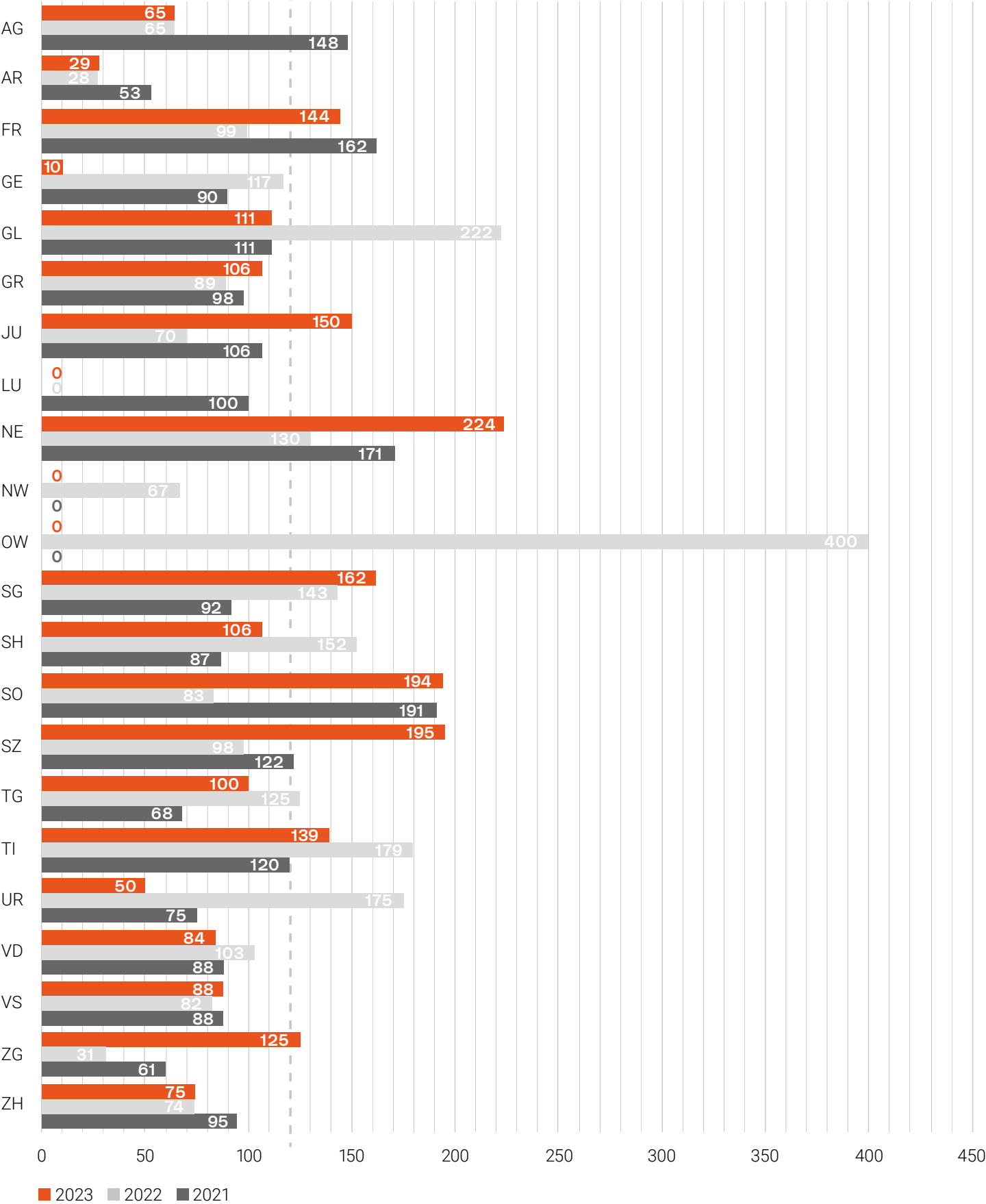
Mit 83 Berufsunfällen auf 1000 Mitarbeitende im Jahr 2023 liegt die Dienststelle Gebietseinheit III deutlich unter dem Ziel der Branchenlösung (120 Berufsunfälle auf 1000 Mitarbeitende).

En ce qui concerne le SDM, le tableau ci-après permet également de comparer la situation avec les autres cantons:

Wie es bei der DFM aussieht, zeigt die nachfolgende Tabelle, die ebenfalls einen Vergleich zwischen dem Wallis und den anderen Kantonen ermöglicht:

Nombre d'accidents sur les routes cantonales
Anzahl Unfälle auf Kantonstrassen

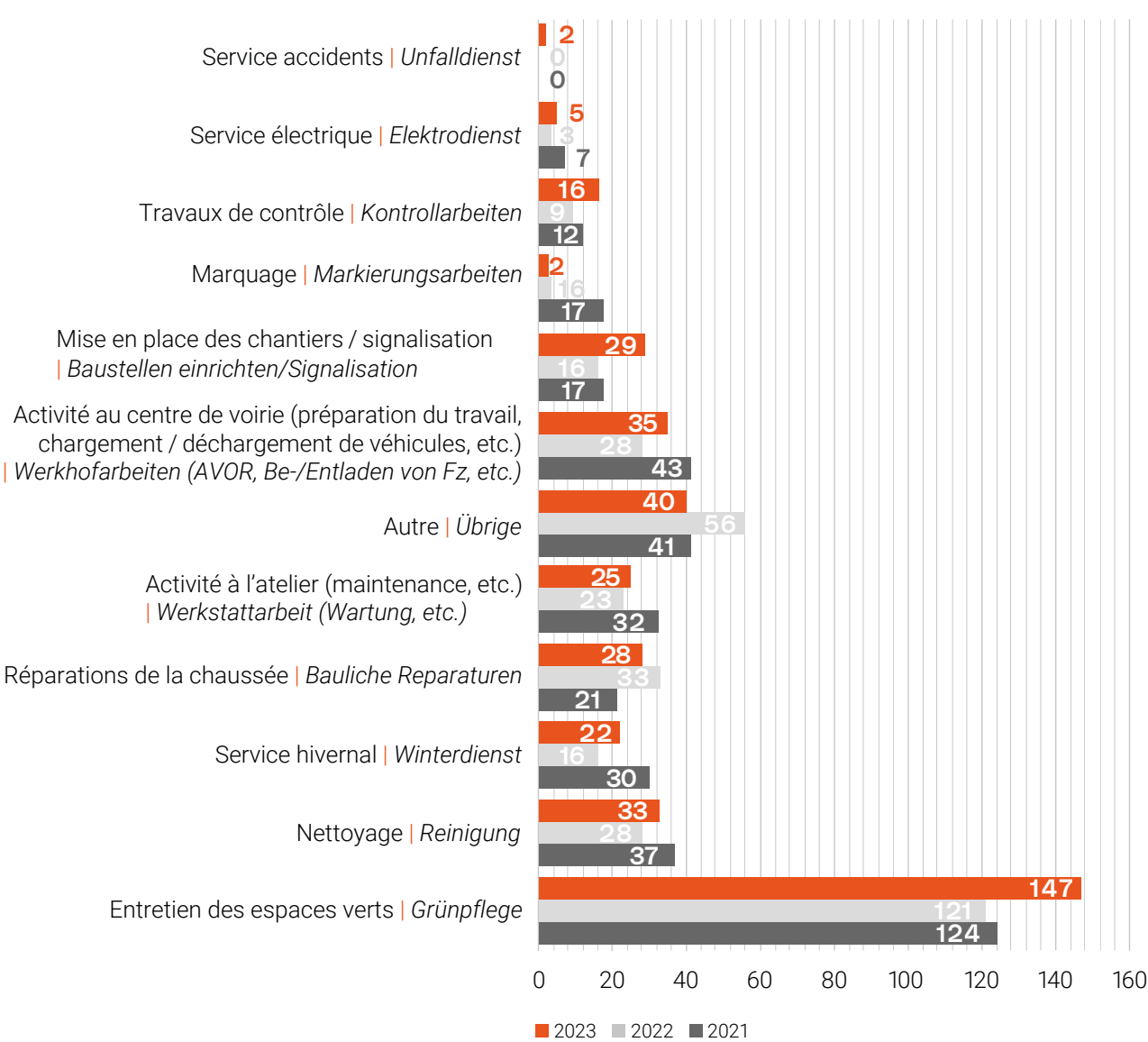
(pour 1000 collaborateurs selon classe SUVA 40M_A | je 1 000 Mitarbeitende gemäss SUVA-Klasse 40M_A)



Avec 88 accidents professionnels pour 1000 collaborateurs en 2023, le SDM se situe également bien en dessous de l'objectif fixé par la solution de branche.

Mit 88 Berufsunfällen auf 1000 Mitarbeitende im Jahr 2023 liegt die DFM ebenfalls deutlich unter dem Ziel der Branchenlösung.

Nombre d'accidents selon l'activité exercée
 Anzahl Unfälle nach ausgeübter Tätigkeit



Ce tableau met en évidence, au niveau suisse, que l'entretien des espaces verts est l'activité pendant laquelle le plus grand nombre d'accidents se sont produits. La statistique montre une forte augmentation, au niveau suisse, des accidents pendant cette activité en comparaison avec les années précédentes.

Au SDM, l'entretien des espaces verts est l'activité ayant généré le plus d'accidents en 2023.

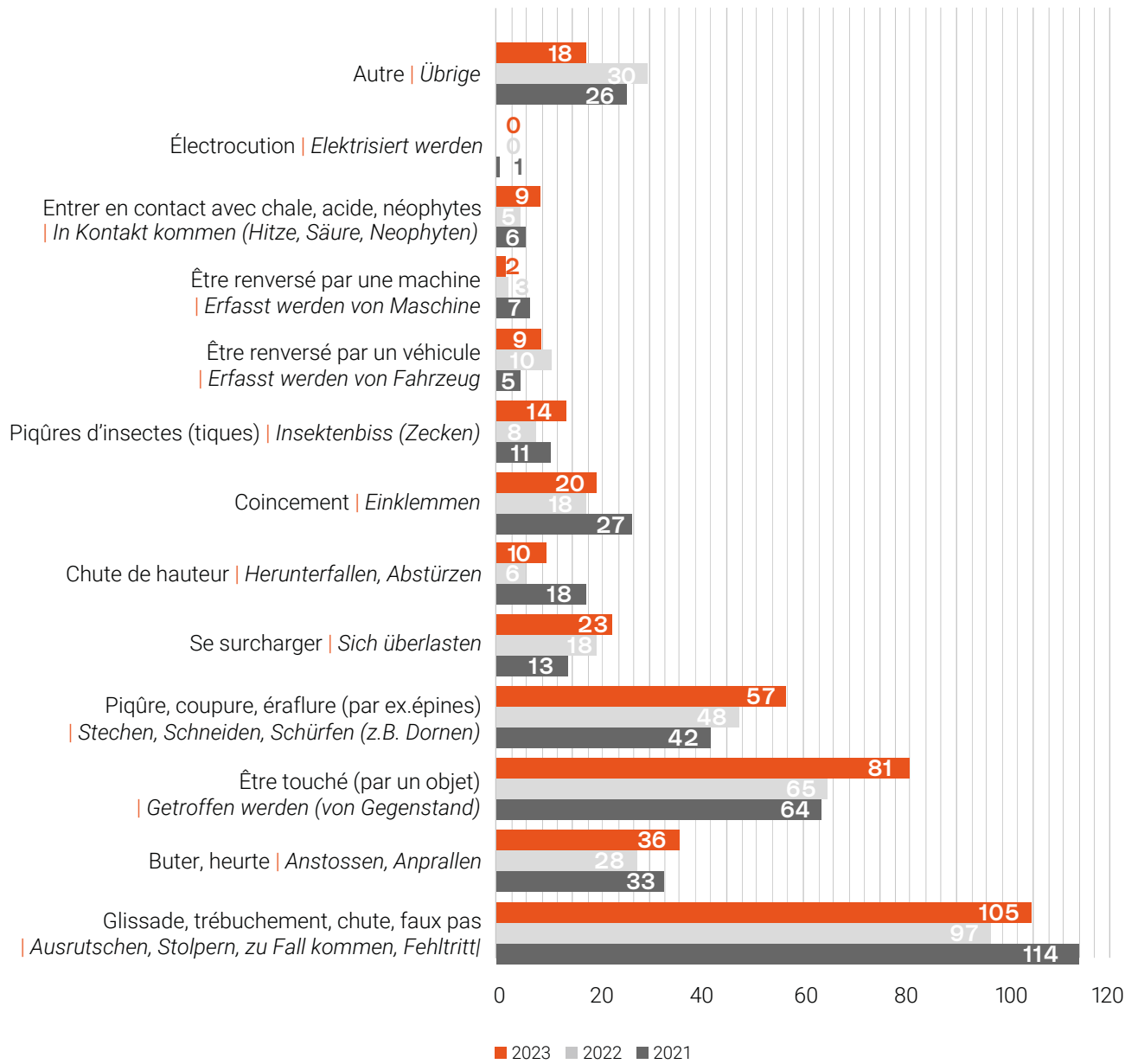
En ce qui concerne le SUT III, l'entretien des espaces verts, l'entretien des routes et le service hivernal sont les activités dans lesquelles le plus grand nombre d'accidents a été annoncé en 2023.

