

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

DYNAMIK

N°15

Avril 2025 | April 2025

LA MOBILITÉ EN ACTIONS

MOBILITÄT IN AKTIONEN



Sommaire

Inhalt

- 4 5 Édito | *Editorial*
- 6 7 Le Coin des RH | *Personal-Ecke*
- 8 9 Quelques brèves | *Kurznachrichten*
- 10 Le SDM en images | *Die DFM in Bildern*
- 11 Nos jubilaires | *Unsere Jubilare*
- 12 13 14 15 Il était une fois au SDM |
Es war einmal bei der DFM
- 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 Les chantiers |
Die Baustellen
- 26 27 28 Transports publics | *Öffentlicher Verkehr*
- 29 30 31 32 33 SUTIII | *DGEIII*
- 34 SUTIII – Statistiques 2024 | *DGEIII – Statistiken 2024*
- 35 SDM – Statistiques 2024 | *DFM – Statistiken 2024*



Chères et chers collègues

Avec plus de 300 collaboratrices et collaborateurs, le Service de la mobilité (SDM) est en constante évolution. Chaque départ est une occasion de repenser notre fonctionnement, d'améliorer la collaboration transversale et de réexaminer nos tâches quotidiennes à la lumière des défis à venir.

Récemment, plusieurs changements marquants ont eu lieu au sein de notre équipe. Jérémie Fellay a succédé à Roland Crettaz, chef historique de la section Personnel, Administration et Finances (PAF), qui a pris sa retraite après 30 ans de collaboration dans notre service. Jean-Paul Maye prendra les rênes cet été de l'arrondissement 3 du Bas-Valais, succédant à Sébastien Lonfat que nous profitons de remercier chaleureusement. Enfin, notre chef de service, Vincent Pellissier, nous quitte après avoir conduit le SDM pendant 10 ans, jour pour jour.

L'impact de Vincent Pellissier sur notre service est colossal. Sous sa direction, le SDM a évolué du Service des routes, transports et cours d'eau (SRTCE) à un véritable Service de la mobilité (SDM). Il a piloté des projets majeurs, comme la rédaction de la nouvelle Loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne (LTPMBQuot), ainsi que la révision de la Loi sur les routes (LR). Vincent a également façonné le Concept cantonal de la mobilité 2040 et posé les jalons de la stratégie de mobilité douce 2040, deux outils stratégiques adoptés par le Conseil d'État valaisan et qui définissent aujourd'hui la vision cantonale de la mobilité. En outre, il a dirigé le transfert de l'exploitation des six téléphériques, jusqu'alors gérés par le canton à la nouvelle société Alplift SA, marquant ainsi une étape importante dans la modernisation de la gestion des remontées mécaniques valaisannes.

En tant qu'ingénieur passionné, Vincent aime mettre les mains dans les projets d'infrastructures, décomplexifier les problèmes et sortir des sentiers battus. Son approche novatrice a permis de rehausser le niveau qualitatif de nos projets et, par extension, les compétences de tout le personnel du SDM. Un exemple marquant de sa vision avant-gardiste est le projet de requalification de la traversée de Vétroz. Initié en 2015 au travers d'un mandat d'études parallèles, ce projet se concrétise aujourd'hui dans le terrain. Nous ne pouvons passer sous silence sa gestion exemplaire des intempéries, notamment celles de 2023 et 2024, avec par exemple la reconstruction en un temps record du tunnel de la Tzoumaz

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Mit ihren über 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist die Dienststelle für Mobilität (DFM) in ständiger Bewegung. Jeder Personalabgang verstehen wir als Anstoss, unsere Arbeitsweise zu überdenken, die Zusammenarbeit über Abteilungsgrenzen hinaus zu verbessern und unsere täglichen Aufgaben mit Blick auf die Herausforderungen der Zukunft neu zu bewerten.

In den vergangenen Monaten gab es innerhalb unseres Teams eine Reihe grundlegender Veränderungen. Jérémie Fellay trat in die Fussstapfen von Roland Crettaz, unserem Chef der Sektion Personal, Verwaltung und Finanzen, der nach 30 Jahren in unserer Dienststelle quasi zum Inventar gehörte und nun in Pension ging. Herr Jean-Paul Maye wird auf den Sommer die Leitung des Kreises 3 Unterwallis übernehmen. Er tritt die Nachfolge von Sébastien Lonfat an, dem wir an dieser Stelle herzlich danken möchten. Und schliesslich stellt unser Dienstchef Vincent Pellissier die Segel neu und wird Chef der Schifffahrtsgesellschaft CGN, nachdem er in den vergangenen 10 Jahren bereits die DFM sicher durch jeden Sturm geführt hat.

Der Einfluss, den Vincent Pellissier auf unsere Dienststelle hatte, ist nicht in Worte zu fassen. Unter seiner Leitung hat sich die DFM von einer Dienststelle für Strassen, Verkehr und Wasserbau (DSVW) zu einer echten Dienststelle für Mobilität (DFM) gemausert. Vincent war die treibende Kraft hinter vielen bedeutenden Projekten, so beispielsweise dem Entwurf des neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr oder der Revision des Strassengesetzes. Seine Handschrift erkennen wir auch im kantonalen Mobilitätskonzept 2040 und auch der Kantonalen Strategie Langsamverkehr 2040 prägte er wesentlich mit; zwei strategische Instrumente, die vom Walliser Staatsrat verabschiedet wurden und heute die kantonale Vision von Mobilität vorgeben. Darüber hinaus verantwortete er die Überführung des Betriebs der sechs bis anhin vom Kanton verwalteten Seilbahnen in die neu gegründete Gesellschaft Alplift AG – ein wichtiger Schritt hin zu einer modernen Verwaltung der Walliser Bergbahnen.

Als leidenschaftlicher Ingenieur lag es in Vincents DNA, bei Infrastrukturprojekten mitanzupacken, komplexe Inhalte auf das Wesentliche zu reduzieren und unkonventionelle Lösungen auf den Tisch zu bringen. Seine innovative

ou la réalisation express d'un nouveau téléphérique entre Champsec et Sarreyer. Aujourd'hui, alors que Vincent nous quitte pour relever de nouveaux défis à la direction de la Compagnie Générale de Navigation (CGN) sur le lac Léman, nous commençons vraiment à percevoir les fruits de son travail.

Chères et chers collègues, en cette période de transition, notre solidarité est la boussole qui guidera notre équipe au travers des enjeux passionnants à venir, au service de la population valaisanne. Enfin et en votre nom à toutes et tous, nous t'adressons, M. l'ingénieur cantonal, Cher Vincent, un immense merci pour ton leadership inspirant, pour ton engagement et pour ton dévouement sans faille.

Bon vent, mon capitaine, et quoi qu'il arrive, «ça va aller»! ●

Eric Duc, Ingénieur cantonal suppléant,
Chef de la section INFRA du SDM

Art wirkte sich positiv auf die Qualität unserer Projekte aus und wir als Mitarbeitende profitieren direkt von seinem Know-how. Um nur ein Beispiel für seine avantgardistische Vision zu geben: die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt von Vétroz, die 2015 im Rahmen eines Studienauftrags lanciert und bereits heute umgesetzt wird. Ebenso in Erinnerung bleiben wird sein kühler Kopf und sein überlegtes Handeln bei den Unwettern in den Jahren 2023 und 2024. Ihm ist es zu verdanken, dass der Tunnel bei La Tzoumaz in Rekordzeit Instand gestellt oder im Schnelldurchgang eine neue Seilbahn zwischen Champsec und Sarreyer errichtet wurde. Heute, da uns Vincent wie gesagt in Richtung Genfersee verlässt, um dort die Leitung der Generaldirektion der CGN zu übernehmen, wird uns erst klar, welche Wegstrecke wir mit ihm zurücklegen durften.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, lasst uns in dieser Übergangszeit den Zusammenhalt in unserer Dienststelle als unseren Kompass nutzen – er wird uns helfen, als Team die bevorstehenden Herausforderungen mit Entschlossenheit und Engagement zu meistern. Im Namen aller möchten wir dir, lieber Vincent, für dein inspirierendes Leadership, dein Engagement und deinen unermüdlichen Einsatz danken.

Allzeit gute Fahrt, mein Kapitän, und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel! ●

Eric Duc, Stv.-Kantonsingenieur, Chef der Sektion Planung
und Verwaltung der Infrastrukturen der DFM

Prévention des coups de chaleur – Vous y avez participé!

En 2024, plus de 90 volontaires ont participé au projet CANIS, un projet destiné à prévenir les coups de chaleur. Vous trouverez ci-après un petit retour de ce projet. Merci encore aux volontaires!

Le projet CANIS en bref

Nous avons voulu identifier les paramètres qui déterminent l'arrivée du coup de chaleur, à savoir les caractéristiques environnementales (température ambiante, humidité, ombrage) et celles de l'activité professionnelle (efforts, habillement) grâce à la participation volontaire de collaborateurs du SUTIII et du SDM, de juin à septembre 2024. La température interne des participants a été mesurée au moyen d'un bracelet porté pendant leurs jours de travail. Lorsqu'un niveau d'alerte est atteint, le bracelet émet une alarme visuelle, sonore et vibratoire. L'alerte est donnée avant l'apparition des symptômes, ce qui permet d'agir rapidement (stopper l'activité, rafraîchir le corps) et d'éviter le coup de chaleur. Nous avons également recueilli des informations sur les conditions de déclenchement des alarmes directement auprès des travailleurs.

Résultats

Sur 73 bracelets analysés, 12 alarmes ont retenti durant la période estivale, en plaine comme en altitude.

Nombre de bracelets analysés	Nombre d'alarmes	Incidence relative (%)
73	12	16.4

Aucun participant n'a décrit de symptôme sévère. Dans 90% des cas, les alarmes ont sonné lors de travaux impliquant une activité physique intense. Des gestes simples – une dizaine de minutes de repos et boire de l'eau – ont permis dans tous les cas de mettre fin à l'alarme, la température du corps s'étant à nouveau abaissée. Chacun a pu reprendre son activité.



Bracelet Canaria, Biodata Bank | Canaria Armband, Biodata Bank

Prävention von Hitzschlägen – ein grosses Dankeschön für eure Teilnahme!

2024 beteiligten sich über 90 Freiwillige am Projekt CANIS, dem Projekt zur Prävention von Hitzschlägen. Hier ein kurzes Feedback zu den Projektergebnissen und ein grosses Dankeschön an alle, die beim Projekt mitgewirkt haben!

Das Projekt CANIS kurz vorgestellt

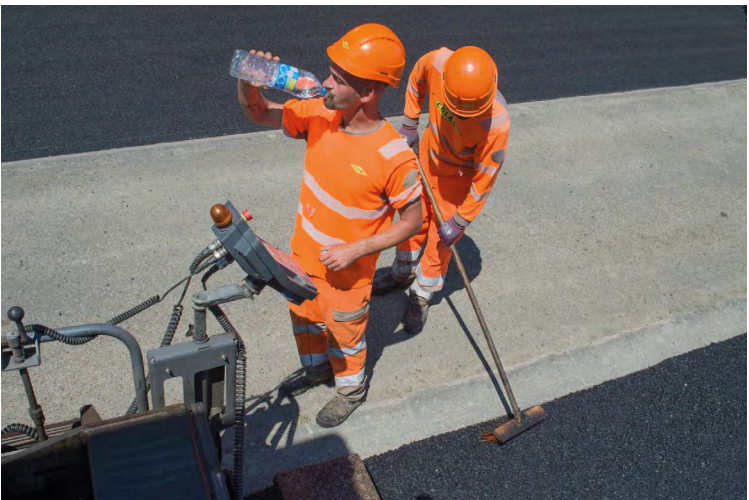
Durch ein Monitoring der Mitarbeitenden der DGEIII und der DFM, das von Juni bis September 2024 lief, wollten wir die Faktoren ermitteln, die das Risiko eines Hitzschlags beeinflussen – darunter Umweltbedingungen (Umgebungstemperatur, Luftfeuchtigkeit, Schatten) und arbeitsspezifischen Aspekte (Grad der körperlichen Belastung, Kleidung). Mithilfe eines Armbands, das während der Arbeit zu tragen war, wurde die Körpertemperatur der Teilnehmenden gemessen. Sobald eine kritische Stufe erreicht wird, gibt das Armband durch Ton- und Farbcodes sowie durch Vibration einen Alarm ab. Dies geschieht bevor erste Symptome auftreten, womit die Betroffenen rasch handeln (Aktivität pausieren, Körper abkühlen) und so einen Hitzschlag vermeiden können. Neben der Auswertung dieser Daten haben wir die Teilnehmenden zu den Umständen befragt, unter denen die Alarme jeweils auftraten.