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass sich bei der Grünpflege schweizweit am meisten Unfälle ereignet haben. Wie die Statistik zeigt, stiegen die Unfälle gegenüber den Vorjahren schweizweit stark an.

Auch bei der DFM kam es bei der Grünpflege 2023 zu den meisten Unfällen über alle Tätigkeiten gesehen.

Bei der DGEIII kam es 2023 bei Grünpflegearbeiten, beim Strassenunterhalt und beim Winterdienst am häufigsten zu Unfällen.

Nombre d'accidents selon la cause
 Anzahl Unfälle nach Hergang



Au niveau suisse, la première cause d'accident est «la glissade, trébuchement, chute et faux pas».

En 2023, la cause principale ayant engendré le plus grand nombre d'accidents au SDM est le basculement, glissade et la chute d'éléments.

Pour le SUT III, la projection incontrôlée d'éléments a été la principale cause des accidents en 2023.

Les statistiques d'accidents réalisées au niveau suisse permettent une comparaison entre différentes entités ayant les mêmes activités (services d'entretien des route et unités territoriales), d'avoir des chiffres sur les activités ayant généré le plus d'accident, les causes de ces accidents, les parties du corps blessés, le nombre d'accidents par année de service et par tranche d'âge ainsi que d'autres information concernant les circonstances des accidents.

Les statistiques réalisées en interne dans chaque service permettent au SDM et au SUT III de déterminer les actions à mener afin de diminuer le nombre d'accidents professionnels.

Schweizweit wird «Ausrutschen, Stolpern, zu Fall kommen, Fehltritt» als häufigster Unfallgrund angegeben.

Der Hauptgrund, der 2023 innerhalb der DFM zu den meisten Unfällen geführt hat, ist das Umkippen, Ausrutschen und das Herabfallen von Gegenständen.

Bei der DGEIII war das (unkontrollierte) Herausschleudern von Objekten die Hauptursache für Unfälle im Jahr 2023.

Die schweizweit zusammengetragenen Unfallstatistiken ermöglichen einen Vergleich zwischen verschiedenen Einheiten mit den gleichen Aktivitäten (Strassenunterhaltsdienste und Gebietseinheiten), Zahlen zu den Aktivitäten, bei denen am meisten Unfälle passieren, die Unfallursachen, die verletzten Körperstellen, die Anzahl der Unfälle pro Dienstjahr und Altersgruppe sowie andere Informationen über die Umstände der Unfälle.

Die intern erstellten Statistiken erlauben der DFM und der DGEIII eine Analyse darüber, welche Massnahmen nötig sind, um die Zahl der Berufsunfälle zu reduzieren.

Pascal Pellouchoud

Pascal Pellouchoud



Transport publics

Öffentlicher Verkehr

Comment et où développer l'offre en transport public ?

Wie und wo soll das ÖV-Angebot ausgebaut werden?

Avec plus de 35 millions de voyageurs transportés en 2022, les transports publics sont des acteurs majeurs de la mobilité en Valais. On peut alors se poser les questions suivantes :

Mit über 35 Millionen Fahrgästen im Jahr 2022 sind die öffentlichen Transportanbieter einer der wichtigsten Akteure der Mobilität im Wallis. Dies führt dazu, dass sich Aussenstehende möglicherweise folgende Fragen stellen :

- Pourquoi plus de bus circulent sur la ligne A que sur la ligne B?
- Warum verkehren auf der Linie A mehr Busse als auf der Linie B?
- Est-il possible d'augmenter les fréquences?
- Lassen sich die Frequenzen erhöhen?
- Qui est responsable du développement des lignes du transport public régional?
- Wer ist für den Ausbau von regionalen ÖV-Linien verantwortlich?

Les réponses à ces questions sont multiples. Tout d'abord, les lignes du transport régional de voyageurs (TRV) sont soumises à la législation fédérale, qui fixe les règles de base. L'offre de prestations d'une ligne TRV ne dépend pas, comme on pourrait le croire, du nombre d'habitants des communes desservies par celle-ci mais de deux critères bien précis :

Antworten auf solche Fragen sind nicht immer einfach. Zuerst einmal muss man wissen, dass die Linien des regionalen Personenverkehrs (RPV) der Bundesgesetzgebung unterstellt sind, welche die Grundregeln vorgibt. Dabei hängt das Leistungsangebot einer RPV-Linie nicht, wie man vermuten könnte, von der Einwohnerzahl einer Gemeinde ab, welche die Linie bedient, sondern von zwei spezifischen Kriterien:

1. Le nombre de voyageurs transportés sur le tronçon le plus chargé (fréquentation);
1. die Zahl der Fahrgäste auf dem am besten ausgelasteten Abschnitt (Frequentation)
2. La rentabilité minimale de la ligne qui doit répondre aux exigences légales.
2. die Mindestrentabilität der Linie, die den gesetzlichen Vorgaben entsprechen muss

En ce qui concerne le premier point, les entreprises de transport sont tenues d'effectuer des comptages de voyageurs afin d'estimer la fréquentation de chaque ligne TRV. Ces relevés peuvent servir tant à la planification des courses (connaissance des habitudes d'utilisation des transports publics) qu'à la détermination du tronçon le plus chargé d'une ligne. Par exemple, un tronçon comportant 480 voyageurs par jour permet la mise en place de dix-huit paires de courses (soit une cadence horaire de 60 minutes entre six heures et minuit) alors qu'une ligne cadencée chaque 30 minutes devra avoir un tronçon transportant au minimum 2000 voyageurs par jour. Contrairement à d'autres domaines économiques, la demande définit l'offre des lignes du transport régional de voyageurs.

Was den ersten Punkt anbelangt, sind die Transportunternehmen zu Fahrgasterhebungen verpflichtet, damit man Schätzungen zum Fahrgastaufkommen jeder RPV-Linie anstellen kann. Diese Erhebungen können sowohl für die Planung von Kursen (Kenntnis der Nutzungsgewohnheiten des ÖV) als auch zur Bestimmung des am stärksten ausgelasteten Abschnitts einer Linie verwendet werden. Um ein Beispiel zu geben: Ein Abschnitt, der von 480 Fahrgästen/Tag genutzt wird, ermöglicht die Einrichtung von 18 Kursen (also ein Stundetakt zwischen 06:00 und 24:00 Uhr), während gemäss Vorgaben für einen Halbstundetakt mind. 2'000 Fahrgäste/Tag auf einem Abschnitt nötig sind. Im Gegensatz zu anderen Wirtschaftsbereichen bestimmt also die Nachfrage das Angebot der RPV-Linien.

Le deuxième point traite des aspects financiers. Qu'est-ce qu'une rentabilité minimale? Appelée aussi taux de couverture, la rentabilité minimale est la différence entre les produits issus de la vente de titres de transports, de publicité ou autres recettes annexes et des dépenses liées aux frais de personnel et administratifs, aux coûts des véhicules et de l'infrastructure comme les garages. Le taux minimal par ligne ne doit pas être inférieur à 10 % ou 20 %, en fonction de l'offre de prestations et du mode de transport (routier ou ferroviaire). L'indemnisation de l'offre TRV aux entreprises de transport, dont le montant s'élève à environ 120 millions de francs est supportée par le Canton (37 %) et par l'OFT (63 %).

Der zweite Punkt betrifft die finanziellen Aspekte und damit die Definition des Begriffs «minimale Rentabilität». Die minimale Rentabilität – auch Deckungsgrad genannt – ist die Differenz zwischen dem Ertrag aus dem Verkauf von Fahrausweisen, Werbung oder anderen Einnahmen und den Ausgaben in Zusammenhang mit Personal- und Verwaltungskosten, Kosten für Fahrzeuge und Infrastruktur wie z. B. Garagen. Der minimale Grad pro Linie darf je nach Leistungsangebot und Transportmodus (Strasse oder Schiene) nicht unter 10 resp. 20 % liegen. Die Entschädigung in der Höhe von rund 120 Millionen Franken, welche die Transportunternehmen für das RPV-Angebot erhalten, werden vom Kanton (37 %) und dem BAV (63 %) finanziert.



Le Canton du Valais, par sa Section transports publics du Service de la mobilité, est responsable de la planification, du financement et de la coordination de l'offre du transport régional des voyageurs. Sur la base des deux critères mentionnés ci-dessus, toutes les lignes font l'objet d'une analyse continue afin de déterminer les possibilités de développement. Chaque projet donne lieu à des discussions préalables avec les communes concernées qui sont appelées à garantir la moitié de l'indemnité supplémentaire (la différence étant garantie par le Canton) jusqu'à son intégration dans l'enveloppe financière mise à disposition par la Confédération.

Il est réjouissant de constater que chaque augmentation de l'offre influence positivement la fréquentation d'une ligne. Voici à titre d'exemples quelques progressions constatées entre 2018 et 2023 après avoir augmenté le nombre de courses*:

- Lignes 12.120/121 Bex – Monthey / Aigle – Vouvry – Villeneuve: + 60 %
- Ligne 12.252 Le Châble – Bruson: + 617 %
- Ligne 12.253 Le Châble – Lourtier – Sarreyer (– Mauvoisin): + 89 %
- Ligne 12.341 Sion – Savièse: + 22 %
- Ligne 12.351 Sion – Ayent – Anzère: + 23 %
- Ligne 12.353 Sion – Ayent – Crans-Montana: + 56 %
- Ligne 12.362 Sion – Haute-Nendaz: + 30 %

* À noter que les sauts d'offres réalisés diffèrent d'une ligne à l'autre.

Sous réserve des disponibilités financières le Canton va poursuivre les développements de l'offre du transport régional de voyageurs afin de favoriser un report modal de la voiture aux transports publics, de répondre aux objectifs climatiques et satisfaire au mieux les besoins en mobilité de la population valaisanne.

Gérald Varone

Für die Planung, die Finanzierung und die Koordination des RPV-Angebots ist der Kanton Wallis, über die Sektion Öffentlicher Verkehr der Dienststelle für Mobilität, verantwortlich. Um allfällige Ausbaumöglichkeiten zu prüfen, werden alle Linien fortlaufend auf die beiden oben erwähnten Kriterien hin analysiert. Jedes Projekt wird im Vorfeld mit den betroffenen Gemeinden diskutiert, da diese 50% der zusätzlich anfallenden Finanzierung garantieren müssen (die Differenz wird vom Kanton Wallis garantiert), bis diese in den vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzrahmen integriert ist.

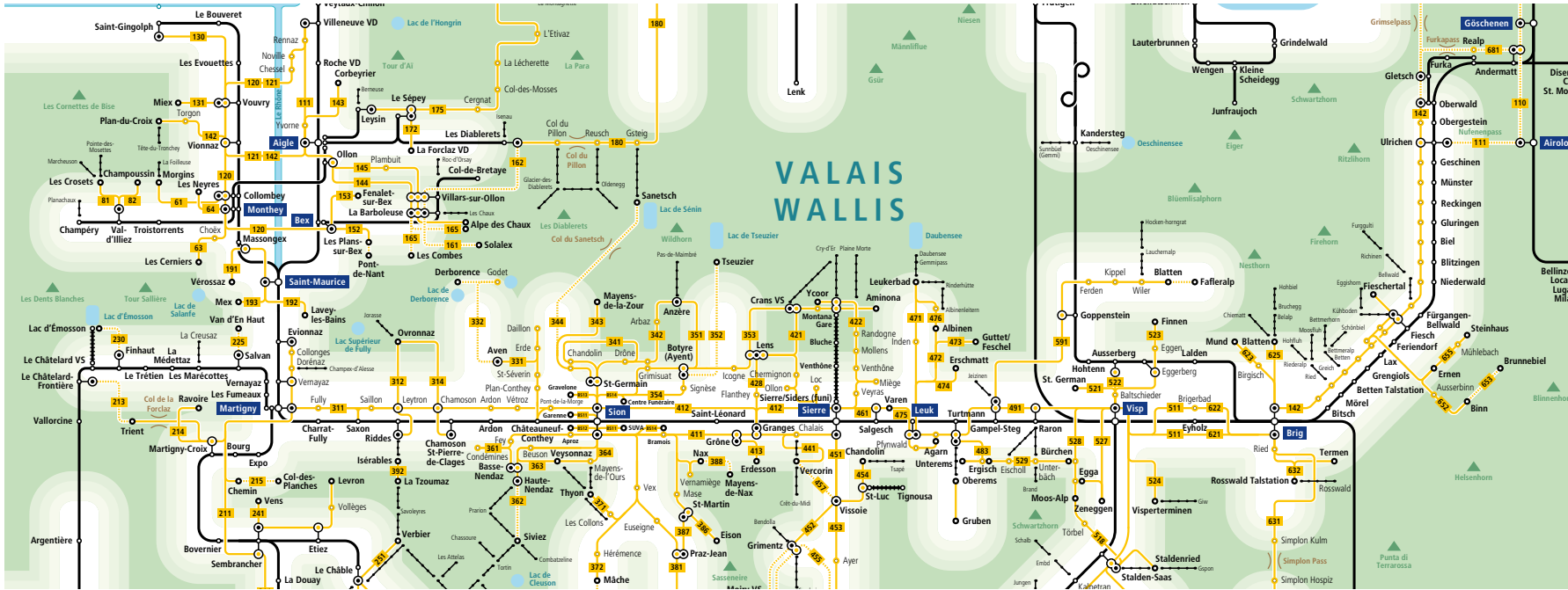
Es ist erfreulich festzustellen, dass sich bisher jeder Angebotsausbau positiv auf die Frequentation einer Linie ausgewirkt hat. Hier zur Veranschaulichung die zwischen 2018 und 2023 festgestellte Zunahme nach Erhöhung der Anzahl Kurse*:

- Linien 12.120/121 Bex – Monthey / Aigle – Vouvry – Villeneuve: + 60%
- Linie 12.252 Le Châble – Bruson: + 617%
- Linie 12.253 Le Châble – Lourtier – Sarreyer (– Mauvoisin): + 89%
- Linie 12.341 Sion – Savièse: + 22%
- Linie 12.351 Sion – Ayent – Anzère: + 23%
- Linie 12.353 Sion – Ayent – Crans-Montana: + 56%
- Linie 12.362 Sion – Haute-Nendaz: + 30%

* zu beachten ist, dass die Sprünge im Angebot von Linie zu Linie variieren

Je nach finanzieller Verfügbarkeit plant der Kanton auch in Zukunft einen weiteren Ausbau des RPV-Angebots und will so die Bevölkerung zum Umstieg vom Auto auf den ÖV bewegen, zur Erreichung der Klimaziele beitragen und eine Antwort auf den Mobilitätsbedarf der Walliser Bevölkerung liefern.

Gérald Varone



©SDM | ©DFM



Arrivée du téléphérique sur le plateau de Vérossaz ©SDM | Ankunft der Seilbahn auf dem Plateau von Vérossaz ©DFM

La mobilité dans la région de St-Maurice

Le Service de la mobilité se charge entre autres d'organiser la mobilité et les différents types de transports sur le territoire cantonal. Cette tâche complexe nécessite une réflexion minutieuse et l'intervention de nombreux corps de métier. Comment planifier au mieux la mobilité dans une région donnée? Quelles sont les complémentarités à exploiter?

Prenons pour exemple la région de St-Maurice, qui présente un gros enjeu en termes de mobilité puisqu'elle sert de passerelle entre les cantons du Valais et de Vaud et qu'elle est au cœur de plusieurs liaisons d'importance cantonale. Vous verrez ci-dessous les contours d'une réflexion globale menée pour coordonner différents projets de mobilité et ainsi améliorer l'offre de toute une région.

Remontées mécaniques

En tant que commanditaire du trafic régional de voyageurs, le Service de la mobilité du Canton du Valais (SDM) planifie un projet de nouvelle liaison par câble entre la gare CFF de St-Maurice et le plateau de Vérossaz. Le projet, initié par les communes de St-Maurice et Vérossaz, ainsi que par la bourgeoisie de St-Maurice, permet une diminution drastique du temps de parcours ainsi que l'augmentation de l'amplitude journalière et de la fréquence. Ainsi, le système de transport public sera grandement amélioré. Les projections réalisées laissent envisager un triplement de l'utilisation du transport public, principalement grâce à un report modal de la route vers le téléphérique.

Ce dernier peut transporter aisément des vélos, rendant ainsi possible une utilisation du vélo à la descente et l'utilisation du câble pour remonter.

Une mise en service au plus tôt pour fin 2028 est envisageable.

Mobilität in der Region St-Maurice

Die Dienststelle für Mobilität ist unter anderem dafür verantwortlich, die Mobilität und die verschiedenen Verkehrsmittel auf dem Kantonsgebiet zu organisieren. Diese komplexe Aufgabe bedingt sorgfältige Überlegungen und den Einbezug vieler verschiedener Berufsgruppen. Wie lässt sich die Mobilität in einer bestimmten Region optimal planen? Welche ergänzenden Möglichkeiten können genutzt werden?

Als Beispiel zur Veranschaulichung nehmen wir hier die Region St-Maurice, die im Hinblick auf die Mobilität eine grosse Herausforderung darstellt, da sie nicht nur eine Brücke zwischen den Kantonen Wallis und Waadt bildet, sondern auch Knotenpunkt von mehreren wichtigen kantonalen Verbindungen ist. Nachfolgend skizzieren wir die Eckpunkte einer umfassenden Reflexion, die durchgeführt wurde, um verschiedene Mobilitätsprojekte zu koordinieren und so das Angebot für eine ganze Region zu verbessern.

Bergbahnen

Als Besteller des regionalen Personenverkehrs plant die Dienststelle für Mobilität (DFM) ein Projekt für eine neue Seilbahnverbindung zwischen dem SBB-Bahnhof St-Maurice und dem Plateau von Vérossaz. Mit dem von den Gemeinden St-Maurice und Vérossaz und der Burgergemeinde St-Maurice angestossenen Projekt verkürzt sich die Reisezeit deutlich, während sich die Frequenz und die Dauer des Fahrplans verbessert. Damit wird das öV-System deutlich verbessert. Die durchgeführten Projektionen lassen eine Verdreifachung der ÖV-Nutzung erwarten, hauptsächlich durch die Verlagerung von der Strasse auf die Seilbahn.

Mit der Seilbahn lassen sich einfach Fahrräder transportieren, wobei insbesondere für die Bergfahrt die Bahn und für die Talfahrt das Fahrrad genutzt wird.

Mit einer Inbetriebnahme kann frühestens Ende 2028 gerechnet werden.



Projet de liaison mobilité douce St-Maurice – Massongex
Côté plaine, le projet de production hydro-électrique sur le Rhône MBR (Massongex – Bex – Rhône) est en cours d’instruction. Pour améliorer la mobilité de ce tronçon et dans le cadre de ce projet, les abords de la digue seront aménagés avec une zone nature et une tour d’observation, ainsi qu’un chemin longeant le Rhône, de Massongex à la route cantonale. Une connexion entre le barrage et les itinéraires pédestres vaudois est également prévue.

Le Service de la mobilité profite de ce projet pour prolonger l’itinéraire de mobilité douce depuis la route cantonale jusqu’à l’entrée de St-Maurice. Cette nouvelle infrastructure sert à la fois à la mobilité douce de loisirs (axe cyclable cantonal balisé RR1) et quotidienne (liaison cyclable principale St-Maurice – Massongex). Ce projet permettra, avec le barrage MBR, de disposer d’un nouveau tronçon de piste cyclable en site propre de 3m50 le long du Rhône, partagé avec les piétons. Différents espaces aménagés permettront en outre des moments de repos, d’observation, un accès au château facilité ou l’entrée en ville de St-Maurice.

À terme, la liaison cyclable quotidienne vers Bex et le canton de Vaud se fera via le pont historique en face du château, selon les coordinations menées entre le Canton de Vaud et celui du Valais.

Côté St-Maurice enfin, le projet s’inscrit en complémentarité de la réfection de la Grand-Rue, pilotée par la Ville et prévue pour 2028.

Ces deux derniers projets (la piste cyclable et la réfection de la Grand-Rue) sont intégrés au PA5 (projet d’agglomération de 5e génération), avec un horizon de réalisation 2028-2032. Leurs qualités en faveur d’une mobilité plus durable permettent d’escompter un soutien financier de la Confédération.

Verbindungsprojekt Langsamverkehr St-Maurice – Massongex
In der Talebene befindet sich das Projekt für die hydroelektrische Staustufe Massongex-Bex-Rhone (MBR) in der Untersuchungsphase. Um im Rahmen des Projekts die Mobilität auf diesem Abschnitt zu verbessern, wird die Umgebung des Damms neugestaltet und es sind Naturzonen, ein Aussichtsturm sowie ein Langsamverkehrsweg entlang der Rhone von Massongex bis zur Kantonsstrasse geplant. Ebenfalls geplant ist eine Verbindung zwischen dem Staudamm und den Fussgängerwegen des Kantons Waadt.

Die Dienststelle für Mobilität nutzt dieses Projekt, um die Langsamverkehrsachse von der Kantonsstrasse bis zum Dorfeingang von St-Maurice zu verlängern. Diese neue Infrastruktur dient einerseits dem Freizeitlangsamverkehr (kantonaler Veloweg RR1) und dem Alltagslangsamverkehr (Haupttradweg St-Maurice – Massongex). Das Projekt wird zusammen mit dem Dammpjekt von Massongex (MBR) einen neuen Abschnitt eines 3,50 m breiten Radweges entlang der Rhone schaffen, der von Fussgängern mitbenutzt werden kann. Verschiedene öffentliche Räume bieten ausserdem einen Ort zum Verweilen und Beobachten, während der Zugang zum Schloss oder die Ortseinfahrt nach St-Maurice vereinfacht wird.

Der Radweg für Berufspendler nach Bex und in die Waadt wird über die historische Brücke gegenüber dem Schloss führen, je nach Einigung zwischen den Kantonen Waadt und Wallis.

Auf der Seite von St-Maurice reiht sich das Projekt in die Sanierung der Grand-Rue ein, welche die Stadt für 2028 plant.

Diese letzten beiden Projekte (Radweg und Sanierung der Grand-Rue) sind Teil des Agglomerationsprogramms der 5. Generation, das im Zeitraum 2028-2032 realisiert werden soll. Da die Projekte sich für nachhaltige Mobilität stark machen, darf man mit einer finanziellen Unterstützung des Bundes rechnen.

Transports publics

Dernier volet de la mobilité dans la région de St-Maurice: les transports publics.

Actuellement, le tronçon Monthey – Bex – St-Maurice – Lavey-les-Bains est desservi par les lignes régionales suivantes:

- La ligne 12.120 Villeneuve VD – Vouvry – Monthey – Bex, qui comprend 18 paires de courses quotidiennes (18 trajets dans chaque sens) entre Villeneuve VD et Monthey et 9 paires de courses quotidiennes entre Monthey et Bex.
- La ligne 12.192 St-Maurice – Lavey-les-Bains, qui comprend 13 paires de courses du lundi au vendredi, 9 paires de courses les samedis et 7 paires de courses les dimanches et jours fériés.

Les localités de Bex et Lavey-les-Bains ne sont aujourd’hui pas reliées par une desserte directe en transports publics. En collaboration avec ses homologues vaudois de la Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR), le Service de la mobilité (SDM) va proposer pour l’horaire 2025 (qui entrera en vigueur le 15 décembre 2024) un renforcement de la desserte en transports publics sur l’axe Monthey – Bex – St-Maurice – Lavey-les-Bains. Le projet consiste à prolonger la ligne 12.120 de Bex à Lavey-les-Bains via St-Maurice et à améliorer ainsi l’offre entre l’établissement thermal de Lavey et la gare de St-Maurice. La ligne 12.192 St-Maurice – Lavey-les-Bains sera ainsi supprimée car totalement intégrée dans la ligne 12.120. De nouvelles liaisons seront possibles entre Bex et Lavey-les-Bains et la desserte sera renforcée entre St-Maurice et Lavey-les-Bains. Fruit d’une bonne collaboration intercantonale, ce projet permet d’améliorer la mobilité des habitants et des touristes de cette région du Chablais.

En ce qui concerne la tarification, St-Maurice (et par conséquent le tronçon Massongex-St-Maurice) sera intégré dans la communauté tarifaire vaudoise Mobilis à partir du 15 décembre prochain. Il s’agit d’une extension de la zone 84 jusqu’à St-Maurice gare. La ville sera ainsi à cheval sur deux zones afin de garantir un tarif St-Maurice – Monthey similaire à celui du service direct (une seule zone). Jusqu’ici, St-Maurice et Massongex étaient dans le périmètre Mobilis, mais pas le tronçon entre les deux. L’intégration de ce tronçon permet une meilleure lisibilité pour l’usager et l’utilisation d’un titre de transport St-Maurice – Monthey pour les bus à Monthey.

Texte de Laure Berg

Öffentlicher Verkehr

Und zuletzt ist natürlich auch der öffentliche Verkehr ein wichtiger Bereich der Mobilität in der Region St-Maurice.