Ergebnisse

Von den 73 analysierten Armbändern gingen während der Sommerzeit 12 Alarme aus, sowohl bei Arbeiten in der Talebene als auch in höheren Lagen.

Anzahl analysierte Armbänder	Anzahl Alarme	Relatives Risiko (%)
73	12	16.4

Keiner der Teilnehmenden meldete schwere Symptome. In 90% der Fälle traten die Alarme bei Arbeiten auf, die mit starker körperlicher Aktivität verbunden waren. Einfache Massnahmen, wie eine 10-minütige (Trink-)Pause, führten in sämtlichen Fällen zur Beendigung des Alarms, da die Körpertemperatur wieder gesunken war. Jeder konnte seine Tätigkeit wieder aufnehmen.





Recommandations

Le coup de chaleur peut survenir y compris lorsque la météo semble permettre un travail physique intense et même en altitude. Lors de fortes chaleurs, il est donc primordial de s'hydrater régulièrement afin d'être capable de transpirer et d'évacuer la chaleur. Organiser les activités, faire des pauses à l'ombre, adapter l'intensité du travail physique aux conditions climatiques sont autant des moyens de laisser au corps le temps de s'adapter, que de récupérer et de prévenir le coup de chaleur.

Les voitures sont équipées de thermomètre afin d'éviter la surchauffe du moteur: lorsque le voyant s'allume sur le tableau de bord, c'est que le système de refroidissement est défaillant, qu'il faut rapidement arrêter le moteur et le laisser se refroidir.

De façon similaire pour le corps humain, en cas de surchauffe, il faut stopper l'activité et se rafraîchir avant de redémarrer. Le bracelet, c'est le thermomètre qu'il nous manque pour en prendre conscience.

Empfehlungen

Hitzschläge können auch dann auftreten, wenn die Temperaturen unserer Einschätzung nach intensive körperliche Arbeit erlauben. So können Hitzschläge auch in höheren Lagen auftreten. Bei hohen Temperaturen ist es daher wichtig, regelmässig zu trinken, damit unser Körper schwitzen und die Hitze so abtransportieren kann. Dass man Aktivitäten klug plant, Pausen im Schatten verbringt und die Intensität von körperlicher Arbeit an die klimatischen Bedingungen anpasst, ermöglichen es dem Körper, sich zu akklimatisieren, zu erholen und einem Hitzschlag vorzubeugen.

Fahrzeuge sind immer mit Thermometern ausgestattet, die uns vor einer Überhitzung des Motors warnen. Jeder weiss: Wenn das Lämpchen auf dem Armaturenbrett aufleuchtet, ist das Kühlsystem defekt und der Motor muss schnell abgestellt werden, um abzukühlen.

Das Gleiche gilt für unseren Körper: Wenn dieser überhitzt, muss man die Tätigkeit unterbrechen und sich abkühlen, bevor es weitergehen kann. Das im Monitoring eingesetzte Armband dient uns quasi als Thermometer, das uns diese Bedeutung in Erinnerung ruft.

Qu'est-ce que le coup de chaleur?

Habituellement, nous régulons efficacement notre température interne par la transpiration: le coup de chaleur est la faillite de ce système. Il peut se manifester par de la fièvre, une peau chaude et rouge, un pouls rapide, une pression artérielle basse, des vomissements ou des diarrhées ainsi que des manifestations neurologiques comme une confusion, des convulsions ou un malaise avec perte de connaissance.

Pendant les périodes de grandes chaleurs, les travailleurs du secteur de la construction, de l'entretien des routes ou les agriculteurs sont particulièrement à risque de coups de chaleur.

Was versteht man unter einem Hitzschlag?

Normalerweise reguliert unser Körper durch Schwitzen seine Temperatur sehr wirksam: Ein Hitzschlag trifft also dann ein, wenn dieses System versagt. Die Symptome, die damit einhergehen, sind Fieber, heisse, gerötete Haut, rascher Puls, tiefer Blutdruck, Erbrechen, Durchfall sowie neurologische Symptome wie Verwirrtheit, Krämpfe oder Unwohlsein mit Bewusstseinsverlust.

Während einer Hitzewelle haben insbesondere Arbeitnehmende auf dem Bau, im Strassenunterhalt oder in der Landwirtschaft ein erhöhtes Risiko, einen Hitzschlag zu erleiden.

Course de Noël

La Course de Noël, doyenne des courses de ville suisses, se déroule chaque année au mois de décembre à travers les rues de la vieille ville de Sion. La promotion de la santé et du bien-être des collaborateurs étant importante pour le SDM, il a été proposé à toutes et tous de mettre en pratique leur «mobilité» autrement, en s'inscrivant au challenge entreprises dans la Team SDM.

Pour cette toute première participation, 14 personnes se sont élancées sur les 2.8km du challenge entreprises, permettant au service de décrocher une remarquable 14ème place (sur 141 entreprises inscrites). Mais l'essentiel était bien ailleurs, la soirée s'étant poursuivie dans un carnotzet de la vieille ville, soirée conviviale aux accents culinaires italiens (pizza et vin rouge au menu).

Cette édition 2024 sera à coup sûr réitérée fin 2025, avec l'ambition et l'enthousiasme de voir d'autres collaborateurs rejoindre cette dynamique collective, afin que cet événement devienne une tradition pour notre service également.



Course de Noël à Sion | Weihnachtslauf Sitten

Weihnachtslauf

Der Weihnachtslauf von Sitten gilt als ältester Stadtlauf der Schweiz und findet jedes Jahr im Dezember in den Strassen der Altstadt von Sitten statt. Nachdem die Gesundheitsförderung der DFM besonders am Herzen liegt, wurden allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vorgeschlagen, «Mobilität» einmal anders zu denken und zusammen mit dem Team DFM in der Kategorie «Unternehmen» zu starten.

Für die erste Teilnahme der DFM meldeten sich 14 Personen an, welche die 2,8 km absolvierten und der Dienststelle so zum beachtlichen 14. Rang (von 141 gemeldeten Teams) verhalfen. Neben dem sportlichen Aspekt stand aber auch das Beisammensein im Fokus und so ging der Tag mit einem gemütlichen Abendessen in einem Carnotzet in der Altstadt zu Ende.

Die Teilnahme am nächstjährigen Lauf ist bereits beschlossene Sache und wir hoffen natürlich, noch mehr Mitarbeitende dafür motivieren und so innerhalb unserer Dienststelle eine neue Tradition einführen zu können.

Frühstück – Tag der offenen Tür im Coworking-Space «La Station» in St-Maurice

Am 3. Dezember fand in den Räumlichkeiten des Coworking-Spaces in St-Maurice ein Frühstück für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DRMU statt; dies, um ihnen den neuen Arbeitsraum näher vorzustellen.

Zur Erinnerung: Der von der Gemeinde verwaltete Coworking-Space wurde vor rund einem Jahr eröffnet und befindet sich im Bahnhofsgebäude. Er bietet rund 10 Arbeitsplätze und verfügt über ein Sitzungszimmer, das sich für Treffen mit 8-10 Personen eignet. Die DRMU mietet hier 4 Einzelbüros für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wer in der Region wohnt, hat also die Möglichkeit, den Coworking-Space als Alternative zum Homeoffice, für Sitzungen oder fürs Arbeiten beim Warten auf den Zug zu nutzen. Die Räumlichkeiten sind einladend und gemütlich ausgestattet. Es steht sogar eine kleine Küche zur Verfügung, wo Kaffee getrunken oder ein Gericht aufgewärmt werden kann.

Zu diesem ersten «Frühstück / Tag der offenen Tür» wurden in erster Linie jene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingeladen, die in der Gegend wohnen oder regelmässig aus beruflichen Gründen in der Region unterwegs sind und für die der neue Arbeitsraum also eine interessante Option wäre. Wer nicht am Tag der offenen Tür mit dabei war, hat natürlich trotzdem die Möglichkeit, den Coworking-Space zu nutzen!

Falls von Ihrer Seite Interesse besteht, finden Sie alle wichtigen Informationen zum Zugang und zur Nutzung der Räumlichkeiten auf folgender Intranetseite: <https://www.vs.ch/group/coworking-la-station>. Bei Fragen können Sie sich ausserdem per E-Mail (coworking@st-maurice.ch) an Natacha, die Leiterin des Coworking-Spaces, wenden, die sich gerne um Ihre Anliegen kümmert.

Text von Anne Duroux

Petit déjeuner – portes ouvertes au Coworking «La Station» de St-Maurice

Le 3 décembre dernier, un petit déjeuner a été organisé dans les locaux du coworking de St-Maurice. Cette invitation avait pour objectif de faire découvrir ce nouvel espace de travail, à disposition de toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs du DMTE.

Pour mémoire, ce coworking a ouvert ses portes il y a maintenant une année. Géré par la commune, il se situe dans le bâtiment principal de la gare de St-Maurice et offre une dizaine de places de travail ainsi qu'une salle de réunion d'une capacité de 8 à 10 personnes. Le DMTE y loue 4 bureaux pour ses collaboratrices et collaborateurs: n'hésitez donc pas à les utiliser comme alternative au télétravail si vous habitez la région, pour une séance ou encore dans l'attente d'un train. Ces locaux sont en effet accueillants et agréables, avec une kitchenette à disposition pour boire un café ou se réchauffer un plat.

Ce premier «petit déjeuner-portes ouvertes» a convié les collaboratrices et collaborateurs les plus susceptibles d'utiliser ce nouvel outil de travail, à savoir celles et ceux habitant la région ou s'y rendant régulièrement dans le cadre de leur activité professionnelle. Vous avez raté les portes ouvertes? Cela ne vous empêche pas d'utiliser le coworking.

Si cela vous intéresse, une page intranet réunit toutes les informations pour y accéder et l'utiliser: <https://www.vs.ch/group/coworking-la-station>. En cas de question, vous pouvez également écrire à l'adresse suivante: coworking@st-maurice.ch. Natacha, l'animatrice du lieu, se fera un plaisir de vous répondre.

Texte de Anne Duroux

Ouverture du tunnel des Évouettes

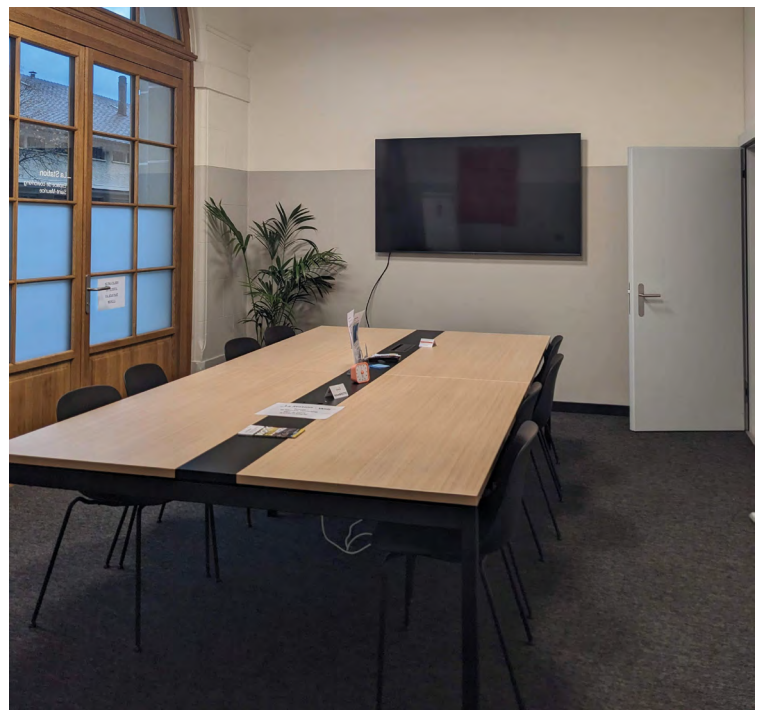
Après 7 ans de travaux, le chantier du tunnel de contournement des Évouettes touche à sa fin. Cet ouvrage de 657 mètres aura donné du fil à retordre à nos ingénieurs. C'est donc avec plaisir et fierté que nous vous annonçons l'inauguration de ce tunnel qui aura lieu le 13 septembre 2025 dès 11h30.

Mobilité dans la région du Haut-Lac

La mobilité dans la région du Haut-Lac demeure un enjeu majeur pour les habitants et pendulaires de la région. Si le Tunnel des Évouettes, qui sera inauguré le 13 septembre, résoudra une partie des désagréments, les travaux routiers restent un sujet d'inquiétude concernant leur impact sur la fluidité du trafic aux heures de pointe. Une page internet (en français) a donc été mise en ligne afin de coordonner les informations pour la population de la région: <https://www.vs.ch/web/sdm/travaux-d-assainissement-du-bruit-routier-h21bo-saint-gingolph>. Du côté du rail, la réhabilitation de la Ligne Sud-Léman suit son cours, actuellement entre les mains de la Région Auvergne Rhône-Alpes et du Canton de Genève. Affaire à suivre!