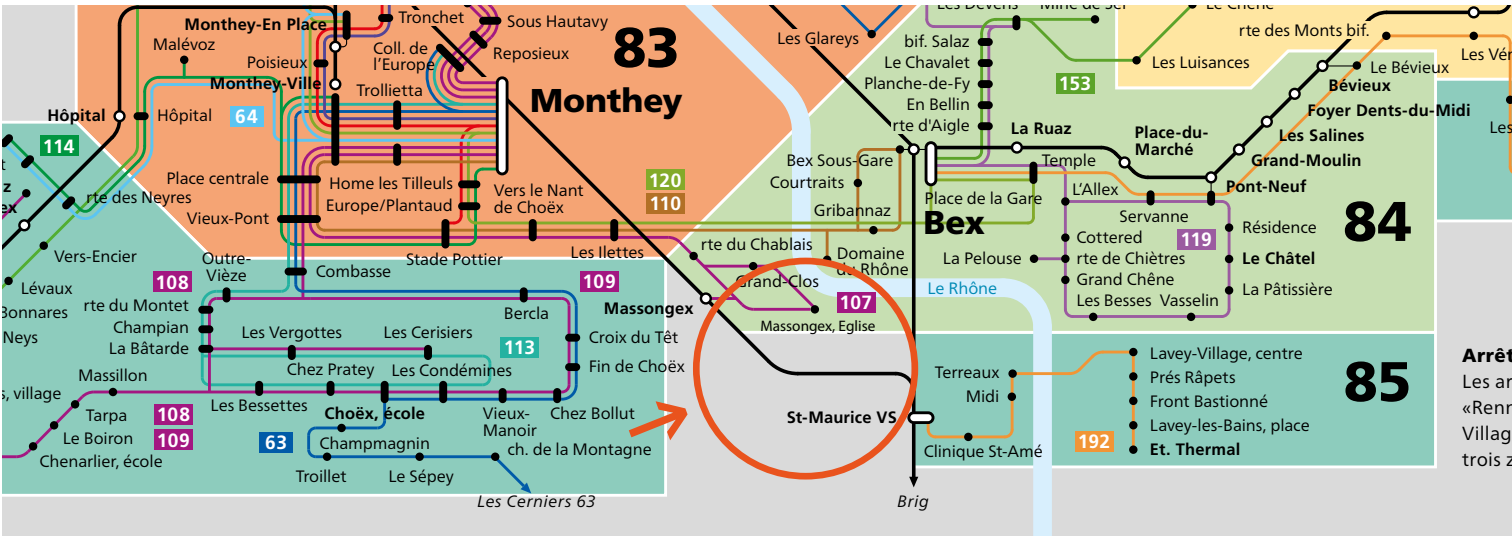
Aktuell wird der Abschnitt Monthey – Bex – St-Maurice – Lavey-les-Bains von folgenden Regionallinien bedient:

- Linie 12.120 Villeneuve VD – Vouvry – Monthey – Bex, die täglich 18 Kurse (18 Kurse in beide Richtungen) zwischen Villeneuve VD und Monthey und täglich 9 Kurse zwischen Monthey und Bex umfasst;
- Linie 12.192 St-Maurice – Lavey-les-Bains, die von Montag bis Freitag 13 Kurse, am Samstag 9 Kurse und an Sonn- und Feiertagen 7 Kure umfasst.

Bex und Lavey-les-Bains sind aktuell nicht durch einen direkten Kurs verbunden. In Zusammenarbeit mit den Waadtländer Kollegen der Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR) wird die Dienststelle für Mobilität (DFM) auf den Fahrplanwechsel 2025 (der am 15. Dezember 2024 in Kraft tritt) einen Ausbau der öffentlichen Verkehrsverbindungen auf der Achse Monthey – Bex – St-Maurice – Lavey-les-Bains vorschlagen. Das Projekt besteht darin, die Linie 12.120 von Bex über St-Maurice bis nach Lavey-les-Bains zu verlängern und so das Angebot zwischen dem Thermalbad Lavey und dem Bahnhof St-Maurice zu verbessern. Die Linie 12.192 St-Maurice – Lavey-les-Bains wird aufgehoben, da sie vollständig in die Linie 12.120 integriert wird. Zwischen Bex und Lavey-les-Bains sind neue Verbindungen denkbar und das Angebot zwischen St-Maurice und Lavey-les-Bains wird verstärkt. Das Projekt ist der guten interkantonalen Zusammenarbeit zu verdanken und wird die Mobilität der Bewohner und Touristen im Chablais verbessern.

Um noch auf die Tarife zu sprechen zu kommen, wird St-Maurice (und damit der Abschnitt Massongex – St-Maurice) auf den 15. Dezember hin in den Waadtländer Tarifverbund Mobilis integriert. Es handelt sich um eine Erweiterung der Zone 84 bis nach St-Maurice Gare. Damit der Tarif St-Maurice – Monthey ähnlich ausfällt wie die Direktverbindung (eine Zone), wird die Stadt damit zwei Zonen umfassen. Bis anhin waren St-Maurice und Massongex beide bereits im Tarifverbund Mobilis, nicht aber der Abschnitt zwischen den beiden Ortschaften. Die Einbindung dieses Abschnitts erhöht das Verständnis der Nutzerinnen und der Nutzer für die Tarifzonen und erlaubt die Verwendung eines Fahrausweises St-Maurice – Monthey für die Busse in Monthey.

Text von Laure Berg





Photographie prise par Daniel Sigrist, secrétaire général de Conférence Vélo Suisse, lors d'une présentation de la passerelle de Vissigen. | Foto von Daniel Sigrist, Generalsekretär der Konferenz Velo Schweiz, aufgenommen bei der Präsentation der Passerelle Vissigen.

La Conférence Vélo Suisse élabore des connaissances spécialisées sur les infrastructures cyclables, les diffuse et met en réseau les spécialistes. L'assemblée générale de cette organisation se déroule chaque année dans un lieu différent. Outre le partage d'informations, l'assemblée propose aussi une excursion à vélo. Sollicité pour l'assemblée générale 2024, le Service de la mobilité a pris une part très active à l'organisation de l'événement, qui s'est tenu à Sion le 6 juin dernier.

La journée s'est déroulée en plusieurs étapes. Elle a commencé en matinée avec l'assemblée générale en présence de 35 personnes. Ensuite, Sébastien Métrailler, chargé de projet mobilité douce au SDM, a exposé la Stratégie cantonale Mobilité douce 2040. S'en est suivie une présentation des enjeux liés à la mobilité douce dans l'Agglo Valais central par son coordinateur Arnaud Buchard.

Philippe Petit, chargé de projets routiers au SDM, et Yann Duchoud, coordinateur mobilité à la Ville de Sion, ont orchestré l'excursion à vélo de l'après-midi. La section logistique d'entretien des routes cantonales avait, pour cela, mis à disposition la flotte de vélos électriques du Service de la mobilité. Cette excursion a permis de visiter des aménagements de mobilité douce tels que des zones piétonnes (marcher et séjourner), des zones de rencontre (coexistence décontractée), la passerelle mobilité douce de l'Hôpital (liaison directe entre pôle de l'hôpital et centre-ville de Sion), l'axe cyclable cantonal (mobilité douce de loisirs/quotidienne longue distance), la digue de la Borgne (relier plus facilement Bramois au site hospitalier de Sion) et la rue cyclable Oscar-Bider (première rue cyclable en Valais).

Parmi les membres présents se trouvaient des représentants de l'Office fédéral des routes, ainsi que des cantons, des villes et des communes, des associations et des entreprises privées. Grâce aux préparatifs minutieux de Laure Berg, collaboratrice technique au SDM, et à la coordination étroite qu'elle a assurée avec la Conférence Vélo Suisse, la journée s'est très bien déroulée et a été très appréciée. Par ailleurs, le SDM a reçu de nombreux compliments sur ses différentes réalisations en faveur de la mobilité douce!

Texte de Laure Berg

Die Velokonferenz Schweiz erarbeitet Fachwissen zur Fahrradinfrastruktur, verbreitet es und vernetzt Fachleute. Die Generalversammlung der Konferenz findet jedes Jahr an einem anderen Ort statt und umfasst neben technischen Informationen jeweils auch einen kleinen Fahrradausflug. Die Dienststelle für Mobilität wurde für die Organisation der Generalversammlung 2024 angefragt – sie wurde am 6. Juni 2024 in Sitten durchgeführt.

Der Tag war in mehrere Programmpunkte aufgeteilt. Am Morgen fand der offizielle Teil mit der eigentlichen Generalversammlung statt, an der 35 Personen teilnahmen. Anschliessend präsentierte Sébastien Métrailler, Projektleiter Langsamverkehr bei der DFM, die kantonale Strategie Langsamverkehr 2024. Im Anschluss sprach der Koordinator von Agglo Valais central Arnaud Buchard über die Herausforderungen im Bereich Langsamverkehr beim Agglomerationsprojekt.

Philippe Petit, Leiter Strassenprojekt bei der DFM, und Yann Duchoud, Mobilitätskoordinator der Stadt Sitten, organisierten für den Nachmittag eine Fahrrad-Exkursion. Die Sektion Unterhaltslogistik Kantonsstrassen stellte den Teilnehmenden die Elektro-Velos der Dienststelle für Mobilität zur Verfügung. Im Rahmen der Exkursion wurden den Teilnehmenden verschiedene Langsamverkehrsinfrastrukturen präsentiert, darunter Fussgängerzonen (Gehen und Verweilen), Begegnungszonen (entspanntes Miteinander), die neue Passerelle für den Langsamverkehr beim Spital (direkte Verbindung zwischen dem Spitalcampus und dem Stadtzentrum von Sitten), die kantonale Fahrradachse (Freizeit-/Alltagslangsamverkehr), der Damm Borgne (Verbindung zwischen Brämis und dem Spitalcampus Sitten) und der Oscar-Bider-Fahrradweg (erste Fahrradstrasse im Wallis).

Unter den Teilnehmenden befanden sich Vertreterinnen und Vertreter des ASTRA, der Kantone, der Städte und Gemeinden sowie von Verbänden und privaten Unternehmen. Dank der sorgfältigen Vorbereitung von Laure Berg, technische Mitarbeiterin bei der DFM, und der engen Zusammenarbeit mit Velokonferenz Schweiz ging der Tag reibungslos über die Bühne und stiess bei den Teilnehmenden auf grossen Anklang. Darüber hinaus bekam die DFM viel Lob für ihre verschiedenen Projekte und Bauten zugunsten des Langsamverkehrs.

Text von Laure Berg



Requalification de la traversée des villages de Roumaz et de St-Germain à Savièse

À Savièse, la traversée des villages de Roumaz et Saint-Germain s'apprête à bénéficier d'une cure de jouvence réjouissante. Les routes cantonales RC60 et RC61, qui traversent ces cœurs de villages, jouent un rôle crucial pour les automobilistes comme pour les transports en commun, en reliant les hauteurs de Savièse à la plaine. Cependant, le volume de trafic motorisé de ces axes, couplé à des aménagements hérités du siècle dernier, rend la situation particulièrement insatisfaisante pour les riverains et les usagers de modes doux notamment.

Dans le cadre d'une mesure de l'Agglo Valais central, le Service de la mobilité, en collaboration avec la Municipalité de Savièse, entend ainsi rectifier cette situation. En plus des routes cantonales, les rues communales du Caro et du Vieux-Moulin sont intégrées à ce projet. Les objectifs? Assurer la sécurité de tous les usagers, soigner la qualité de vie des riverains, valoriser le patrimoine architectural et paysager de la commune, tout cela en maintenant la circulation quotidienne de 10 000 véhicules par jour. La recette? La création de cheminements piétons continus et protégés du trafic (au bénéfice des enfants), le renforcement des possibilités de traversées piétonnes, l'apaisement des vitesses (introduction de la limitation à 30 km/h), et enfin la constitution de petites placettes publiques végétalisées. Ces lieux de vie et de rencontres, disparus avec l'avènement de l'automobile, sont ainsi restaurés. D'un point de vue paysager, la préférence s'est portée sur des apports réfléchis de végétalisation en collaboration avec les propriétaires privés et à l'aménagement d'espaces de rencontre assurant une harmonie entre nature villageoise et urbanisme.

Le confort et l'esthétique sont les maîtres mots de ce projet équilibré, mis à l'enquête en mai 2024 et potentiellement réalisé dès 2028. Gageons que cela permettra aux Saviésans de se reconnecter à leur espace public. Pa Capona!

Texte de Philippe Petit



Réaménagement de la traversée du village de La Fouly

Le réaménagement de la route cantonale VS 96 qui traverse le village de La Fouly dans le Haut Val Ferret, sur le territoire de la commune d'Orsières, a pour objectif de repenser non seulement les aménagements routiers, mais également des aménagements disposés dans un périmètre élargi, ces derniers étant sous la responsabilité de la commune. Le but est de réaménager un centre de village qualitatif, un nouvel espace-place, d'améliorer la cohabitation des différents modes de déplacement et de relier la chapelle au village par une passerelle tendue au-dessus de la rivière. La future place, délimitée au sud par un nouveau couvert

Neuklassifizierung der Ortsdurchfahrten Roumaz und St-Germain bei Savièse

In der Gemeinde Savièse werden die Ortsdurchfahrten durch Roumaz und St-Germain saniert und neu gestaltet. Die beiden Kantonsstrassen KS60 und KS61, die mitten durch die Dörfer führen, spielen eine wichtige Rolle für den motorisierten Individualverkehr und den ÖV, da sie die Talebene mit dem Hochplateau Savièse verbinden. Das hohe Verkehrsaufkommen auf diesen Achsen und die aus dem letzten Jahrhundert stammende Infrastruktur führen jedoch besonders für Anwohner und Langsamverkehrsteilnehmer zu einer unbefriedigenden Situation.

Im Rahmen einer Massnahme «Agglo Valais central» will die Dienststelle für Mobilität in Zusammenarbeit mit der Einwohnergemeinde Savièse die Situation entschärfen. Ins Projekt eingebunden sind neben den Kantonsstrassen auch die beiden kommunalen Strassen Caro und Vieux-Moulin. Damit wird das Ziel verfolgt, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu garantieren, die Lebensqualität der Anwohner zu schützen, das architektonische und landschaftliche Erbe der Gemeinde aufzuwerten und dabei ein tägliches Verkehrsaufkommen von 10 000 Fahrzeugen zu bewältigen. Erfolg verspricht man sich von durchgehenden und vom Verkehr abgetrennten Wegen und besseren Querungsmöglichkeiten für Fussgänger (insbesondere zum Vorteil der Kinder), von einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Einführung von Tempo 30) und schliesslich von kleinflächigen, begrünten öffentlichen Begegnungsräumen, die mit dem Aufkommen des Autos verschwanden und nun wiederhergestellt werden sollen. Um eine Harmonie zwischen dörflicher Natur und Stadtplanung zu gewährleisten, setzt man in Zusammenarbeit mit den privaten Eigentümern auf ein Begrünungsprojekt und die Einrichtung von Begegnungszonen.

Das Projekt, das im Mai 2024 öffentlich aufgelegt und voraussichtlich ab 2028 realisiert werden kann, überzeugt durch viel Komfort und Ästhetik und wird es der Bevölkerung von Savièse erlauben, sich ihren öffentlichen Raum zurück zu holen.

Text von Philippe Petit

Neugestaltung der Ortsdurchfahrt La Fouly

Mit der Neugestaltung der Kantonsstrasse VS 96, die auf dem Gemeindegebiet von Orsières durchs Dorf La Fouly im oberen Val Ferret führt, will man nicht nur die Strassengestaltung überarbeiten, sondern auch die verschiedenen Infrastrukturen, die in einem grösseren Perimeter liegen und in der Verantwortung der Gemeinde sind. Vorgesehen sind die Gestaltung eines qualitativ hochwertigen Dorfkerns, ein neuer Dorfplatz, eine bessere Koexistenz der verschiedenen Fortbewegungsarten und eine neue Brücke über den Fluss zur Verbindung der Kapelle mit dem Dorf. Im Süden wird der geplante Dorfplatz durch einen neuen Unterstand ergänzt, der von allen genutzt werden darf und der sich zur anderen Seite zur weiten Landschaft hin öffnet.

Übers Jahr betrachtet wird die Kantonsstrasse nur wenig befahren. Je nach Saison kann der Verkehrsfluss jedoch stark schwanken und zwar bei allen Verkehrsmitteln. Die DFM und ihre Auftragnehmer haben sich daher mit der Realisierung verschiedener Gestaltungselemente befasst, wobei insbesondere die Anwendung der VSS-Norm (40'212) eine harmonische Koexistenz der verschiedenen Nutzer des öffentlichen Raums ermöglichen soll. Die Fahrbahnbreite von derzeit 4,4 m – welche Fahrzeughalter dazu veranlasst,



SITUATION ACTUELLE | AKTUELLE SITUATION

d'utilité publique, s'ouvre sur le grand paysage et favorise la convivialité.

La route cantonale présente un faible trafic en moyenne annuelle. Cependant, selon les saisons, celui-ci peut grandement fluctuer, tous modes de déplacements confondus. Le SDM et ses mandataires ont ainsi réfléchi à la mise en application d'éléments d'aménagement de l'espace routier en se référant, en particulier, à la norme VSS afférente (40'212) permettant une cohabitation harmonieuse entre les différents utilisateurs de l'espace public. Le gabarit de la chaussée actuelle de 4.40 mètres, largeur qui incite les véhicules à chevaucher le trottoir afin de faciliter les manœuvres de croisements, est réduit à 3.60 mètres. Ainsi, et grâce à l'ajout de bancs séparant la chaussée du trottoir tous les 25 mètres linéaires, les croisements de véhicules s'opéreront à des endroits clairement définis. Cette réduction permet d'augmenter la surface à disposition des piétons. Il faut savoir que durant la saison estivale, quelques quarante mille randonneurs parcourent le «Tour du Mont-Blanc» et traversent ainsi la station de La Fouly.

D'autres mesures fortes seront aménagées, contribuant ainsi à diminuer le trafic à l'intérieur du village, telles que l'amélioration de l'offre de stationnement en entrée de station, la mise en œuvre de navettes entre les villages de la vallée et la station ainsi que la réalisation d'arrêts de bus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Des places de stationnement à durée limitée pour les commerces sont en outre conservées au cœur de la station.

Le projet est devisé à 6.5 millions de francs, dont 2 millions à la charge du canton. La mise à l'enquête publique est prévue d'ici fin 2024 pour un début des travaux, au plus tôt, en 2026.

<https://www.vs.ch/web/sdm/supports-digitaux>

Texte de Sébastien Terrettaz



SITUATION PROJETÉE | PROJIZIERTE SITUATION

beim Kreuzen aufs Trottoir auszuweichen – wird auf 3,6 m reduziert. Durch das Anbringen von Sitzbänken alle 25 m, welche die Fahrbahn vom Trottoir trennen, müssen die Fahrzeuge neu an klar vorgegebenen Stellen kreuzen. Durch diese Massnahme vergrössert sich die Fläche, die den Fussgängern zur Verfügung steht. Davon profitieren insbesondere die 40 000 Wanderer, die auf der Tour du Mont-Blanc jeweils in der Sommersaison durch La Fouly spazieren.

Weitere Massnahmen sollen ebenfalls dazu beitragen, den Verkehr im Dorf zu verringern; so sind eingangs Station bessere Parkmöglichkeiten, die Einrichtung von Shuttlebussen zwischen den Dörfern des Tals und der Station sowie die Gestaltung von barrierefreien Bushaltestellen geplant. An den zeitlich begrenzten Parkplätzen für die Geschäfte im Zentrum der Station wird festgehalten.

Das Projekt wird mit 6,5 Millionen Franken veranschlagt, wovon 2 Millionen zulasten des Kantons gehen. Bis Ende 2024 soll die öffentliche Auflage erfolgt sein, während man mit Baubeginn für frühestens 2026 rechnet.

<https://www.vs.ch/de/web/sdm/digitale-medien>

Text von Sébastien Terrettaz

Instandsetzung Killerhofbrücke

Geschichte der Killerhofbrücke

Die im Jahre 1959/1960 durch das Ingenieurbüro Sarasin projektierte Killerhofbrücke befindet sich auf der schweizerischen Hauptstrasse H212 Visp – Stalden – Saas Grund beim BP 80+780. Die Brücke überquert die Matter-Vispa unmittelbar vor der Verzweigung ins Sass- bzw. Mattertal.

Die Brücke überquert mit zwei filigran wirkenden Bögen die Schlucht der Matter-Vispa oberhalb von Stalden. Die Bögen sind in den Widerlagern eingespannt, die ihrerseits in den steilen Talflanken auf Fels fundiert sind. Die Fahrbahnplatte ruht auf acht Stützenpaaren von denen vier auf den Bögen und zwei auf den Bodenwiderlagern sowie zwei direkt auf dem Fels abgestellt sind. Im Bogenscheitel ist die Fahrbahn mit den Bögen monolithisch verbunden. Die Fahrbahnplatte ist als zweistegiger Plattenbalken ausgebildet. Bei den Stützen ist jeweils ein Querträger angeordnet. Bei den vier äusseren Stützenpaaren sowie bei den Bögen sind horizontale Aussteifungen vorhanden.

1. Instandsetzung Killerhofbrücke 1997/98

Im Jahr 1997/1998 wurde die Brücke für eine vereinbarte weitere Nutzungsdauer vom 30 Jahren instandgesetzt, wobei sich die Arbeiten auf die Fahrbahn und Widerlager beschränkten. Im Rahmen der durchgeführten Instandsetzung wurden vorhandene durch Chlorid und Frost verursachte Schäden beseitigt. Des Weiteren wurden Schäden infolge des horizontalen Schiebens der Brücke aufgrund der Verkehrseinwirkung behoben.

Gemäss damals ausgeführtem Instandsetzungsprojekt musste die Fahrbahn hierfür mittels zusätzlicher Unterzüge zwischen den bestehenden Stützen verstärkt werden.

2. Instandsetzung Killerhofbrücke 2023/24

Inspektion

Die im Rahmen der letzten Inspektion erarbeiteten Unterlagen über das Bauwerk zeigen auf, dass die Bausubstanz der Bogenbrücke wesentliche Mängel aufweist und eine umfassende Instandsetzung des Bauwerks sich aufdrängt.

Brückenplatte

Die Fahrbahnplatte sowie der Gehweg werden im Rahmen des aktuellen Instandsetzungsprojektes mittels UHFB (Ultra-Hochleistungs-Faserbeton) verstärkt. Der UHFB bildet gleichzeitig sowohl die Abdichtung als auch die Schutzschicht. Vorgängig wird der bestehende Beton bis auf die Bewehrung abgetragen.

Widerlager

Die horizontalen Relativverschiebungen am Brückenende sind gemäss ASTRA-Richtlinie 12004 im Grenzbereich, um ein semi-integrales Brückenende auszubilden. Um auf Fahrbahnübergänge und somit einen Schwachpunkt im System verzichten zu können, wird entschieden, die Brücke semi-integral auszuführen.

Untersicht der Brücke

Die Untersicht der Brücke wird visuell geprüft und bei Schäden lokal freigelegt und gemäss Konzept Typ 1-3 entsprechend saniert.

Termin und Bauprogramm

Die Bauarbeiten werden in zwei Phasen ausgeführt. In der ersten Phase ab August 2023 werden die Arbeiten unter der Brücke (Brückenuntersicht, Bogen, etc.) durchgeführt. Diese Arbeiten werden unter Verkehr realisiert. Um diese Arbeiten ausführen zu können, muss vorgängig ein Gerüst erstellt werden.

Remise en état du Pont de Killerhof

Histoire du Pont de Killerhof

Le Pont de Killerhof, conçu en 1959/1960 par le bureau d'ingénieurs Sarrasin, se trouve sur la Route principale suisse H212 (Viège – Stalden – Saas-Grund) au point de repère 80 + 780. Ce pont traverse la Matter-Vispa juste avant la bifurcation vers la vallée de Saas ou de Zermatt.

Il franchit les gorges de la Matter-Vispa au-dessus de Stalden avec deux arches à l'aspect filigrane. Celles-ci sont encastrées dans des culées fondées sur la roche dans les flancs abrupts de la vallée. Le tablier repose sur huit paires de piliers, dont quatre sont posés sur les arches, deux sur les culées et deux directement sur la roche. À leur sommet, les arches sont reliées à la chaussée de façon monolithique. Le tablier se présente sous la forme d'une poutre en T double. Une traverse est disposée à proximité de chacun des piliers. Les quatre paires de piliers extérieures et les arches sont dotées de renforts horizontaux.

Première remise en état du Pont de Killerhof (1997/1998)

En 1997/1998, le pont a été remis en état pour une durée de vie supplémentaire convenue de 30 ans, les travaux se limitant à la chaussée et aux culées. Dans le cadre de la réparation effectuée, les dommages causés par le chlorure et le gel ont été éliminés. En outre, les dommages causés par le cisaillement horizontal du pont en raison de l'impact de la circulation ont été réparés.

Conformément au projet de réfection mis en œuvre à cette époque, la chaussée a dû être renforcée à cet effet au moyen de poutres supplémentaires entre les piliers existants.

Seconde remise en état du Pont de Killerhof (2023/2024)

Inspection

Les documents relatifs à l'ouvrage élaborés dans le cadre de la dernière inspection révèlent que la structure du pont en arche présente des défauts importants et qu'une remise en état complète de l'ouvrage s'impose.

Tablier du pont

Dans le cadre du projet de remise en état actuel, le tablier ainsi que le trottoir seront renforcés à l'aide de BFUHP (béton fibré à ultra-haute performance). Ce BFUHP constituera à la fois l'étanchéité et la couche protectrice. Au préalable, le béton existant sera retiré jusqu'à l'armature.

Culées

Selon la directive 12004 de l'OFROU, les déplacements relatifs horizontaux à l'extrémité du pont se situent dans la zone limite permettant de former une extrémité de pont semi-intégrale. Afin de pouvoir se passer de joints de chaussée et d'éviter ainsi que le système ne comporte un point faible, il a été décidé de réaliser le pont de façon semi-intégrale.