Un téléphérique, vraiment ?

Lorsque l'on doit trouver des solutions d'urgence pour la mobilité il vaut mieux être créatif, car parfois il faut sortir du cadre. Heureusement, au SDM, nous le sommes. Lorsque les dangers naturels réduisent les voies d'accès d'un village, il suffit parfois de... passer par les airs! Pour le village de Sarreyer, c'est la solution qui a été privilégiée. Aujourd'hui considérée comme un transport public, la cabine a déjà été adoptée par la population de ce village. Record du monde: aucun téléphérique n'a jamais été construit aussi vite pour un transport public!



Salle de réunion Coworking à St-Maurice | Tagungsraum des Coworking-Bereichs in St-Maurice

Eröffnung des Tunnels von Les Évouettes

Nach siebenjähriger Bauzeit neigen sich die Arbeiten am Umfahrungstunnel von Les Évouettes dem Ende zu. Das 657 m lange Bauwerk hat unseren Ingenieuren so einiges abverlangt und war alles andere als ein Kinderspiel. Entsprechend stolz sind wir, Ihnen die Einweihung des Tunnels am 13. September 2025 ab 11:00 Uhr bekannt geben zu dürfen.

Mobilität in der Region Haut-Lac

Für die Bewohnerinnen und Bewohner respektive die Pendlerinnen und Pendler der Region Haut-Lac bleibt Mobilität ein zentrales Anliegen. Auch wenn mit der für den 13. September geplanten Eröffnung des Tunnels von Les Évouettes ein Teil der Probleme behoben wird, werden die Strassenarbeiten und ihre Auswirkungen auf den Verkehrsfluss zu Stosszeiten weiterhin ein Grund zur Sorge sein. Um den Anwohnern die wichtigsten Informationen übersichtlich zur Verfügung zu stellen, wurde eine Website (auf Französisch) eingerichtet: <https://www.vs.ch/web/sdm/travaux-d-assainissement-du-bruit-routier-h21bo-saint-gingolph>. Was die Schiene angeht, sind die Bestrebungen zur Instandstellung der Bahnlinie Sud Léman auf Kurs und liegen aktuell bei der Region Auvergne Rhône-Alpes und beim Kanton Genf. Affaire à suivre, wie man auf Französisch so schön sagt.

Eine Seilbahn, echt jetzt ?

Wenn in der Mobilität dringend eine Lösung her muss, gilt es besser, kreativ zu sein, da im Notfall nicht alles nach einem vorgegebenen Schema gelöst werden kann. Zum Glück fehlt es der DFM nicht an kreativen Köpfen! Und wenn Naturgefahren die Zufahrtswege zu einem Dorf abschneiden, dann geht man halt wortwörtlich in die Luft. Genau diese Lösung wurde fürs Dorf Sarreyer gewählt. Die Gondelbahn wird als öffentliches Transportmittel eingestuft und von der Dorfbewölkerung rege genutzt. Und dabei wurde auch gleich ein Weltrekord aufgestellt: Noch nie wurde zu öV-Zwecken in so kurzer Zeit eine Gondelbahn erstellt!

Le SDM en images

Die DFM in Bildern



Atelier mobilité douce | Workshop zum Langsamverkehr



Sortie à ski | Skiausflug



Sortie à ski | Skiausflug

Nos jubilaires

Unsere Jubilare

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

Alle genannten Personen leisten einen wichtigen Beitrag zur Synergie zwischen der Dienststelle für Mobilität und der Dienststelle Gebietseinheit III. Ihnen an dieser Stelle ein grosses Dankeschön für ihr Engagement und ihre Treue! Alles Gute für die Zukunft.

35 ans

Lehner Pius
Cantonnier I |
Strassenwärter I

25 ans

- Escher Adolf
Ouvrier-chauffeur |
Arbeiter-Chauffeur
- Arnold Leo
Ouvrier-chauffeur |
Arbeiter-Chauffeur
- Dubuis Joël
Cantonnier I |
Strassenwärter I
- Mittaz Georges Alain
Collaborateur technique |
Technischer Mitarbeiter
- Anchisi Evelyne
Secrétaire |
Sekretärin
- Wyer Urs
Voyer de secteur |
Strassenmeister

20 ans

Sauthier Patrick
Chef d'arrondissement |
Kreischef

Rey Adam
Collaborateur technique |
Technischer Mitarbeiter

Jacquemoud Michel
Ouvrier professionnel |
Facharbeiter

Haas Ludwig
Collaborateur technique
spécialisé | Technischer
Sachbearbeiter

Stoffel Patrick
Directeur des travaux |
Bauleiter

Burgener Stefan
Chef de section |
Sektionschef

Kuonen Patrick
Cantonnier I |
Strassenwärter I

Gaspoz Anne-Laure
Secrétaire et Comptable
II | Sekretärin und
Buchhalterin II

Pellouchoud Pascal
Spécialiste santé et
sécurité | Verantwortlicher
Gesundheit und
Sicherheit

Aschillier René
Collaborateur technique |
Technischer Mitarbeiter

Rudin Jacques
Responsable finance
et controlling |
Verantwortlicher
Finanzen und Controlling

15 ans

- Siggen Fabien
Chef d'équipe | Gruppen-
chef
- Papilloud Guillaume
Assistant en information
documentaire | Fachmann
Information und
Dokumentation
- Métraiier Hervé
Cantonnier II |
Strassenwärter II
- Antille Didier
Cantonnier I |
Strassenwärter I

10 ans

- Christen Nicolas
Ouvrier-chauffeur |
Arbeiter Chauffeur
- Borgeat Fabien
Concierge | Abwart
- Esteve José
Voyer de secteur |
Strassenmeister
- De Francesco
Jean-Daniel
Cantonnier II |
Strassenwärter II
- Délèze Laurent
Ouvrier professionnel |
Facharbeiter
- Pellissier Vincent
Chef de service | Dienst-
chef
- Huguet Bertrand
Voyer de secteur |
Strassenmeister
- Gaudin Pierre
Ouvrier professionnel |
Facharbeiter
- Donnet Christian
Cantonnier II |
Strassenwärter II
- Squaratti Stefan
Collaborateur technique
spécialisé | Technischer
Sachbearbeiter
- Fellay Eric
Cantonnier II |
Strassenwärter II

5 ans

- Gabioud Cédric
Ouvrier-chauffeur |
Arbeiter-Chauffeur
- Droz Norbert
Ouvrier-chauffeur |
Arbeiter-Chauffeur
- Truffer Ralph
Chef d'équipe |
Gruppenchef
- Berguerand Raoul
Ouvrier-chauffeur |
Arbeiter-Chauffeur
- Bourban Sébastien
Ouvrier-chauffeur |
Arbeiter-Chauffeur
- Praz Vansintjan Christine
Secrétaire de direction |
Direktionssekretärin
- Genolet Marc-André
Chef section «Système
conduite/support» |
Sektionschef «Betriebs-
unterstützung»
- Tissot-dit-Sanfin Valérie
Secrétaire de direction |
Direktionssekretärin
- Furrer Anton
Chef d'atelier |
Werkstattleiter
- Luyet Jean-Baptiste
Chef de section
«ingénierie et travaux» |
Sektionschef «Ingenieur -
und Bauwesen»
- Margelist Lothar
Ouvrier professionnel |
Fachkraft
- Varone Frédéric
Chef section Infrastruc-
ture et exploitation |
Sektionschef «Infrastuk-
tur- und Betrieb»
- Vouillamoz Frédéric
Ouvrier professionnel |
Facharbeiter
- Antille Steve
Cantonnier II |
Strassenwärter II
- Fragnière Arnaud
Ingénieur | Ingenieur
- Varone Gérald
Collaborateur scienti-
fique | Wissenschaftlicher
Mitarbeiter
- Walpen Gilbert
Cantonnier II |
Strassenwärter II
- Lugon Alexandre
Cantonnier II |

Strassenwärter II

Martin Vincent
Cantonnier II |
Strassenwärter II

Savoy Cédric
Dessinateur-technicien |
Zeichner-Techniker

Gaspoz Pierre-Antoine
Ouvrier professionnel |
Facharbeiter

Rickenbach Philippe
Ingénieur | Ingenieur

Margelisch Helmut
Cantonnier II |
Strassenwärter II

Bruchez Frédéric
Cantonnier II |
Strassenwärter II

Derivaz Didier
Ingénieur ouvrages d'art |
Ingenieur Kunstbauten

Duroux Anne
Collaboratrice scienti-
fique | Wissenschaftliche
Mitarbeiterin

Strahm Marine
Ingénieure traversées
de localités | Ingenieurin
Ortsdurchfahrten

Gaspoz Christian
Directeur des travaux |
Bauleiter

Inderkummen Dario
Cantonnier I |
Strassenwärter I

Gaspoz Christian
Directeur des travaux |
Strassenwärter II

Pasquier Nicolas
Ingénieur chef de projet |
Projektleiter-Ingenieur

Lugon Moulin Raphaël
Cantonnier II |
Strassenwärter II

Dirren Jean-Pierre
Cantonnier II |
Strassenwärter II

Gaspoz Jean-Maurice
Cantonnier II |
Strassenwärter II

Gasser Eusebius
Directeur des travaux |
Bauleiter

Tenisch Kilian
Cantonnier II |
Strassenwärter II

• Service de l'unité territoriale III
Gebietseinheit III

Il était une fois au SDM

Es war einmal bei der DFM

Le tunnel de Menouve – Épisode 1

L'ancêtre oublié du tunnel du Saint-Bernard

Nombreux sont les projets de construction qui ne voient pas le jour, que ce soit pour des raisons politiques, techniques ou financières. On citera comme exemples l'ascenseur entre la place du Scex et la Basilique de Valère, le chemin de fer du Sanetsch ou le funiculaire menant au sommet du Cervin.

Le Tunnel de Menouve fait partie des cas beaucoup plus rares des projets arrêtés en cours de construction et qui ont disparu, depuis, de la mémoire collective.

L'origine du projet

Au début du 19e siècle, la route du Grand-Saint-Bernard est d'une qualité très inégale, certains tronçons permettent la circulation de chars mais les croisements de véhicules sont parfois périlleux dans certains passages accidentés.

Les autres tronçons, principalement ceux en altitude, ne permettent que le passage des mulets et une fois la neige arrivée, c'est surtout à dos d'hommes que les marchandises doivent être transportées.

Ce fut en novembre 1839, après l'introduction de la nouvelle constitution valaisanne, que le nouveau Grand Conseil décréta la construction d'une « route à chars » d'une largeur de 6 m qui serait ouverte jusqu'à la frontière.

En 1840 et 1841, l'ingénieur Ignace Venetz établit les plans pour une route d'Orsières au col du Grand-Saint-Bernard dont le tracé est proche de la route actuelle. Malheureusement, les tensions politiques et la guerre du Sonderbund entraînèrent l'arrêt des projets routiers.

Der Tunnel von Menouve – Episode 1

Die unbekannte Geschichte eines Alpentunnels am St. Bernhard

Es kommt häufig vor, dass Bauprojekte aus politischen, technischen oder finanziellen Gründen nicht realisiert werden können. Mehr oder weniger bekannte Beispiele dafür sind der Personenaufzug zwischen dem Place du Scex und der Basilika Valeria, die Eisenbahnlinie über den Sanetschpass oder die angedachte Standseilbahn auf den Gipfel des Matterhorns.