Sous-couche du pont

La sous-couche du pont sera contrôlée visuellement et, en cas de dommages, elle sera dégagée localement et rénovée en conséquence selon le concept de type 1-3.

Délais et calendrier du chantier

Les travaux ont été réalisés en deux phases. Au cours de la première phase, qui a débuté en août 2023, la partie inférieure du pont (sous-couche, arches, etc.) a été rénovée. La circulation a pu être maintenue durant cette étape. Pour que ces travaux puissent être effectués, un échafaudage a dû être installé au préalable.

Umfang des Auftrags

Arbeitsart: Baumeisterarbeiten

Betonabbruch	47 m³
Betonabbruch mit HDW für Instandsetzung	80 m³
Abbruch Belag	253 to
Aushub/Abtrag	650 m³
Ortbeton	137 m³
Ultrahochleistungsfaserbeton (UHFB)	72 m³
Bewehrung	13 to
Versetzen Anschlussbewehrung	625 Stk.
Instandsetzungsmörtel R4	560 m²
UnGe 0/45	200 m³
Rohrleitungen	
PP bis DN 160	110 m
PP DN 400	150 m
PE bis DN 120	300 m
K100 Swisscom	520 m
Einlauf- und Kontrollschächte	13 Stk.
Belag	325 to

Nach dem die neue Umfahrung von Stalden eröffnet ist, kann 2024 mit der zweiten Phase begonnen werden. Ab dann ist eine komplette Sperrung der Brücke möglich, so dass die Instandsetzungsarbeiten auf der Brücke, sprich der Fahrbahnplatte, durchgeführt sowie die neuen Schleppplatten realisiert werden können. Die Fertigstellung der Arbeiten ist im Oktober 2024 vorgesehen.

Étendue de la commande

Type de travaux : travaux de gros œuvre

Démolition du béton	47 m³
Démolition du béton avec travaux manuels en vue de la remise en état	80 m³
Démolition du revêtement	253 to
Excavation / déblaiement	650 m³
Béton coulé sur place	137 m³
Béton fibré à ultra-haute performance (BFUHP)	72 m³
Armature	13 to
Déplacement de l'armature de raccordement	625 pces
Mortier de remise en état R4	560 m²
GNT 0/45	200 m³
Conduites	
PP jusqu'à DN 160	110 m
PPP de DN 400	150 m
PE jusqu'à DN 120	300 m
K100 Swisscom	520 m
Regards d'entrée et de contrôle	13 pces
Revêtement	325 to

Une fois que la nouvelle déviation de Stalden sera ouverte, la deuxième phase pourra débuter en 2024. La fermeture complète du pont sera alors possible, si bien que les travaux de remise en état de la partie supérieure du pont (tablier) pourront avoir lieu et les nouvelles dalles de transition être réalisées. L'achèvement des travaux est prévu pour octobre 2024.

Text von Gaston Roth

Texte de Gaston Roth



Que fait le Canton lors d'une catastrophe naturelle? Le cas du Tunnel de la Becque à la Tzoumaz

Le samedi soir 3 février 2024, le Tunnel de la Becque à la Tzoumaz s'est effondré. Conséquence d'une conjugaison de trois facteurs principaux (jointure de deux couches géologiques, altération de la roche au fil des années et présence d'eau suite aux pluies de fin 2023), cet événement illustre parfaitement la complexité de la gestion des dangers naturels en lien avec la mobilité.

Was tut der Kanton bei einer Naturkatastrophe? Das Beispiel des Tunnel de la Becque in La Tzoumaz

Am Samstagabend, 3. Februar 2024 stürzte der Tunnel de la Becque in La Tzoumaz ein. Der unglücklichen Verkettung dreier Hauptfaktoren verschuldet (Zusammentreffen von zwei geologischen Schichten, Erosion des Felses im Verlaufe der Jahre und Wassereinbruch nach starken Regenfällen von Ende 2023), bietet uns das Ereignis ein lehrbuchmässiges Beispiel, wie komplex Naturgefahrenmanagement insbesondere für die Mobilität ist.



1 Sécurisation

Tout de suite après l'événement, on commence par sécuriser la route en la fermant. Le but est d'éviter un suraccident. La deuxième étape intervient donc très rapidement.

2 Mobilité

Comment faire pour assurer la mobilité des habitants de la Tzoumaz et celle des touristes désirant se rendre dans la station?

Il faut gérer la circulation autour du lieu et déterminer des alternatives de passage. Ici, le contournement par Iséables a été privilégié, puisque la route existe déjà. La cadence des transports publics a été augmentée.

Il a fallu une collaboration étroite avec la commune pour adapter la déchetterie, les écoles et les travaux communaux.

Sicherung

Unmittelbar nach dem Ereignis beginnt die Sicherung der Strasse, wofür eine Sperrung nötig ist. Ziel ist es, Folgeunfälle zu vermeiden. Dann geht man rasch zur 2. Etappe über.

Mobilität

Wie lässt sich die Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner von La Tzoumaz und auch der Touristinnen und Touristen sicherstellen, die ihre An- oder Abreise geplant haben?

Der Verkehr rund um den Ereignisort muss geregelt und Umfahrungsmöglichkeiten müssen eingerichtet werden. Hier bietet sich die Umfahrung über Iséables an, da diese Strassenverbindung bereits besteht. Die Frequenz der Postautoverbindungen wird erhöht.

Dann muss eng mit der Gemeinde zusammengearbeitet werden, um die Abfallentsorgung, der Schulbesuch der Kinder und die Gemeindearbeiten zu regeln.

3

Choix de l'alternative de réfection

Comment faire pour réaffecter le tronçon? Peut-on reprendre le tunnel ou faut-il en creuser un nouveau?

Des bureaux de génie civil ont été mandatés. Les gravats ne pouvaient être enlevés tant que la solidité du reste du tunnel était incertaine. Risquait-on d'empirer la situation?

La solution retenue a été de coffrer chaque côté du tunnel afin de pouvoir remplir la partie effondrée de béton. En plus de cela, des injections de ciment ont été réalisées dans l'éboulis afin de le consolider.

Wahl der Sanierungsmöglichkeit

Wie lässt sich der Abschnitt sanieren? Ist eine Instandsetzung des Tunnels möglich oder muss ein neuer Tunnel gebohrt werden?

Es werden Tiefbaubüros beauftragt. Das eingestürzte Material kann nicht abgetragen werden, da es unklar ist, ob eine weitere Einsturzgefahr besteht und sich die Lage durch die Arbeiten möglicherweise verschlimmert?

Man entscheidet sich für die Lösung, die beiden Seite der Tunnelwand zu verschalen, um den eingestürzten Teil mit Beton füllen zu können. Um das Geröll zu festigen, wird zusätzlich Zement injiziert.

4

Chantier et sécurité des ouvriers

La carte des dangers s'avère utile dans cette étape. En effet, pour que les ouvriers puissent travailler en sécurité, il a fallu faire une purge et installer des filets de protection car des rochers qui surplombaient la route n'étaient pas stables.

Des aléas au-dessus de cette zone ont nécessité l'intervention d'une sentinelle qui surveillait et prévenait en cas de danger.

Baustelle und Sicherheit der Bauarbeiter

In dieser Phase erweist sich die Gefahrenkarte als nützlich. Um die Sicherheit der Bauarbeiter sicherzustellen, müssen der Fels geräumt und Schutznetze installiert werden, da die Felsen über der Strasse instabil sind.

Die unsichere Lage oberhalb des Einsatzgebiets erfordert den Einsatz eines Warnpostens, der die Überwachung und die Warnung vor Gefahren übernimmt.

5

Implications pour la commune et les habitants

De nombreuses adaptations complètent les mesures primaires lors d'un tel événement. Ici, il a fallu penser à la gestion des eaux avec un bassin d'infiltration, à l'adaptation visuelle car le béton était visible depuis la plaine, ou encore à la façon de porter secours aux personnes vivant à la Tzoumaz qui en auraient besoin. Dans ce cas précis, avec un trajet rallongé de 45 minutes, la solution de l'hélicoptère a été privilégiée.

Folgen für die Gemeinde und die Bewohner

Zusätzlich zu den primären Massnahmen sind bei einem solchen Ereignis zahlreiche Anpassungen nötig. So muss beispielsweise ans Wassermanagement gedacht und ein Sickerbecken installiert werden. Dann ist ein Sichtschutz nötig, da man den Beton vom Tal aus sieht und schliesslich benötigt man für die Menschen von La Tzoumaz ein Rettungskonzept. Da sich die Fahrt mit dem Auto um 45 Minuten verlängert, setzt man auf die Heli-Rettung.

Nous voyons qu'un seul événement impacte de nombreux aspects de la vie d'une région. Tout doit être pensé, calculé, pour essayer de résoudre la situation rapidement sans toutefois négliger des aspects primordiaux de sécurité, de finances ou encore d'adaptations des infrastructures.

Tous les à-côtés prennent du temps et demandent du budget supplémentaire. Il est donc nécessaire de planifier les travaux et discuter en amont avec les parties concernées afin de trouver les meilleures solutions.

Wie man sieht, wirkt sich ein solches Ereignis auf unzählige Aspekte des Lebens in einer Region aus. Es muss alles durchdacht und berechnet werden, um die Situation so rasch wie möglich zu lösen, ohne dabei wichtige Punkte wie Sicherheit, Kosten oder auch die Anpassung von Infrastruktur zu vergessen.

Alle diese zusätzlichen Fragen sind zeitaufwendig und erfordern ein zusätzliches Budget. Es ist also wichtig, die Arbeiten zu planen und dann frühzeitig mit den betroffenen Parteien die bestmöglichen Lösungen zu diskutieren.

Im Dialog mit der Bevölkerung

Le Service de la mobilité cherche depuis plusieurs années à dialoguer avec la population au sujet des projets qui touchent à la mobilité, notamment pour les traversées de localité. La volonté affichée est de redonner un espace à tous les usagers de la route et de transformer les routes en rues, notamment en remettant de la végétation là où c'est possible. Lorsqu'un projet s'apprête à être mis à l'enquête, on le présente à la population. Pourquoi? Parce que derrière tout plan, tout choix, il y a une réflexion qui mérite d'être partagée. Et parce que certaines craintes, certains freins méritent d'être entendus.

Partant de ce constat, nous avons élaboré un format de soirées d'information: une invitation à la population qui présente les enjeux principaux du projet, une soirée avec tous les intervenants qui s'expriment pour la salle puis, au moment de l'apéro, la possibilité pour le public de consulter les plans et de s'intéresser aux points plus précis ou privés du projet.

Pour des situations plus dramatiques, comme les laves torrentielles du val de Bagnes, la communication s'est avérée aussi très importante. La population ainsi que les élus communaux avaient besoin de comprendre ce qu'il se passait et de savoir ce qui était prévu pour la suite: plusieurs présentations ont eu lieu, toutes riches en échanges et en émotions.

Une autre situation qui requiert un dialogue constant concerne actuellement la région du Haut-Lac: avec un trafic pendulaire intense qui met sous pression toute la région, des rénovations de route cantonale qui arrivent au même moment que des travaux sur la voie ferroviaire, les craintes sont élevées pour les habitants de la région. Une page internet a donc été développée afin d'informer la population en continu: toutes les modifications de trafic sont répertoriées le plus précisément possible, y compris sur France. Un gros travail de coordination se joue sur ce projet!

Ces quelques exemples mettent en lumière l'importance d'avoir des systématiques pour inclure la population lors d'événements extraordinaires.

Die Dienststelle für Mobilität sucht seit mehreren Jahren den Dialog mit der Bevölkerung über Mobilitätsprojekte, insbesondere in Bezug auf Ortsdurchfahrten. Der erklärte Wille ist es, wieder Raum zu schaffen und Strassen in Plätze umzuwandeln, indem dort, wo es möglich ist, die Begrünung gefördert wird. Warum? Weil hinter jedem Plan, jeder Entscheidung eine Überlegung steht, die es verdient, geteilt zu werden. Und weil bestimmte Befürchtungen, bestimmte Hemmnisse es verdienen, gehört zu werden.

Deshalb haben wir ein Konzept für Informationsabende geschaffen. Diese Abende richten sich an die Bevölkerung und präsentieren die zentralen Aspekte des Projekts. Während der Veranstaltung haben alle Beteiligten die Gelegenheit, sich an Diskussionen zu beteiligen. Im Anschluss gibt es beim Apéro die Möglichkeit für die Anwesenden, die Pläne einzusehen und sich über spezielle oder private Aspekte des Projekts zu informieren.

Bei dramatischeren Situationen, wie den Murgängen im Val de Bagnes, erwies sich die Kommunikation ebenfalls als sehr wichtig. Die Bevölkerung sowie die Gemeindevertreterinnen und -vertreter mussten verstehen, was geschah und was als Nächstes geplant war: Es fanden mehrere Vorträge statt, die alle reich an Austausch und Emotionen waren.

Eine andere Situation, die derzeit einen ständigen Dialog erfordert, betrifft die Region Haut-Lac: Mit einem anhaltenden Pendelverkehr, der die gesamte Region unter Druck setzt, und Strassenrenovierungen, die gleichzeitig mit Arbeiten an der Eisenbahnlinie stattfinden, sind die Sorgen der Anwohner gross. Daher wurde eine Internetseite entwickelt, um die Bevölkerung kontinuierlich zu informieren: Alle Verkehrsanpassungen werden so präzise wie möglich dokumentiert. Das Projekt erfordert einen hohen Koordinationsaufwand!

Diese wenigen Beispiele verdeutlichen die Bedeutung von Systemen, um die Bevölkerung bei aussergewöhnlichen Ereignissen einzubeziehen.

Dessine ta rue: une plateforme pour imaginer, créer puis partager sa vision de l'espace public!

L'Office fédéral du développement territorial (ARE) lance chaque année un appel à projets dans le cadre de son Programme d'encouragement pour le développement durable. Ce programme soutient des projets innovants de communes, de cantons et d'institutions privées dans toute la Suisse qui contribuent à la réalisation des objectifs prioritaires par la Stratégie pour le développement durable 2030 du Conseil fédéral. Au printemps 2022, lors de la publication de cet appel à projets, une idée a germé: développer un outil digital favorisant la démarche participative, thématique mise en avant par le programme cette année-là. En effet, dans le cadre des projets de requalification des traversées de localités, une procédure de mandat d'études parallèles (MEP) ou de concours est organisée. Le meilleur projet est choisi par un jury soigneusement composé: souvent il s'agit d'un mélange d'élus, de personnes représentantes d'instances associatives et de professionnels. En amont, un processus participatif peut être mis en place dans les communes afin de prendre en compte les propositions, intérêts ou attentes de la population.

Au travers de ce projet d'outil digital, le SDM a souhaité aller plus loin: donner les moyens à la population d'imaginer sa rue, en y intégrant les contraintes, certes, mais de manière créative.

Dès lors, à quoi ressemble cet outil et comment fonctionne-t-il? Il s'agit d'un site internet (dessinetarue.ch) sur lequel différents projets peuvent être présentés. L'utilisateur choisit le projet qui le concerne et clique sur un «configurateur». Le plan de la rue ou de l'espace en question apparaît avec un choix de pictogrammes que l'utilisateur pourra insérer sur le plan afin de représenter la manière dont il imagine la rue ou l'espace à l'avenir. Il peut ainsi insérer de la végétation (arbres, fleurs), du mobilier urbain (banc, fontaine, jeux pour enfants, etc.), des personnages afin d'indiquer s'il veut un espace pour les piétons, les cyclistes, les bus ou les voitures. Il peut également préciser s'il souhaite plutôt avoir un sol en herbe, gravier ou béton. Il ne dessine donc pas, mais peut créer une image concrète de ce qu'il imagine. Il pourra ensuite partager cette image en l'envoyant par email aux responsables du projet.

Cet outil, simple à utiliser et accessible au plus grand nombre, a donc pour objectifs d'encourager la démarche participative et de la favoriser en offrant une alternative aux personnes qui ne se déplaceraient pas à un atelier participatif mais qui feraient part de leurs idées à distance.

L'idée de cet outil a séduit l'ARE qui a retenu ce projet et qui l'a soutenu financièrement. Il est disponible depuis ce printemps 2024 et pourra également être mis à disposition des communes.

Plattform «Dessine ta rue»: eine Vision des öffentlichen Raums erstellen, skizzieren und teilen

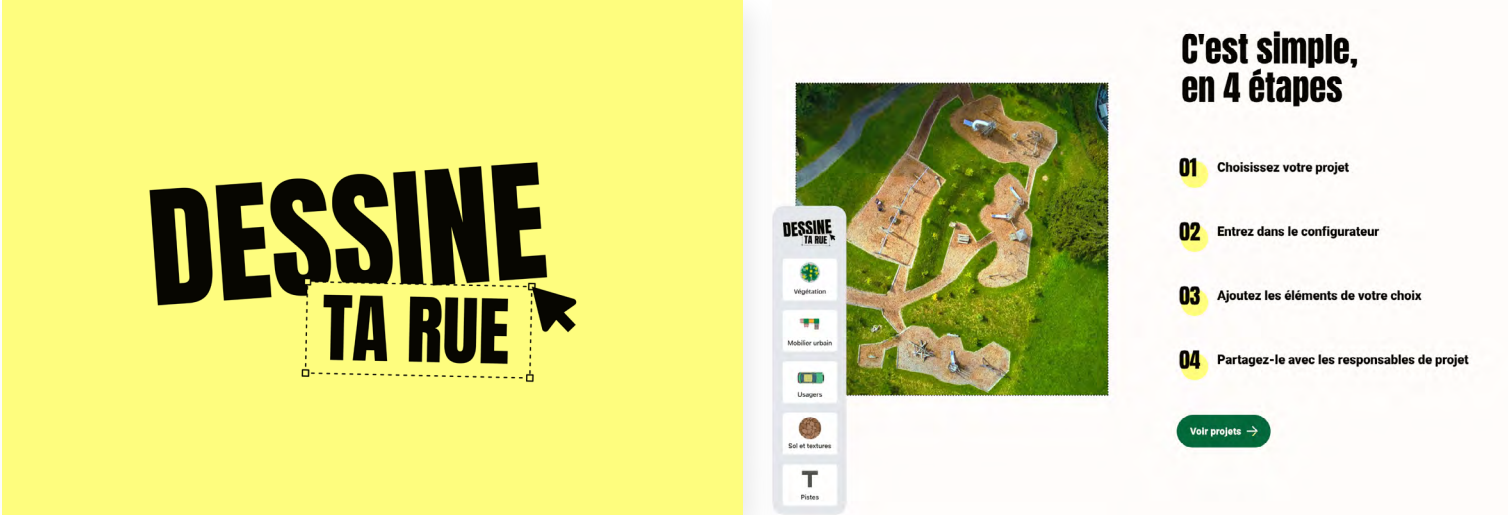
Im Rahmen seines Förderprogramms Nachhaltige Entwicklung lanciert das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) jedes Jahr einen Projektaufruf. Über das Förderprogramm werden innovative Projekte von Gemeinden, Kantonen und privaten Institutionen in der ganzen Schweiz unterstützt, welche zur Erreichung der Ziele beitragen, die der Bundesrat in seiner Strategie der nachhaltigen Entwicklung 2030 verankert hat. Als der Projektaufruf unter dem Motto «Nachhaltige Partizipation» im Frühling 2022 veröffentlicht wurde, entstand die Idee, ein digitales Tool zu entwickeln, das genau diesen Ansatz fördert. Im Rahmen der Neuklassifizierung von Ortsdurchfahrten wird üblicherweise ein Studienauftragsverfahren oder ein Wettbewerb ausgeschrieben. Das Siegerprojekt wird von einer Jury bestimmt, die sich meist aus Fachpersonen und Vertreterinnen und Vertretern von Organisationen und Verbänden zusammensetzt. Im Vorfeld können die Gemeinden in einem partizipativen Prozess die Vorschläge, Interessen oder Erwartungen der Bevölkerung zusammentragen.

Mit dem entwickelten Tool geht die DFM nun aber einen Schritt weiter und will es der Bevölkerung ermöglichen, ihre Strasse nach ihren eigenen kreativen Vorstellungen zu gestalten, wobei die technischen Vorgaben bereits ins Tool integriert sind.

Das Tool ist in eine Website (<https://dessinetarue.ch>) integriert, auf die verschiedene Projekte hochgeladen werden können. Der Benutzer oder die Benutzerin wählt das ihn oder sie betreffende Projekt und klickt auf «Konfigurator». Auf der Website erscheint der Plan der Strasse oder des Raums zusammen mit verschiedenen Piktogrammen, die sich in den Plan einfügen lassen, um eine eigene Vision der Strasse oder des Raums darzustellen. Es lassen sich Pflanzen (Bäume, Büsche, Blumen), urbanes Mobiliar (Sitzbänke, Brunnen, Spielmodule für Kinder) oder Nutzerinnen und Nutzer (Fussgänger, Fahrradfahrer, Busse, Autos) einfügen und bestimmen, ob der Untergrund aus Gras, Kies oder Asphalt sein soll. Es wird also nicht gezeichnet im eigentlichen Sinn, sondern eher ein konkretes Bild davon erstellt, was man sich vorstellt. Das Bild kann anschliessend per E-Mail mit den Projektverantwortlichen geteilt werden.

Das Tool ist einfach zu bedienen und kann von allen genutzt werden. Es soll den partizipativen Prozess fördern und eine Alternative für Personen bieten, die sich nicht an Workshops beteiligen, sondern ihre Vorstellungen lieber von zu Hause aus einbringen möchten.

Die Idee dieses Tools hat auch das ARE überzeugt, welches das Projekt in die nächste Phase geschickt und mitfinanziert hat. Die Plattform ist seit Frühling 2024 online (vorerst nur auf Französisch) und könnte auch den Gemeinden zur Verfügung gestellt werden.



Le saviez-vous ? L'administration cantonale a un réseau de délégués au développement durable

En novembre 2018, le Conseil d'État a adopté l'Agenda 2030 du développement durable cantonal. Cet agenda s'inspire des dix-sept objectifs du développement durable, à l'horizon 2030, définis par les Nations Unies et qui ont pour but de promouvoir la prospérité tout en protégeant la planète. À l'échelle cantonale, ce sont dix champs thématiques, pertinents pour le territoire valaisan, qui ont été réunis dans une stratégie. Un programme opérationnel est défini annuellement afin de les concrétiser sur le terrain et de regrouper les actions.

Pour mettre en œuvre cette stratégie et ce programme opérationnel, une direction stratégique composée de différents chefs de service a été créée. Le canton ne disposant pas de service du développement durable, il a fallu imaginer un relais au sein de chaque service de l'administration afin, entre autres, de diffuser les informations et de suivre la mise en place des mesures. C'est ainsi qu'est né le réseau des délégués au développement durable de l'administration.

Aujourd'hui, chaque service de l'administration a donc un répondant. Son rôle est de faire le relais entre la direction stratégique et son service. Il fera par exemple remonter les idées en lien avec la durabilité à son chef ou à sa cheffe de service, ou à la déléguée cantonale à la durabilité (Madame Christel Dischinger). Il sera amené – si la participation de son service est pertinente – à intégrer un groupe de travail pour la mise en place d'une mesure de durabilité à l'échelle de l'administration. Il pourra également évaluer des projets qui sont soumis dans le cadre de l'appel à projets du développement durable au sein de l'administration, ou encore relayer des informations au sein de son service.

Ce réseau a vu le jour courant 2019. Il a ensuite été freiné par le COVID. Ce n'est que depuis 2022 qu'il s'est véritablement développé. Une rencontre de ce réseau est organisée une fois par année afin de permettre un échange d'expériences et de discuter de différentes thématiques à l'échelle de l'administration, comme par exemple la mise en place de formations en lien avec le développement durable pour les collaboratrices et collaborateurs de l'administration.

Ce réseau est coordonné par la FDDM (Fondation du développement durable pour les régions de montagne) qui soutient l'administration pour tout ce qui relève du développement durable. Elle joue en quelque sorte le rôle de service du développement durable.

Si cette thématique vous intéresse, toutes les informations se trouvent sur www.vs.ch/agenda2030.

Et si vous avez des idées ou des réflexions en lien avec le développement durable à l'échelle de l'administration ou du SDM, n'hésitez pas à me contacter. En tant que déléguée de notre service, c'est volontiers que je vous répondrai. Ne vous étonnez pas non plus si vous recevez des informations de ma part en lien avec la durabilité.

Texte de Anne Duroux

Wussten Sie, dass... die Kantonsverwaltung ein Netzwerk an Delegierten für nachhaltige Entwicklung hat?

Im November 2018 hat der Staatsrat die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung angenommen. Sie orientiert sich an den von den Vereinten Nationen verabschiedeten 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung, die Kernstück der Agenda 2030 sind und zum Wohlstand der Menschen und Schutz des Planeten beitragen sollen. Für das Wallis wurden auf kantonomer Ebene 10 Themenfelder definiert und in einer Strategie festgehalten. Zur Strategie gibt es einen Aktionsplan, der jährlich die Massnahmen vor Ort konkretisiert und einen Überblick über die bereits laufenden oder geplanten Aktionen bietet.

Für die Umsetzung der Strategie und des Aktionsplans ist eine interdepartementale strategische Direktion verantwortlich, der verschiedene Dienstchefs angehören. Da der Kanton keine eigene Dienststelle für nachhaltige Entwicklung hat und in Zusammenhang mit der Fragestellung, wie sich Informationen innerhalb der Dienststellen am besten weiterleiten lassen, kam die Idee auf, innerhalb jeder Dienststelle der Verwaltung eine Ansprechperson zu bestimmen. So entstand ein internes Netzwerk von Delegierten für nachhaltige Entwicklung.