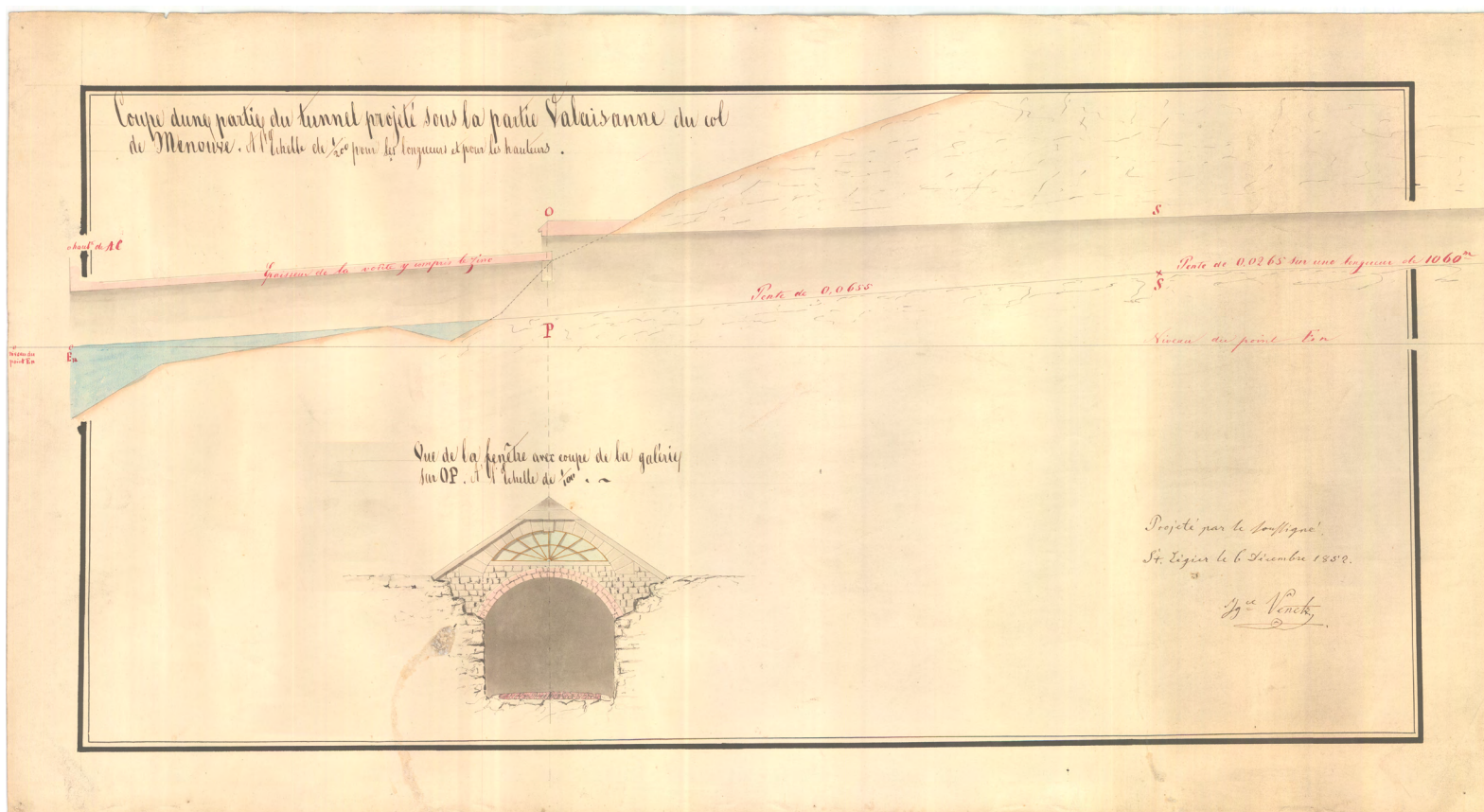
Auch der Tunnel von Menouve ist so ein Beispiel; das im Unterschied zu den oben erwähnten Luftschlössern effektiv in Angriff genommen und dann aber gestoppt wurde. Mittlerweile ist das Projekt aus dem kollektiven Gedächtnis verschwunden, weshalb wir Ihnen es hier vorstellen möchten.

Die Ursprünge des Projekts

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die Strasse auf den St. Bernhard von sehr unterschiedlicher Qualität. Während auf gewissen Abschnitten Fuhrwerke fahren konnten, war das Kreuzen auf anderen Passagen unmöglich oder zumindest extrem gefährlich.

Insbesondere in grossen Höhenlagen konnten Waren nur mit Maultieren oder sobald der erste Schnee fiel, nur auf dem Rücken von Trägern transportiert werden.

Nach dem Inkrafttreten der neuen Walliser Verfassung verfügte der Walliser Grosse Rat im November 1839 den Bau einer 20 Fuss breiten (6 m) Fahrstrasse über den St. Bernhard bis zur Grenze.



Tunnel de Menouve par Ignace Venetz, 1852, Archives du DTP | Tunnel von Menouve von Ignace Venetz, 1852, Archiv DTP

Une collaboration transfrontalière

En 1849, des contacts sont pris avec le Royaume de Sardaigne dont la région d'Aoste fait partie. Les Valdôtains sont partisans de la création d'une route royale et du percement d'un tunnel sous le col de la vallée de Menouve qui leur est plus facile d'accès que le Grand-Saint-Bernard. Des discussions et négociations y font suite, tant avec les États sardes qu'avec la Confédération.

Des études sont lancées et une commission sardo-suisse explore in-situ les possibilités de création de route par le Val Ferret et le col de Fenêtre et par la vallée de Menouve. Toutefois, cette commission n'explorera que le versant sud du col où la vallée est large et bien exposée sans se rendre du côté valaisan, qui est un vallon resserré et sujet aux éboulements et avalanches.

À la suite de cette inspection, une convention est signée le 14 août 1851, validant le projet de route et de tunnel par le col de Menouve. Côté sarde, c'est l'ingénieur de la Province d'Aoste, Guallini, qui est chargé de l'étude de la route et du tunnel. Côté valaisan, c'est l'ingénieur Ignace Venetz, alors ingénieur cantonal vaudois, qui est en charge de l'étude de la route d'accès d'Orsières jusqu'au tunnel et de l'adaptation de la route entre Martigny et Orsières.

L'étude définitive du tunnel et la direction du projet est attribuée à l'ingénieur Guallini qui établit les plans et devis en 1852. Le tunnel, qui sera percé à 400 m en dessous du col de Menouve (2732 m), aura une longueur de 2331 m, dont 1028 sur le Valais et 1303 sur la Sardaigne. Il sera large de 6 m et haut de 5,20 m. Il est prévu la construction d'une maison de cantonnement à chaque extrémité. La durée du percement est estimée à cinq ans.

Le percement et les constructions en lien avec le tunnel sont devisés pour un total de 800 000 francs, soit 430 000 francs pour la Sardaigne et 370 000 francs pour la Suisse.

De son côté, Venetz prévoit que la mise au gabarit de 6 m du tronçon Martigny-Orsières et la construction de la route d'Orsières au tunnel coûtera 450 000 francs.

Des aides et subventions sont demandées à la Confédération et aux cantons qui bénéficieraient du passage des marchandises par la nouvelle route projetée. Finalement, le financement sera supporté pour 300 000 francs par la Confédération, 200 000 francs par le canton de Vaud et 25 000 francs par le canton de Fribourg.

La participation de Fribourg sera en fait une radiation d'une partie de la dette du Valais qui avait « saisi » et transformé le couvent des ursulines en Palais du gouvernement.

En 1853, Ignace Venetz étudie la possibilité de création d'un tunnel ferroviaire de 5 km depuis les Hauts-de-Proz vers St-Rhémy, ce projet, très proche du tunnel routier actuel, sera finalement abandonné devant le refus catégorique des autorités sardes.

Daraufhin arbeitete der Ingenieur Ignace Venetz zwischen 1840 und 1841 die Pläne für ein Trasse von Orsières bis zum Hospiz aus, das nahe dem heutigen verläuft. Leider wurden die Strassenprojekte durch die heftigen politischen Kämpfe und den Sonderbundskrieg für Jahre auf Eis gelegt.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

1894 werden dann erste Kontakt zum Königreich Sardinien, zu dem das Aostatal gehört, geknüpft. Die Aostataler befürworteten die Einrichtung einer königlichen Strasse und den Bau eines Tunnels unterhalb des Col de Menouve, der für sie leichter zu erreichen war als der Grosse St. Bernhard. Es folgen Gespräche und Verhandlungen mit den sardischen Staaten und dem Bund.

Man nimmt Studien auf und die sardo-schweizerische Kommission prüft gar vor Ort die verschiedenen Möglichkeiten einer Strasse durchs Val Ferret, über den Col de Fenêtre und den Col de Menouve. Allerdings konzentriert sich die Kommission bei ihrer Ortsschau nur auf die Südseite des Passes, wo das Tal breit und sonnig ist. Das pure Gegenteil vom Walliser Menouve, ein kleines, wildes Tal, schattig und trübselig, voller Geröllfelder und Lawinenzüge.

Ohne das schweizerische Tal erkundet zu haben, unterzeichnen die Teilnehmer am 14. August 1851 ein beide Länder bindendes Abkommen, welches für alle zukünftigen Abmachungen als Basis dienen wird und eine Strasse sowie einen Tunnel unterhalb des Col de Menouve vorsieht. Bei den Sarden übernimmt M. Guallini, Ingenieur der Provinz Aosta, das Studium des Tunnels. Für die Walliser Seite wird der Ingenieur Ignace Venetz, zum Zeitpunkt Kantonsingenieur der Waadt, damit beauftragt, die Zufahrtsstrasse von Orsières bis zum Tunnel und die Verbreiterung der Strasse zwischen Martigny und Orsières zu planen.

Die definitive Studie des Tunnels und die Projektleitung wird dem Ingenieur Guallini anvertraut, der 1852 die Pläne und Offerte erstellt. Der Tunnel soll 400 m unter dem Col de Menouve (2732 m) gebohrt und 2331 m lang werden – wovon 1028 m auf Walliser Boden und 1303 m auf sardischem liegen. Er soll 6 m breit und 5,20 m hoch sein. An beiden Enden ist ein Wegerhaus vorgesehen. Die Dauer der Bohrung wird auf fünf Jahre geschätzt.

Der Kostenvoranschlag für den Durchstich und die Tunnelarbeiten beträgt CHF 800 000, wovon CHF 370 000 auf die Schweiz und CHF 430 000 auf Sardinien entfallen.

Venetz seinerseits schätzt die Verbreiterung der Strecke Martigny-Orsières und den Bau der Strasse von Orsières zum Tunnel auf CHF 450 000.

Beim Bund und den umliegenden Kantonen wird um Subventionen und Hilfen angefragt, da diese vom Warenverkehr auf der neuen Strasse profitieren würden. Am Ende



Plan de situation par Ignace Venetz, 1852, Archives du DTP | Lageplan von Ignace Venetz, 1852, Archiv DTP



Cantine de Proz en 1887, Ed. Georges Pillet, Médiathèque Valais – Martigny | Kantine von Proz im Jahr 1887, Ed. Georges Pillet, Mediathek Wallis – Martigny

En 1854, Venetz fit part de ses doutes à l'ingénieur Guallini en ce qui concerne le choix de l'emplacement du tunnel et le montant prévu pour son percement. Guallini s'était basé sur les données des entrepreneurs des mines de cuivres de la Valpelline pour ses calculs qui aboutissaient à un montant de 300 000 francs par kilomètre alors que Venetz se basait sur les tarifs de percement de tunnels de chemins de fer qui coûtaient alors plus d'un million par kilomètre. Malheureusement, l'ingénieur valdôtain restait inflexible.

Après une dernière exploration, une nouvelle convention est signée le 10 juin 1854 qui confirme le projet de tunnel à Menouve. Toutefois, les délégués valaisans, bien qu'ils adhèrent au projet, indiquent que le passage d'un tunnel sous l'hospice serait préférable. La réponse est catégorique, seul le passage de Menouve a l'aval du gouvernement sard.

Une mise en soumission est effectuée des deux côtés de la frontière avec un cahier des charges établi par l'ingénieur Guallini. Les entrepreneurs Sogno et Serra, d'Aoste, obtinrent le mandat en offrant d'effectuer les travaux pour 651 262 francs sur les 800 000 francs devisés. Les premières opérations de triangulation, prévues pour le printemps 1856, précéderont le commencement des chantiers.

Texte de Guillaume Papilloud, Archiviste

Episode 2 dans l'édition d'octobre 2025

beteiligen sich der Bund mit CHF 300 000, der Kanton Waadt mit CHF 200 000 und der Kanton Freiburg mit CHF 25 000 an der Finanzierung.

Die Beteiligung von Freiburg war als Erlass eines Betrags gedacht, den das Wallis den Freiburgern für die «Beschlagnahme» des Ursulinenklosters schuldete, in dem es sein Regierungsgebäude eingerichtet hatte.

1853 entwarf Ignace Venetz ein Projekt für einen 5 km langen Eisenbahntunnel von Hauts-de-Proz nach St-Rhémy. Dieses Projekt, das sehr nah am heutigen Strassentunnel lag, stiess aber bei den sardischen Behörden auf kategorische Opposition und wurde schliesslich aufgegeben.

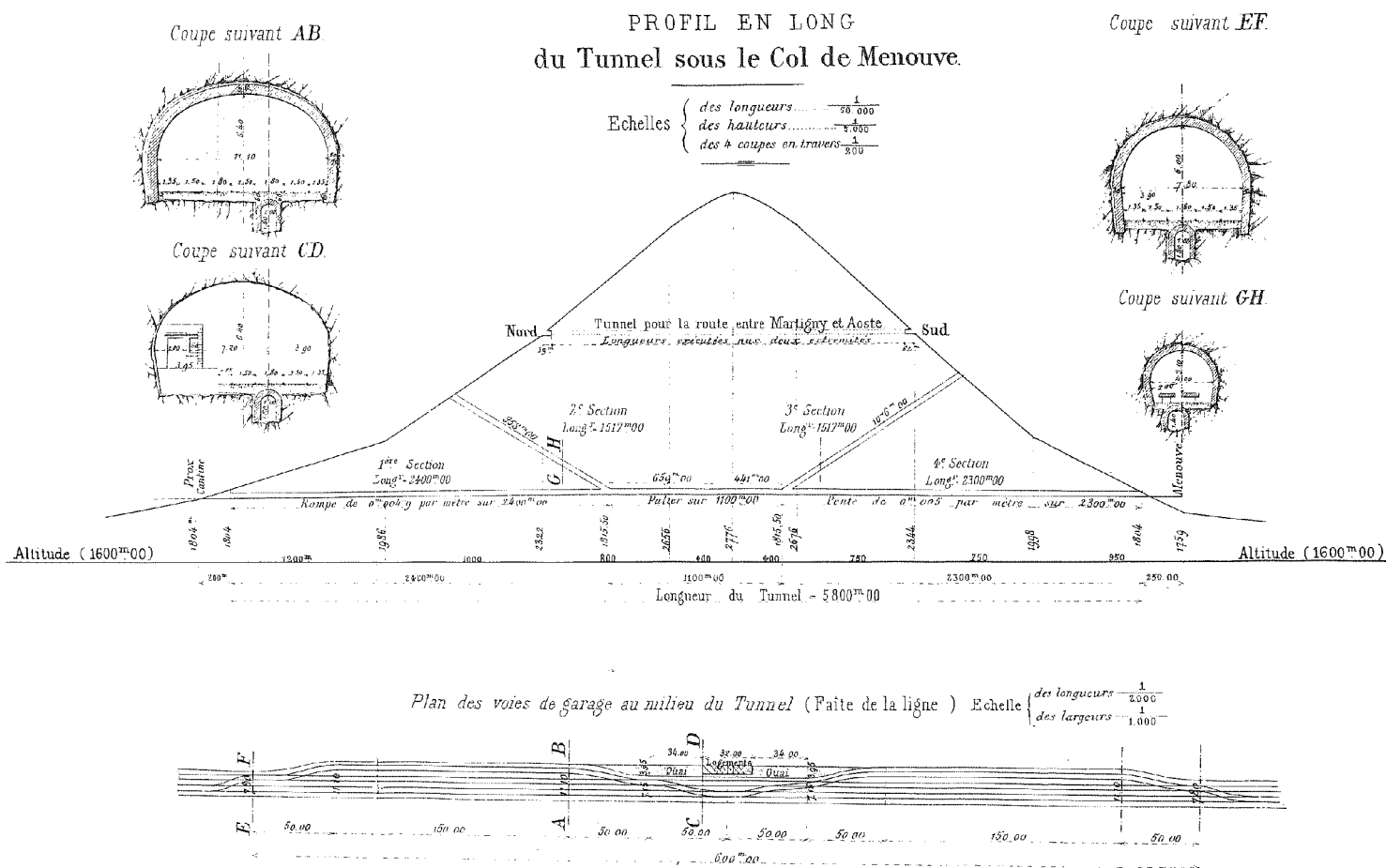
1854 teilte Venetz Ingenieur Guallini seine Bedenken zur Wahl des Tunnelstandorts und zum tief angesetzten Preis für die Tunnelbohrung mit. Guallini hatte sich auf die Ansätze von Kupferminenbetreibern im Valpellin bezogen und kam auf einen Betrag von CHF 300 000 pro Kilometer, während Venetz davon ausging, dass Eisenbahntunnels mindestens eine Million und mehr pro Kilometer kosteten. Allerdings stiess Venetz bei seinem Pendant aus dem Aostatal auf taube Ohren.

Nach einer letzten Überprüfung wurde am 10. Juni 1854 eine neue Konvention unterzeichnet, womit das Trasse von Menouve endgültig angenommen wurde. Die Walliser Delegierten gaben zwar ihre Zustimmung, betonten aber erneut, ihrer Meinung nach wäre ein Tunneldurchgang unter dem Hospiz vorzuziehen. Die Antwort fiel eindeutig aus: Die sardische Regierung zeigte sich nur mit dem Trasse von Menouve einverstanden.

Der Ingenieur Guallini arbeitete ein Pflichtenheft aus und die Arbeiten wurden auf beiden Seiten der Grenze ausgeschrieben. Der Zuschlag ging an die Unternehmer Sogno und Serra aus Aosta, welche die Arbeiten für CHF 651 262 anstatt der budgetierten CHF 800 000 ausführen wollten. Ab Frühling 1856 sollte mit der trigonometrischen Punktbestimmung und gleich darauf mit der Aushebung der Baugrube begonnen werden.

Text von Guillaume Papilloud, Archivar

Episode 2 in der Ausgabe vom Oktober 2025



Projet de chemin de fer avec un tunnel sous le col de Menouve, par Henry Lefebvre et Juvénal Dorsaz.

H. Lefebvre, J. Dorsaz, Traversée des Alpes par le Grand-Saint-Bernard. Mémoire à l'appui de l'avant-projet.

1

Journal
des travaux exécutés pour le Tunnel de Menouve.

1856.

Lambr. 2 Août

De retour de Turin, l'ingénieur arrive le matin du 1^{er} Bernard a procédé dans l'après-midi au placement des jalons établissant approximativement la position de l'axe du Tunnel sur le versant valaisan. Deux jalons ont été placés en ligne droite avec le repère fixé sur le col de Menouve et l'entrée sud du Tunnel. L'un de ces jalons a été placé sur le roc au bas duquel est supposée devoir se faire l'entrée valaisanne, l'autre sur la crête du plan des goudilles. Les jalons après fixation définitive de la ligne seront remplacés par des repères ancrés par piliers en maçonnerie.

L'après-midi pendant la journée, vers les 6 heures légère grêle sur le col, orage orphique abondante dans la soirée.

Dimanche 3 Août.

L'ingénieur est retenu à la cantine par une entorse de genou. Survenue le soir a fait lever par le S^r ing^r Bertrand le profil depuis le jalon placé au dessus de l'entrée du Tunnel jusqu'à un pt de repère stable dans un maillage précité. De ce relevement il résulte que la cote donnée par le projet est à 8 mètres au-dessous du pied du roc sur l'axe du Tunnel (voir le dessin N°1). — Beau temps le matin, grand orage le soir.

Kreis 1

Deibfelstunnel

Mit Naturgefahren kennt sich das Wallis aus wie kaum eine andere Region. Die Topographie des Kantons und die abgelegenen Täler haben unsere Vorfahren dazu gezwungen, Strassen zu bauen, die undenkbar scheinen. Obwohl die Planer und Erbauer der Strassen äusserst klug vorgegangen sind, müssen mittlerweile viele Strassenabschnitte angepasst werden, da sich die geologischen Risiken verändert haben oder gewisse Schutzelemente beschädigt wurden. Dies ist beispielsweise der Fall vor Einfahrt Eisten, welche an der Strasse zwischen Visp und Saas-Grund liegt.

Der Abschnitt Deibfels quert eine Zone mit einem hohen Felssturzrisiko. Da die Galerien nicht mehr den Normen entsprachen, entschied man sich für den Bau eines ca. 650 m langen Umfahrungstunnels, den wir Ihnen in der Dynamik-Ausgabe vom April 2022 bereits kurz vorgestellt haben.

Seit 2022 fanden folgende Vorbereitungsarbeiten statt:

- Sicherung der Orte «Turm» und «K1» durch Sprengen und Anbringen von Verankerungen;
- Installation von Schutznetzen am Nord- und Südportal (in Zusammenarbeit mit der DNAGE);
- Verlegen der Wasserversorgung in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Eisten;
- Vergabe der Arbeiten.



Installation von Sicherheitsnetzen | Pose des filets de protection

Arrondissement 1

Tunnel de Deibfels

Le Valais connaît bien la problématique des dangers naturels. La topographie du canton et les constructions dans des vallées reculées ont poussé nos ancêtres à construire des routes défiant l'imagination. Malgré leur ingéniosité, de nombreux tronçons de routes doivent être adaptés en raison de risques géologiques accrus ou d'éléments de protection endommagés. C'est par exemple le cas pour la route allant de Viège à Saas-Grund, au niveau d'Eisten.

Le tronçon de Deibfels traverse une zone présentant un risque élevé d'éboulement. Les galeries protectrices n'étant plus aux normes, un tunnel de contournement de 650m sera construit, comme vous l'aviez peut-être déjà lu dans l'édition d'avril 2022 du Dynamik.

Depuis 2022, des travaux préparatifs ont eu lieu:

- Sécurisation des lieux-dits Turm et K1 par dynamitage et ancrages;
- Mise en place des filets de protection aux portails nord et sud (en collaboration avec le Service des dangers naturels);
- Conduites d'amenée d'eau posées en collaboration avec la Commune de Eisten;
- Adjudication des travaux.



Für bestimmte Arbeiten ist der Helikopter notwendig | L'hélicoptère est nécessaire pour la réalisation de certains travaux

Dates et chiffres-clés | Daten und Fakten



Gegenüber der ursprünglichen Planung liegen die Arbeiten um ein Jahr im Verzug. Die Arbeiten am Südportal werden 2025 aufgenommen, während am Nordportal dann ab 2026 gearbeitet werden soll. Geplant ist, die Tunnelbetriebszentrale ab 2028 fertigzustellen und den Tunnel ab 2030 für den Verkehr freizugeben.

Die Besonderheiten der Baustelle

Besonders an dieser «Jahrhundertbaustelle» sind die wichtigen Synergien, die mit der Gemeinde Eisten eingegangen wurden. Es war eine intensive Zusammenarbeit mit den Behörden nötig, um Lösungen für die Wasserzufuhr zu finden, die für den Bau und den Betrieb des Tunnels nötig ist.

«Es ist eine Reserve von mindestens 250 m³ Wasser nötig, für den Fall, dass es beim Unterhalt und Betrieb zu Problemen kommt.»

Die enge Zusammenarbeit mit der Gemeinde kommt insbesondere bei der Stromversorgung des Bauwerks als auch beim Bau und der gemeinsamen Nutzung eines Mini-Werkhofs zum Tragen. Die ehemalige Strasse wird für den Verkehr gesperrt und zu einem Radweg umgenutzt. Die ehemaligen Galerien werden also in diesem Sinne saniert. Diese vorbildliche Zusammenarbeit möchten wir deshalb erwähnen, weil dies bei vergleichbaren Projekten nicht häufig in diesem Mass vorkommt.

Les travaux ont pris une année de retard par rapport au programme initial. Les travaux du portail sud débuteront en 2025, tandis que ceux du portail nord seront entamés d s 2026. Il est prévu de terminer la centrale d'exploitation du tunnel d s 2028 et d'envisager une ouverture à la circulation dès 2030.

Les particularités du chantier

Ce «chantier du siècle» dans le Haut-Valais se singularise par des synergies très importantes mises en place avec la commune d'Eisten. Un travail conséquent a été effectué avec les autorités afin de trouver une solution dans l'apport d'eau, tant pour la construction que pour l'exploitation du tunnel.

«Une réserve de 250 m³ d'eau au minimum est nécessaire en cas de problème lors de l'entretien et de l'exploitation.»

La collaboration accrue avec la commune s'est déclinée également pour l'alimentation en énergie électrique de l'ouvrage, ainsi que pour la construction et l'utilisation en commune d'un mini centre d'entretien. L'ancienne route sera fermée à la circulation, mais utilisée comme piste cyclable. Les anciennes galeries seront donc assainies dans ce but. Nous tenons à soulever cette collaboration exemplaire, qui n'est souvent pas aussi développée dans des projets similaires.

Schwierigkeiten

Bei einem Projekt dieser Grössenordnung muss mit einigen Schwierigkeiten und unvorhergesehenen Ereignissen gerechnet werden. Auch wenn es bei der Bewilligung keinerlei Probleme gab (Verpflichtungskredit des Grossen Rates wurde bereits im November 2021 gewährt), überstiegen die Kosten bei der Vergabe des ersten Loses den Kostenvoranschlag. Das Projekt musste in der Folge überarbeitet werden, um die Bau- und Sicherheitsmassnahmen zu optimieren.

Eine weitere inhärente Schwierigkeit des Deibfelstunnels sind die geologischen Gegebenheiten rund um den Tunnel. So durchquert der Tunnel zwei verschiedene Felszonen, was den Bau schwieriger macht und mehr Zeit in Anspruch nimmt. Im felsigen Teil liegt der Vortrieb dank Einsatz von Sprengstoff bei 3 bis 4 Meter pro Etappe. Im Lockergestein kommt man in einer Etappe von rund einem Tag jeweils bloss 50 bis 60 Zentimeter voran.