Mittlerweile hat jede Dienststelle der Verwaltung eine Ansprechperson. Ihre Rolle ist es, für den Kommunikationsfluss zwischen der strategischen Leitung und der Dienststelle zu sorgen. Beispielsweise leitet die Person Ideen in Sachen Nachhaltigkeit an den Dienstchef oder die Dienstchefin oder dann direkt an die kantonale Delegierte für Nachhaltigkeit (Christel Dischinger) weiter. Die Ansprechperson nimmt – falls die Beteiligung ihrer Dienststelle relevant ist – an einer Arbeitsgruppe teil, die sich um die Umsetzung von nachhaltigen Massnahmen auf Verwaltungsebene kümmert. Möglich ist auch, dass sie Projekte bewertet, die im Rahmen von Projektaufträgen innerhalb der Verwaltung eingereicht werden, oder Informationen weiterleitet.

Gegründet wurde das Netzwerk im Verlauf des Jahres 2019, wurde dann aber im Jahr darauf leider von der Covid19-Pandemie ausgebremst. Richtig Fahrt aufgenommen hat das Dispositiv deshalb erst 2022. Einmal jährlich wird ein Treffen dieses Netzwerks organisiert, bei dem Erfahrungen ausgetauscht und verschiedene Themen diskutiert werden, so wie z.B. die Durchführung von Schulungen in Sachen Nachhaltigkeit für die Mitarbeitenden der Verwaltung.

Koordiniert wird das Netzwerk von der FDDM (Stiftung für die nachhaltige Entwicklung der Bergregionen), welche die Verwaltung in Fragen zu Nachhaltigkeit unterstützt. Die Stiftung übernimmt in diesem Zusammenhang also quasi die Rolle der «Dienststelle für Nachhaltigkeit».

Mehr zum Thema finden Sie auf www.vs.ch/agenda2030. Wenn Sie selbst Ideen haben, wie sich Nachhaltigkeit innerhalb der Verwaltung oder der DFM umsetzen lassen würde, freue ich mich auf Ihren Anruf oder Ihre E-Mail. Als Ansprechperson unserer Dienststelle freue ich mich, wenn sich möglichst viele für die Thematik interessieren oder sogar engagieren. Und um den Funken überspringen zu lassen, werde ich Ihnen regelmässig Informationen oder News zum Thema nachhaltige Entwicklung zusenden.

Text von Anne Duroux





Le SUTIII teste des véhicules électriques

L'OFROU demande aux différentes unités territoriales de mettre en œuvre la stratégie énergétique 2050 dans l'entretien courant (ASTRA 76006). Cela a des conséquences importantes pour notre service. À partir du 1er janvier 2025, nous serons obligés d'acquérir uniquement des véhicules électriques pour tous les véhicules légers de plus de 3,5 tonnes. Les véhicules hybrides ne sont pas considérés comme électriques.

Cette même stratégie impose à notre service, dès le 1er janvier 2030, de n'acheter que des véhicules électriques, y compris pour les poids lourds. Afin de nous préparer à ces échéances, nous effectuons de nombreux tests pour vérifier si ces véhicules sont compatibles avec nos activités. Les principaux points analysés sont l'autonomie et les capacités de charge.

Pour les voitures, il existe actuellement suffisamment de possibilités sur le marché, et il n'y a pas de problèmes pour leur utilisation courante au sein de notre service. Un renouvellement de notre flotte sera planifié afin que toutes nos voitures et SUV soient en version électrique d'ici 2030 au plus tard.

Die DGEIII testet elektrische Fahrzeuge

Das ASTRA verlangt von den verschiedenen Gebietseinheiten, in der laufenden Instandhaltung die Energiestrategie 2050 umzusetzen (ASTRA 76006). Dies hat grosse Auswirkungen auf unsere Dienststelle. Ab dem 1. Januar 2025 sind wir dazu verpflichtet, bei der Neuanschaffung von leichten Motorwagen bis 3,5 Tonnen einzig Fahrzeuge mit Elektroantrieb zu beschaffen. Hybrid-Fahrzeuge gelten nicht als elektrisch.

Ab dem 1. Januar 2030 dürfen gemäss Strategie nur noch Fahrzeuge mit Elektroantrieb beschafft werden, wobei diese Regelung auch für schwere Motorwagen >3.5t gilt. Um uns auf diese Fristen vorzubereiten, führen wir derzeit zahlreiche Tests durch, um sicherzustellen, dass diese Fahrzeuge mit unseren Aktivitäten kompatibel sind. Die wichtigsten Punkte sind die Reichweite und die Ladekapazität.

Bei den Personenwagen gibt es bereits ausreichend Möglichkeiten auf dem Markt und wir sehen keine Probleme mit ihrer üblichen Nutzung innerhalb unserer Dienststelle. Die Erneuerung unserer Flotte wird so geplant, dass bis spätestens 2030 alle unsere Fahrzeuge und SUV mit einem Elektroantrieb laufen.



Notre service dispose également d'une quinzaine de bus pour nos électriciens. Ces véhicules sont utilisés non seulement pour les déplacements, mais aussi pour le stockage de tout l'outillage et des pièces de rechange. Un test effectué ce printemps a démontré que ces véhicules sont compatibles avec nos activités. L'acquisition d'un premier bus électrique est prévue pour cet automne, et le renouvellement de notre flotte de bus se fera progressivement au fur et à mesure du remplacement des véhicules existants.

Für unsere Elektriker stehen unserer Dienststelle ausserdem rund 15 Busse zur Verfügung. Diese werden nicht nur für den Transport verwendet, sondern auch als Lager für Werkzeug und Ersatzteile. Wie ein Test diesen Frühling gezeigt hat, eignen sich die Fahrzeuge gut für unsere Bedürfnisse. Die Anschaffung eines ersten Elektrobusses ist für diesen Herbst geplant, während die Erneuerung der restlichen Busflotte Schritt für Schritt beim Ersatz bestehender Fahrzeuge erfolgt.

Les difficultés pour le remplacement de nos véhicules commencent avec les camionnettes utilisées par nos équipes. Ces véhicules doivent avoir une grande autonomie ainsi qu'une capacité de chargement et de tractage importante. En effet, une patrouille complète du secteur depuis le centre d'entretien de l'Indivis à Charrat représente déjà un trajet de plus de 90 km. De plus, ces véhicules doivent pouvoir remorquer les équipements mobiles de signalisation, ce qui nécessite des capacités de traction conséquentes, impactant négativement l'autonomie du véhicule.

Un premier test effectué cet été avec une camionnette a donné des résultats moyens. Le principal problème réside dans le tonnage à vide élevé en raison des batteries. Ainsi, contrairement à nos camionnettes homologuées en 3,5 tonnes, ce type de véhicule est homologué en 5,0 tonnes. Il est donc nécessaire de disposer d'un permis poids-lourds pour conduire cet engin. Heureusement, tous nos ouvriers-chauffeurs possèdent ce permis.

Notre service n'a pas encore effectué de tests pour les poids lourds. Dans le cadre de l'association des unités territoriales, nous échangeons et évaluons les différentes possibilités qui s'offrent à nous. L'UT 1 (Berne) a commandé un camion 100 % électrique, destiné initialement au transport. L'UT 6 (St-Gall, Thurgovie, Appenzell) développe actuellement un camion 100 % électrique pour le déneigement, opérationnel depuis cet automne.

Notre service suivra attentivement les résultats de ces essais. Il est important de noter que la topographie alpine de notre périmètre et les conditions hivernales diffèrent considérablement de celles de ces deux UT. La décision de remplacer et de renouveler notre flotte nécessite une réflexion approfondie, car l'investissement est très important et nous devons trouver les équipements les mieux adaptés à nos tâches, tout en respectant les exigences de l'OFROU, qui finance nos prestations.

Schwierigkeiten beim Ersatz unserer Fahrzeuge gibt es bei den Lieferwagen und Transportern, die unsere Teams nutzen. Die Fahrzeuge müssen eine grosse Reichweite haben und über eine grosse Last- und Zugkapazität verfügen. Beispielsweise werden bei einer Patrouillenfahrt durch den gesamten Sektor vom Werkhof Indivis in Charrat bereits 90 km zurückgelegt. Ausserdem müssen diese Fahrzeuge in der Lage sein, mobile Signalanlagen zu ziehen, was eine grosse Zugkraft erfordert, die sich negativ auf die Reichweite des Fahrzeugs auswirkt.

Die ersten Tests, die wir diesen Sommer mit einem Kleinlaster durchgeführt haben, lieferten mittelmässige Ergebnisse. Das Hauptproblem liegt beim hohen Leergewicht, das auf die Batterien zurückzuführen ist. Im Gegensatz zu unseren Lieferwagen und Transportern, die für 3,5 Tonnen zugelassen sind, ist dieser Fahrzeugtyp für 5,0 Tonnen zugelassen. Damit benötigt man einen Fahrausweis der Kategorie C, um das Fahrzeug führen zu dürfen, was glücklicherweise aber bei allen unseren Chauffeuren der Fall ist.

Unsere Dienststelle hat noch keine Testfahrten mit Lastwagen durchgeführt. Wir tauschen uns regelmässig mit den anderen Gebietseinheiten aus und prüfen die verschiedenen Möglichkeiten, die sich anbieten. Die GE 1 (Bern) hat einen Elektro-LKW bestellt, der rein elektrisch fährt und für den Transport bestimmt ist. Die GE 6 (St. Gallen, Thurgau, Appenzell) entwickelt aktuell einen Elektro-LKW für die Schneeräumung, der seit diesem Herbst einsatzbereit ist.

Unsere Dienststelle wird die Ergebnisse dieser Tests aufmerksam verfolgen. Es ist aber wichtig zu wissen, dass die alpine Topographie unseres Gebiets und die Strassenbedingungen im Winter wesentlich von den anderen beiden Gebietseinheiten abweichen. Der Ersatz und die Erneuerung unserer Flotte erfordern eine fundierte Reflexion, da es sich um sehr hohe Investitionen handelt und wir den Balanceakt schaffen müssen zwischen den für unsere Aufgaben am besten geeigneten Fahrzeugen und den Vorgaben des ASTRA, das unsere Leistungen finanziert.

Pour les voitures, le prix d'achat d'un véhicule électrique est entre 20 et 50 % plus élevé qu'une voiture traditionnelle, tandis que pour un camion électrique, le coût est presque le double de celui d'un camion à moteur à combustion. Le problème le plus important concerne les véhicules particuliers tels que nos porte-outils et unimogs, pour lesquels il n'existe actuellement pas de solution électrique. Cependant, la technologie et les solutions évoluent rapidement dans ce domaine.

Pour atteindre les objectifs fixés (50 % de la flotte en électrique en 2035 et 100 % en 2040), l'OFROU doit également installer des équipements de chargement suffisants dans les différents centres d'entretien pour alimenter l'ensemble de nos véhicules (environ 100 véhicules, dont 40 camions et unimogs). Si l'OFROU a fixé des objectifs ambitieux, il se réserve le droit de prolonger les délais si les évolutions technologiques ne permettent pas de répondre aux besoins.

Gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ist bei der Anschaffung eines Elektro-Motorwagen mit 20 bis 50% höheren Kosten zu rechnen. Dahingegen ist der Preis für einen LKW mit Elektroantrieb fast doppelt so hoch wie bei einem Verbrenner. Das grösste Problem sehen wir allerdings bei den Spezialfahrzeugen sowie unseren Geräteträgern und Unimogs, für die es derzeit keine elektrischen Varianten gibt. Allerdings sehen wir, dass sich die Technologie und die Möglichkeiten in diesem Bereich rapide entwickeln.

Um die vorgegebenen Ziele zu erreichen (bis 2035 soll 50% der Flotte elektrisch sein, bis 2040 100%), muss das ASTRA in den verschiedenen Unterhaltszentren auch die nötige Ladeinfrastruktur für unseren Fahrzeugbestand (aktuell 100 Fahrzeuge, davon 40 LKWs und Unimogs) installieren. Auch wenn das ASTRA hochgesteckte Ziele vorgibt, behält es sich das Recht vor, die Fristen zu verlängern, wenn der technologische Entwicklungsstand nicht den Bedürfnissen entspricht.

Texte de Valérie Tissot

Text von Valérie Tissot





IMPRESSUM

Conception
LR communication

Rédaction
Stefan Luggen
Linda Tesauo
Martina Fellay
Anne Duroux
Pascal Pellouchoud
Gérald Varone

Laure Berg
Philippe Petit
Sébastien Terrettaz
Gaston Roth
Valérie Tissot

Traduction
Monika Gschwend
Philipp Mooser

Typographies
PolySans, Suisse Neue

Impression
Valmedia AG

Photographies
SDM
SUTIII
SDANA



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