Und schliesslich verlaufen zwei Hochspannungsleitungen über die Portalbereiche des Tunnels. Zusammen mit den Stromanbietern des Tals mussten besondere Massnahmen getroffen werden. Während gewisser Arbeiten muss die Stromversorgung teilweise unterbrochen werden und die Kabel müssen nachgespannt werden, damit sie höher liegen. Die Kabel müssen ausserdem speziell nachgespannt und ein Mindestabstand von 3 bis 5 Metern (je nach Volt) zum Arbeitsbereich eingehalten werden, insbesondere wenn Grossbohrgeräte im Einsatz sind.

Les difficultés

Un projet d'une telle ampleur doit composer avec quelques difficultés et imprévus. Si l'autorisation a bel et bien été obtenue (crédit d'engagement du Grand Conseil en novembre 2021 déjà), les coûts lors de la première adjudication dépassaient le devis. Il a donc fallu réviser le projet afin d'optimiser les mesures de construction et de sécurité.

Une autre difficulté inhérente au tunnel de Deibfels est son environnement géologique. Le tunnel traverse en effet deux types de terrain, ce qui rend la construction plus difficile et prend plus de temps. Dans la partie rocheuse, il est possible d'avancer de 3 à 4 mètres par étape grâce à de l'explosif. Par contre, dans le terrain meuble, une étape d'environ une journée ne permet d'avancer que de 50 à 60 centimètres.

Enfin, deux lignes de haute tension traversent les zones des portails. Il a donc fallu prendre des mesures particulières avec les services électriques de la vallée. Durant certains des travaux, il faudra couper en partie l'électricité et tendre les câbles pour les mettre plus haut. Il faudra également les marquer spécifiquement et tenir compte d'une distance nécessaire de 3 à 5 mètres (selon voltage) avec la zone de travail, notamment lors de l'utilisation de machines à forer.



Sicherungsarbeiten im Bereich « Turm » | Travaux de sécurisation secteur « Turm »

Längste Strasse der Schweiz

Der doppelspurige Ausbau der NG18 von St.Niklaus nach Grächen wurde im Herbst 2024 abgeschlossen. Der Titel «längste Strasse der Schweiz» wurde von einem Grossrat des Bezirks Visp verliehen, da der Zeitraum von der ersten Projektierung im Jahr 1973 bis zur Fertigstellung über 50 Jahre umfasste.

Zwischen 2005 und 2024 wurde der bislang fehlende Abschnitt zwischen den Weilern «Wichul» und «Riedacher» auf einer Länge von 2,6 km in insgesamt acht Baulosen fertiggestellt. Auf der gesamten Strecke wurden sowohl berg- als auch talseitig bruchsteinverkleidete Stütz- und Futtermauern sowie Lehnkonstruktionen und Riegel errichtet, um die Stabilität des Geländes zu sichern. Zudem wurden die Wendeplatten «Rosse» und «Riedacher» ausgebaut.

Ein wichtiger Aspekt des Projekts war die anspruchsvolle Geologie des Geländes, zumal die Strasse in mehreren Bereichen Quellschutzzonen durchquert. Diese Gegebenheiten stellten zusätzliche Herausforderungen in der Planung und Ausführung dar.

Für den Tourismusort Grächen stellt der Abschluss des Strassenbaus einen bedeutenden Fortschritt dar, da die verbesserte Erreichbarkeit und Verkehrsinfrastruktur die Region weiter für den Tourismus erschliesst.

Text von Patrick Stoffel

La plus longue route de Suisse

L'aménagement à deux voies de la route secondaire de montagne 18 de St.Niklaus à Grächen a été achevé à l'automne 2024. Le surnom de «route la plus longue de Suisse» lui a été donné par un député du district de Viège, car la période entre le projet initial en 1973 et la fin des travaux s'est étendue sur plus de 50 ans.

Entre 2005 et 2024, le tronçon manquant de 2,6 km entre les hameaux de Wichel et Riedacker a été terminé en huit lots. Des murs de soutènement et de revêtement habillés de moellons, des ouvrages en encorbellement et des traverses ont été mis en place sur l'ensemble du parcours, tant en amont qu'en aval, afin d'assurer la stabilité du terrain. En outre, les lacets «Rosse» et «Riedacher» ont été élargis.

La géologie exigeante du terrain a constitué un aspect important du projet, d'autant plus que la route traverse des zones de protection des sources à plusieurs reprises. Ces conditions ont posé des défis supplémentaires lors de la planification et de la réalisation.

Pour le village touristique de Grächen, l'achèvement de la construction de la route représente un progrès important, car l'amélioration de l'accessibilité et de l'infrastructure de transport permet d'ouvrir davantage la région au tourisme.

Texte de Patrick Stoffel



Strasse vor dem Ausbau | La route avant l'élargissement



Strasse nach dem Ausbau | La route après l'élargissement

Modernes Verfahren für die Fahrbewilligung Täsch-Zermatt

Wie ein Beschluss des Staatsrats dies festlegt, darf die Kantonsstrasse von Täsch nach Zermatt nur von Berechtigten befahren werden. Obwohl zahlreiche Hinweistafeln vorhanden sind, verstehen Ortsunkundige, konkret Touristen, diese Zugangsbeschränkung jedoch regelmässig falsch. Abgesehen von einer hohen Busse laufen sie Gefahr, in Zermatt selbst Park- und Verkehrsprobleme zu verursachen.

Vor diesem Hintergrund wurde unter der Leitung der DFM eine Arbeitsgruppe gebildet, der neben der Kantonspolizei auch die Gemeinden Zermatt und Täsch angehören und die Überlegungen zur Problematik angestellt hat. Ziel war es, eine bessere Einhaltung des Fahrverbots durch Nichtberechtigte zu erzielen und die Beantragung und Vergabe der Fahr vignettes zu modernisieren. Bis anhin mussten Halter von Fahrzeugen bis 3,5 t persönlich auf dem Polizeiposten von Visp oder Zermatt eine Bewilligung auf Papier abholen.

Die erste Idee, die thematisiert wurde, bestand in einer physischen Barriere mit einem automatischen Kennzeichen-lesesysteme, in Kombination mit einer digitalen App, über die sich die Fahr vignette online beantragen lässt. Nach einer Analyse der technischen Anforderungen und der Nachteile eines solchen Systems sowie der Art und Dichte des täglichen Verkehrs wurde entschieden, in einem ersten Schritt auf die Installation einer Barriere und die automatische Nummernschilderkennung zu verzichten. Als erste wichtige Verbesserung setzte man auf die Entwicklung einer App zur Modernisierung des bis dato komplett manuellen Verfahrens, auf den Bau eines Kreisels, womit die Wegweisung und Wendemöglichkeiten verbessert werden, sowie auf eine bessere Beschilderung. Die Erfahrung wird zeigen, ob nach diesen Verbesserungen noch ein System mit einer Barriere und einer Nummernschilderkennung nötig sind oder nicht.

Seit dem 1. Dezember 2024 beantragen die Berechtigten ihre Fahrbewilligung über die App Strasse NG13 Zermatt, die ausschliesslich über unser Webportal zugänglich ist. Mit der App können Fahr vignettes für die Strasse und für Zermatt selbst für Fahrzeuge bis 3,5 t, für Fahrzeuge über 3,5 t und Anhänger beantragt werden. Es wurde eine Website eingerichtet, auf der sämtliche wichtigen Informationen zu finden sind: www.vs.ch/taesch-zermatt. Die Verwaltung der App und die Bewilligungen sind neu nicht mehr Sache der Kantonspolizei, sondern wurden der DFM (Sektion INFRA) übertragen, die bisher bloss die Bewilligungen für Fahrzeuge über 3,5 t (Ausnahmetransporte) verwaltete.

Fragen können an die E-Mail-Adresse strasse-ng13-zermatt@admin.vs.ch oder an eine speziell eingerichtete Telefonnummer gestellt werden. Wie bei jedem Systemwechsel gehen zahlreiche Fragen ein; insgesamt funktioniert das neue System aber bereits sehr gut.

Text von Anne Duroux

Le processus de demande d'accès à la route cantonale entre Täsch et Zermatt se modernise

La route cantonale entre Täsch et Zermatt est accessible uniquement à des ayants droit définis dans un arrêté du Conseil d'État. Cependant, malgré de nombreux panneaux de signalisation, cette limitation d'accès était régulièrement mal comprise. Ceci était particulièrement le cas des touristes souhaitant se rendre dans la station haut-valaisanne. Ils se soumettaient dès lors à un risque d'amende potentiellement élevé et surtout à des difficultés de circulation et de stationnement dans Zermatt.

Une réflexion a été conduite au sein d'un groupe de travail mené par le SDM et composé de la police cantonale ainsi que des communes de Täsch et de Zermatt. L'objectif était un meilleur respect des conditions d'accès à cette route et une modernisation du système de délivrance des autorisations. En effet, pour les véhicules jusqu'à 3.5 t, le détenteur du véhicule devait se rendre physiquement au poste de police de Viège ou de Zermatt afin d'obtenir une autorisation papier.

Le souhait était de mettre en place une barrière physique reliée à un système de reconnaissance de plaque d'immatriculation, le tout couplé à une application digitale pour demander une autorisation depuis son smartphone ou son ordinateur. Après analyse des exigences et contraintes d'un tel système, du type de trafic journalier et de sa densité, il a été décidé de laisser de côté, dans un premier temps en tous cas, la barrière et la reconnaissance par plaque. Le développement d'une application digitale, pour moderniser le processus jusque-là complètement manuel, la construction d'un giratoire, pour améliorer les indications et faire demi-tour, ainsi qu'une signalisation optimisée ont été jugés comme une première amélioration importante. L'expérience permettra de dire si un système de barrière et de reconnaissance par plaque est nécessaire ou non.

Ainsi, depuis le 1er décembre 2024, les ayants droit acquièrent leur autorisation de circuler via l'application Strasse NG13 Zermatt disponible uniquement depuis notre site internet. Cette application permet de faire des demandes de circuler sur la route cantonale pour les véhicules jusqu'à 3.5 t, mais également pour circuler dans le village de Zermatt pour tous types de véhicules. Une page internet a été créée afin de fournir toutes les informations nécessaires: www.vs.ch/taesch-zermatt. La gestion de cette application et des autorisations est passée des mains de la police cantonale aux mains du SDM (section INFRA), rejoignant ainsi la gestion des autorisations pour les véhicules de plus de 3.5 t (cellule Transports exceptionnels).

Pour toute question, une adresse email de contact a été mise en place: strasse-ng13-zermatt@admin.vs.ch ainsi qu'un numéro de téléphone. Comme lors de tout changement de système, les sollicitations sont nombreuses, mais le système fonctionne bien.

Texte de Anne Duroux



Arrondissement 2

Requalification de la route traversant Vétroz

La requalification de la route cantonale T9 au cœur de Vétroz est la première grande mesure en cours de réalisation du projet d'agglomération du Valais Central. Le chantier mené de concert par l'État du Valais et la Commune de Vétroz a démarré en septembre 2023 pour une durée totale de 30 mois sur 600 mètres linéaires de la route cantonale T9 et trois places communales. Outre les travaux principaux de génie civil représentant un montant de six millions de francs, des prestations d'aménagements paysagistes, de fourniture et pose de mobilier urbain, de serrurerie métallique et d'éclairage public seront réalisées pour un investissement supplémentaire d'environ deux millions de francs.

Planification et phasage

Le chantier est réalisé en quatorze phases distinctes par demi-chaussée de trois mètres de largeur pour huitante mètres de longueur, ceci afin de préserver les conditions de circulation de 14 000 véhicules par jour et un bus toutes les quinze minutes. Dès la phase de soumission, le SDM a exigé la pose de feux de chantier intelligents et compatibles avec les modules GPS télécommandés présents dans les huitante véhicules de la ligne n°311 de Car Postal (Sion-Martigny). Cette solution permet notamment de programmer des sens de circulation préférentiels différents entre les heures de pointe du matin et du soir et de prioriser une phase de feux à l'approche des transports publics. Les programmations des feux sont réadaptées pour chaque phase de chantier en fonction de la longueur des voies et de la présence de rues communales latérales.

À ce jour, la gestion du trafic est concluante et l'attente aux feux de chantier n'a jamais dépassé deux phases de feux, hors événements extraordinaires.

Kreis 2

Neugestaltung der Ortsdurchfahrt von Vétroz

Die Neugestaltung der Kantonsstrasse T9 durch Vétroz ist die erste grosse Massnahme, die im Rahmen des Agglomerationsprojekts Valais central realisiert wird. Der Spatenstich für die vom Staat Wallis und der Gemeinde Vétroz gemeinsam geleiteten Baustelle erfolgte im September 2023 und soll innerhalb von 30 Monaten fertig gestellt sein. Das Projekt erstreckt sich über 600 m der Kantonsstrasse T9 und umfasst 3 Begegnungsplätze der Gemeinde. Neben den Tiefbauarbeiten, für die CHF 6 Millionen budgetiert sind, sind weitere CHF 2 Millionen für landschaftsbauliche Gestaltungsarbeiten, urbanes Mobiliar, Metallbauarbeiten und die öffentliche Beleuchtung vorgesehen.

Planung und Phasen

Die Arbeiten werden in 14 einzelnen Phasen jeweils auf der halben Fahrbahn (3 m Breite und 80 m Länge) durchgeführt, um den Verkehrsfluss der täglichen 14 000 Fahrzeugen und des im Viertelstundentakt zirkulierenden Busses möglichst wenig zu beeinträchtigen. Bereits in der Ausschreibung verlangte die DFM die Installation von intelligenten Baustellenampeln, die mit den ferngesteuerten GPS-Modulen kompatibel sind, die in den 80 Fahrzeugen der Postauto-Linie Nr. 311 (Sion-Martigny) vorhanden sind. Diese Lösung ermöglicht die Programmierung unterschiedlicher bevorzugter Fahrtrichtungen zwischen den Hauptverkehrszeiten im Pendlerverkehr und die Priorisierung einer Grünphase, wenn sich ein öffentliches Transportmittel nähert. Die Programmierung der Ampel wird für jede Baustellenphase neu angepasst, je nachdem wie lang die Fahrbahnen sind und ob Seitenstrassen einbiegen.

Bis heute sind die Ergebnisse des Verkehrsmanagements positiv und die Wartezeit an den Ampeln betrug nie länger als zwei Ampelphasen, ausser natürlich bei ausserordentlichen Ereignissen.

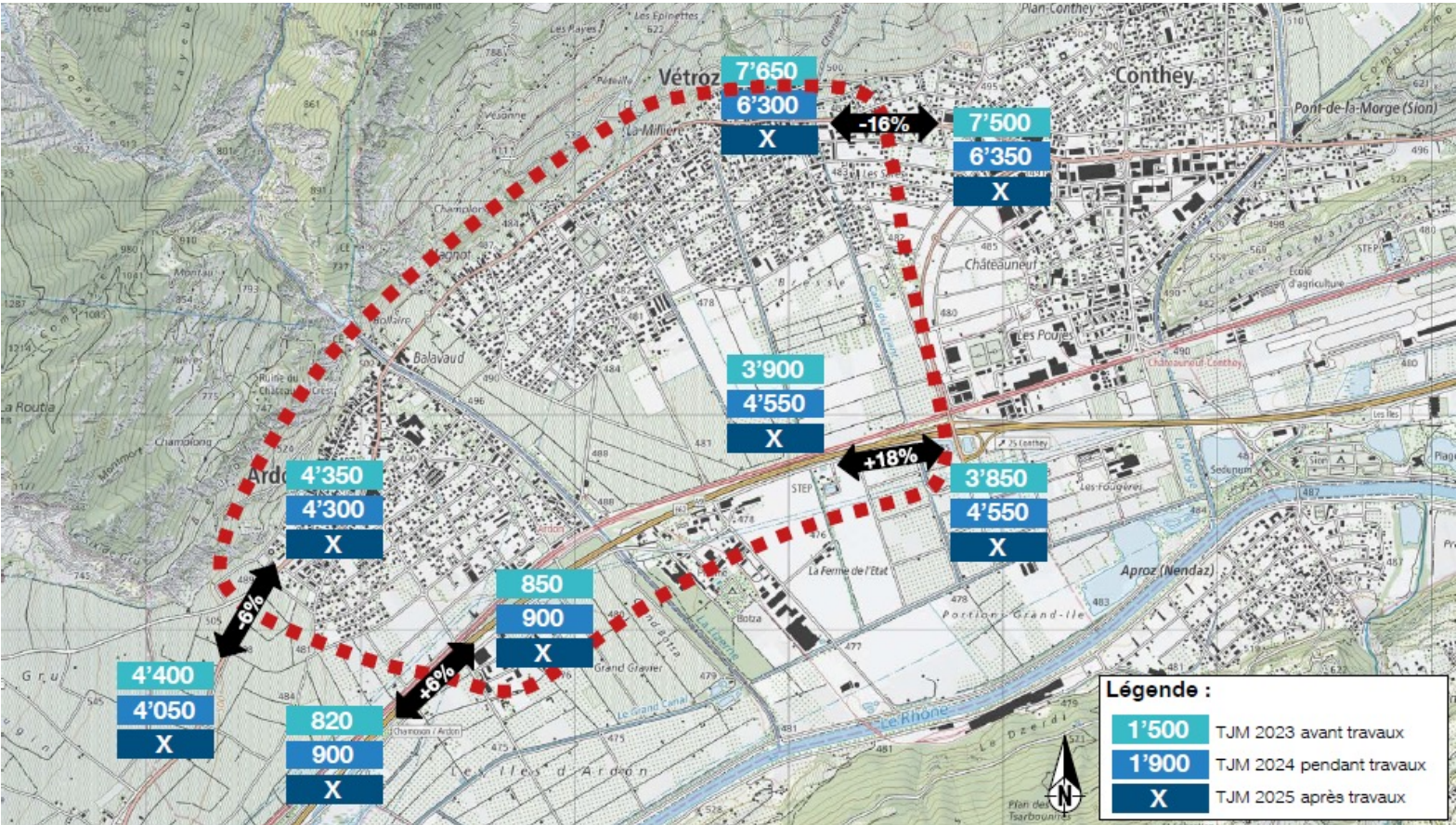


Figure 1 : résultats du monitoring de trafic réalisé par le bureau Transitec (chiffres par sens de circulation) | Ergebnisse der Verkehrsüberwachung durch das Amt Transitec (Zahlen nach Verkehrsrichtung)



Afin de mesurer l'effet des travaux sur les charges de trafic de la T9 et son report sur d'autres axes, la section INFRA du SDM a mandaté différents comptages et analyses de trafic. Il en ressort que le trafic a diminué d'environ 15 % sur la T9 à cause du chantier passant de 15 000 à 12 500 véhicules par jour (2024 vs 2023). Le trafic d'échange et de transit est en partie reporté sur la route de débord avec probablement des reports à plus large échelle, sur l'autoroute, du report modal ou de l'évaporation du trafic.

À l'échelle locale, la Commune de Vétroz a anticipé de possibles transits par les rues communales latérales en instaurant un régime « riverains autorisés » sur un certain nombre de rues parallèles à la T9. Finalement, les places de stationnement privées et publiques ont quasiment toujours pu être conservées de manière provisoire à proximité des commerces situés parfois directement dans le chantier.

De manière proactive, la Commune de Vétroz et le SDM organisent également, avant chaque nouvelle phase de chantier, une rencontre avec les propriétaires directement riverains des travaux à venir. Cette séance permet de présenter la planification et de finaliser le détail des aménagements réalisés directement sur les parcelles privées.

Solutions techniques spéciales

Proposé dès la phase de concours par le groupement lauréat d'architectes et architectes-paysagistes puis validé par les Maîtres d'Ouvrage (MO), le matériau de revêtement des trottoirs diffère des standards du SDM. En effet, les trottoirs sont réalisés en béton frais puis traités pour en faire ressortir les granulats. Initialement prévu avec la méthode de désactivation et étêtage, l'entreprise adjudicatrice a proposé de traiter les 6600 m² de dallage en béton par bouchardage. Cette solution, acceptée par les MO et leurs mandataires permet de simplifier le phasage, d'optimiser le planning et de minimiser les risques environnementaux liés à la désactivation chimique.

Au droit des trois places communales de la Poste, des Amignes et de l'Ancienne Ecole, le concept d'aménagement recommandait d'éclaircir le revêtement bitumineux de la route cantonale pour mettre en avant la perméabilité transversale, notamment piétonne de ces lieux. S'ajoute à cela, la présence de quatre quais de bus sur chaussée induisant de fortes sollicitations mécaniques par les véhicules de dix-huit mètres s'y arrêtant chaque vingt minutes. Au terme d'une analyse multicritère incluant les enrobés teintés, grenillés, percolés et le dallage en béton, le SDM a opté d'entente avec le Groupe Technique de la section INFRA pour un enrobé percolé. Ce revêtement constitué d'un squelette en PA 16 injecté de coulis de ciment permet à la fois d'obtenir une couleur gris clair tout en renforçant la résistance par rapport à un enrobé classique.

Les places de stationnement publiques et privées situées au bord de la route cantonale sont réalisées en dallage granit semi-perméable permettant d'infiltrer les eaux de ruissellement. À l'initiative de la commune de Vétroz, un couvert étudié spécifiquement pour Vétroz a été installé au sud de l'arrêt de bus afin d'offrir un abri de qualité tout en s'intégrant spécifiquement au bâti architectural propre au village de Vétroz.

Texte de Nicolas Pasquier

Um die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Verkehrsbelastung der T9 und die mögliche Verlagerung auf andere Achsen zu messen, hat die Sektion INFRA der DFM verschiedene Verkehrszählungen und -analysen in Auftrag gegeben. Dabei ergab sich, dass der Verkehr auf der T9 aufgrund der Baustelle um rund 15 % von 15 000 auf 12 500 Fahrzeuge pro Tag (2023 vs. 2024) zurückgegangen ist. Der Ziel- und Quellverkehr sowie der Durchgangsverkehr verlagert sich zum Teil auf die Route de Débord, wobei es wahrscheinlich zu grossräumigeren Verlagerung auf die Autobahn, eine modale Verlagerung oder zum Phänomen der Auflösung des Verkehrs kommt.

Auf lokaler Ebene hat die Gemeinde Vétroz der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Quartierstrassen präventiv den Riegel geschoben und auf einer Reihe von Strassen, die parallel zur T9 verlaufen, eine Regelung « Zubringerdienst gestattet » eingeführt. Die privaten und öffentlichen Parkplätze, die in der Nähe vor Geschäften und teilweise sogar direkt in der Baustelle liegen, konnten praktisch alle zumindest provisorisch erhalten werden.

Vor jeder neuen Bauphase organisieren die Gemeinde Vétroz und die DFM proaktiv ein Treffen mit den betroffenen Anwohnern, um sie über die Arbeiten zu informieren. An solchen Sitzungen werden die Planung und die Details der direkt auf den Privatgrundstücken durchgeführten Erschliessungen präsentiert

Spezielle technische Lösungen

Das Material für den Belag der Trottoirs, das während der Wettbewerbsphase vom Konsortium der Architekten und Landschaftsarchitekten vorgeschlagen und von der Bauherrschaft bestätigt wurde, entspricht nicht dem Standard der DFM. Beim Vorschlag werden die Trottoirs aus frischem Beton gegossen und mit einem speziellen Verfahren anschliessend behandelt, um die Gesteinskörnung hervorzuheben. Während man ursprünglich den Beton mit einem Entaktivierer behandeln und dann auswaschen wollte, schlug das beauftragte Unternehmen nun vor, die 6600 m² Betonplatten durch Stocken zu behandeln. Diese Lösung, die von der Bauherrschaft und den Mandatären akzeptiert wurde, ermöglicht es, die Phaseneinteilung zu vereinfachen, die Planung zu optimieren und die mit der chemischen Behandlung verbundenen Umweltrisiken zu minimieren.

Im Bereich der drei Dorfplätze Post, Amignes und Ancienne Ecole empfahl man im Gestaltungskonzept, den Asphaltbelag der Kantonsstrasse aufzuhehlen, um die Durchlässigkeit, insbesondere für Fussgänger, dieser Orte hervorzuheben. Hinzu kommen die 4 Bushaltestellen, bei denen die Fahrbahn durch die 18 m langen Busse, die dort alle 20 Minuten halten, mechanisch stark beansprucht wird. Nach einer Multikriterienanalyse, die eingefärbtes, gestrahltes und perkoliertes Mischgut sowie Betonplatten umfasste, entschied sich die DFM in Absprache mit der Technischen Gruppe der Sektion INFRA für perkoliertes Mischgut. Dieser Belag besteht aus offenporigem Asphalt (PA16), in den Zementmörtel injiziert wird, und ermöglicht neben einer hellgrauen Farbe auch eine höhere Festigkeit im Vergleich zu herkömmlichem Asphalt.

Für die öffentlichen und privaten Parkplätze an der Kantonsstrasse werden aus semipermeablen Granitplatten gefertigt, die das Versickern von Regenwasser ermöglichen. Auf Initiative der Gemeinde Vétroz wurde südlich der Bushaltestelle eine speziell für Vétroz entworfene Überdachung installiert, die einen qualitativ hochwertigen Unterstand bietet und sich gleichzeitig spezifisch in die dem Dorf Vétroz eigene architektonische Bausubstanz einfügt.

Text von Nicolas Pasquier

Arrondissement 3

Rénovation du pont des Aavilles

Plaine et montagne; autoroute, routes principales, routes secondaires. Le réseau géré par le Service de la mobilité est vaste. Nombreux sont les chantiers de rénovation ou de suivi qui permettent aux routes et ouvrages de tenir dans la durée.

C'est le cas notamment avec la rénovation du Pont des Aavilles, dont les peintures antirouille étaient endommagées par endroit. Situé sur la route secondaire de montagne RC400 Châtelard-Finhaut-Émosson, ce pont s'offre aujourd'hui une cure de jouvence. Les structures métalliques dans la partie inférieure du pont sont actuellement recouvertes de peintures anticorrosion mises en place lors de la construction du pont en 1968. La totalité des 1400 m² de peintures devait être assainie (retirée) afin de permettre la pose de nouvelles couches de protection anticorrosion.

Afin d'éviter que les résidus des anciennes peintures ne se retrouvent dans la nature lors du décapage, un concept d'intervention a été établi. Ce dernier prévoit la mise en place d'un confinement autours des poutres métalliques et l'utilisation d'un agent abrasif afin de décaper les surfaces. Ce grenaillage a été réalisé en circuit fermé car le système mis en place par l'entreprise comprenait une récupération des déchets de peinture mélangés au sable de grenaillage afin de les traiter et réutiliser le sable de grenaillage pour les étapes suivantes de décapage. Par suite du décapage de l'ensemble des surfaces, de nouvelles peintures de protection ont été mise en place sur l'ensemble de la structure métallique.

En parallèle des travaux de protection anticorrosion, des travaux d'assainissement ont été effectués en face supérieure du tablier par la mise en place d'une étanchéité en BFUP et la réalisation de bordures, également en BFUP.

Les travaux ont été réalisés entre avril et décembre 2024.

Kreis 3

Sanierung der Pont des Aavilles

Talebene und Berggebiet; Autobahn, Hauptstrassen, Nebenstrassen: Das von der Dienststelle für Mobilität verwaltete Netz ist riesig. In diesem Netz betreibt die Dienststelle zahlreiche Sanierungs- oder Instandhaltungsbaustellen, mit dem Ziel, Strassen und Kunstbauten möglichst lange am Leben zu erhalten.

Dies ist auch bei der Pont des Aavilles der Fall, deren Rostschutzanstrich an gewissen Stellen beschädigt war und die deshalb saniert werden musste. Die auf der Bergstrasse RC400 Châtelard-Finhaut-Émosson gelegene Brücke wurde einer Verjüngungskur unterzogen. Der Korrosionsschutzanstrich der Metallstrukturen im unteren Teil der Brücke stammte aus dem Jahr 1968, als die Brücke gebaut wurde. Dies bedeutete, dass die gesamten 1400 m² Lackierung saniert (abgetragen) werden mussten, bevor die neue Schutzschicht aufgetragen werden konnte.

Um zu verhindern, dass beim Abbeizen Rückstände der alten Farben in die Natur gelangen, wurde ein Interventionskonzept erstellt. Dies sah vor, rund um die Stahlträger eine Einkleidung zu erstellen und die Oberflächen werden mit einem Schleifmittel abzutragen. Das Strahlverfahren konnte so in einem geschlossenen Kreislauf durchgeführt werden, bei dem die mit dem Strahlsand vermischten Farbabfälle sogar aufbereitet wurden, der Strahlsand rückgewonnen und für die folgenden Beizschritte wiederverwendet wurde. Nach dem Abbeizen der Flächen wurde die gesamte Metallstruktur mit einem neuen Schutzanstrich versehen.

Parallel zu den Korrosionsschutzarbeiten wurden auf der Oberseite der Fahrbahn Sanierungsarbeiten durchgeführt, indem eine UHFB-Abdichtung angebracht und sie Strassenränder ebenfalls aus UHFB (Ultra-Hochleistungs-Faserbeton) gefertigt wurden.

Die Arbeiten wurden zwischen April und Dezember 2024 realisiert.



Rénovation du Pont des Aavilles | Sanierung der Pont des Aavilles

Alplift: une société pour l'exploitation des télégérés

Six installations de téléphériques, dites «télégérés», étaient exploitées par l'État du Valais jusqu'en 2024. Le Canton étant à la fois commanditaire et exploitant, il fallait trouver une solution afin que cette situation ne perdure pas.

Après l'étude de plusieurs solutions, c'est finalement celle de la création d'une nouvelle société qui a été retenue. C'est ainsi qu'est née Alplift SA, qui a repris dès 2025 les concessions et l'exploitation des lignes précédemment gérées par le Canton:

- Fügungen-Bellwald
- Rarogne-Eischoll
- Gampel-Jeizinen
- Turtmann-Unterems / Oberems
- Riddes-Isérables
- Dorénaz-Alesse-Champex

Fonctionnement des «télégérés»

Que sont les télégérés, au juste? Il s'agit de lignes de remontées mécaniques qui sont considérées comme un transport public et sont donc subventionnées par le Canton et/ou par la Confédération.

Actuellement, Alplift gère six de ces lignes. Il existe d'autres lignes exploitées par d'autres intervenants, comme la ligne Le Châble-Verbier exploitée par Téléverbier ou la ligne Chalais-Briey-Vercorin, exploitée par la société Téléphérique Chalais-Vercorin SA. S'il n'est pas exclu que la nouvelle société reprenne d'autres tronçons à sa charge, chaque nouveau projet doit être soigneusement discuté avec les parties prenantes, à savoir les propriétaires des concessions, les communes concernées et les commanditaires. La volonté de transférer des installations à Alplift doit réellement venir des exploitants actuels.

Pour qu'une ligne soit subventionnée par la Confédération, il faut respecter, entre autres, les critères suivants:

- Au moins cent habitants à l'année du côté de la montagne (par exemple, la ligne Gampel-Jeizinen n'est pas subventionnée par la Confédération car elle ne répond pas à ce critère);
- Remplacement par le câble d'un transport plus coûteux (par exemple une ligne de bus). Le transport par câble doit être réalisé afin de remplacer un transport plus coûteux (par exemple, une ligne de bus).

Ce n'est pas parce qu'une ligne n'est pas subventionnée par la Confédération qu'elle est sans intérêt. À certains endroits, les liaisons par câble sont hautement recommandées car le transport par la route coûte souvent plus cher.

Alplift: eine Gesellschaft übernimmt den Betrieb der verwalteten Seilbahnanlagen

Bis 2024 betrieb der Kanton Wallis sechs Seilbahnanlagen. Nachdem der Kanton gleichzeitig Auftraggeber und Betreiber war und diese Situation nicht länger tragbar war, musste eine Lösung gefunden werden.

Nachdem mehrere Varianten geprüft worden waren, entschied man sich schliesslich für die Gründung einer neuen Gesellschaft. Daraus entstand die AlpLift AG, die per 2025 sämtliche Konzessionen und den Betrieb der zuvor vom Kanton verwalteten Verbindungen übernahm:

- Fügungen-Bellwald
- Raron-Eischoll
- Gampel-Jeizinen
- Turtmann-Unterems / Oberems
- Riddes-Isérables
- Dorénaz-Champex d'Alesse

Funktionsweise von «télégérés»

Was versteckt sich hinter dem Begriff «Télégérés»? Es handelt sich um Seilbahnen (Stand- und Luftseilbahnen), welche Angebote des regionalen Personenverkehrs erbringen und damit vom Kanton und/oder dem Bund Subventionen erhalten.

Aktuell verwaltet AlpLift sechs solcher Verbindungen. Im Wallis gibt es weitere Anbieter, die solche Linien betreiben, so wie Téléverbier mit der Linie Châble-Verbier oder die Téléphérique Chalais-Vercorin SA, die für die Linie Chalais-Briey-Vercorin verantwortlich ist. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die neue AlpLift in Zukunft weitere Abschnitte übernimmt. Allerdings muss vor einem solchen Entscheid eine Interessensabwägung vorgenommen werden. Damit eine Linie als öV-Verbindung gilt und Subventionen erhält, müssen folgende Kriterien erfüllt sein:

- Es müssen mindestens 100 Personen das ganze Jahr über in der Destination wohnen (dieses Kriterium erfüllt die Linie Gampel-Jeizinen beispielsweise nicht, weshalb es vom Bund keine Subventionen gibt);
- Die Seilbahnverbindung wird angeboten, um einen kostspieligeren Transport zu ersetzen (beispielsweise eine Busverbindung).

Allerdings steht und fällt das Interesse an einer Seilbahnverbindung nicht damit, ob sie vom Bund subventioniert wird oder nicht. An manchen Orten sind Seilbahnverbindungen insofern interessant, da die Strasse häufig viel teurer ist.



Utilisation

Certaines lignes fonctionnent actuellement très bien, tandis que d'autres comme Dorénaz-Alesse-Champex souffrent d'un problème de fréquentation et peinent à atteindre la barre de 10 % des coûts devant être couverts par les recettes (billets vendus et retours de l'Alliance Swiss Pass). Des discussions ont d'ores et déjà été menées avec les organisations touristiques locales afin d'augmenter le nombre de voyageurs. De plus, le nombre de courses journalières et la cadence sont actuellement passés à la loupe dans l'espoir de trouver des optimisations favorables à l'utilisation de ce moyen de transport par les habitants.

Une solution envisageable pour augmenter le taux de couverture serait de renouveler les téléphériques vieillissants par des installations autonomes. Si celles-ci semblent prometteuses, de l'expérience reste à acquérir dans ce domaine.



Alplift, qu'est-ce que cela a changé pour les employés?

Un tel changement ne va pas sans quelques craintes à l'interne. Afin de répondre aux préoccupations des trente collaborateurs des «télégérés», chacun a été rencontré de manière individuelle. Cela a permis de donner les réponses adéquates à chaque situation et de les préparer au transfert de l'État du Valais à Alplift SA. En effet, chaque collaborateur s'est vu remettre une lettre de résiliation de son contrat et, ensuite, un contrat chez Alplift SA a été mis à jour, aux mêmes conditions qu'auparavant. Par exemple, les collaborateurs ont conservé leur affiliation à CPVAL – un point important pour eux.

Au final, la transition s'est effectuée en douceur. Deux personnes ont choisi de démissionner. Nous leur souhaitons plein succès dans leurs nouvelles attributions!



Portrait express de Brice Christen, Directeur de la société Alplift

Rien ne prédestinait ce Valaisan d'origine à travailler dans les transports publics. Ingénieur en agroalimentaire, il s'est tourné vers les remontées mécaniques après avoir passé dix ans dans le marketing et la vente dans le domaine du fromage. Après avoir été directeur général de la destination touristique gruérienne «Moléson», il est rentré au pays pour prendre les rênes de Alplift SA.

Nutzung

Einige Linien funktionieren derzeit sehr gut, während andere wie Dorénaz-Champex d'Alesse schwach frequentiert sind und Schwierigkeiten haben, 10 % der Kosten durch Einnahmen (verkaufte Fahrausweise und Rückerstattungen Alliance Swiss Pass) zu decken.

Es wurden bereits Gespräche mit den lokalen Tourismusorganisationen geführt, um die Anzahl der Reisenden zu erhöhen. Zudem werden die Anzahl der täglichen Fahrten und die Fahrplankarte unter die Lupe genommen.

Eine mögliche Lösung wären autonome Anlagen. Auch wenn solche Anlagen vielversprechend sind, gibt es dennoch einige Hürden hinsichtlich ihrer Nutzung. Zu nennen wären da beispielsweise Lärmemissionen, Beleuchtung oder Sicherheitsbedenken.

AlpLift – was ändert sich für die Angestellten?

Solche grossen Veränderungen sind für die interne Belegschaft oft mit grosser Unsicherheit verbunden. Entsprechend wichtig war es, die Seilbahnmitarbeitenden mit ins Boot zu holen und ihre Anliegen bei der Gründung der neuen Gesellschaft mit in Betracht zu ziehen.

Mit den rund 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wurden Einzelgespräche geführt, in denen auf jedes Anliegen individuell eingegangen wurde. Im Anschluss an das Gespräch erhielten sie die Kündigung ihres bisherigen Vertrags zusammen mit dem neuen Vertragsangebot von AlpLift zu den gleichen Arbeitsbedingungen. Die Angestellten der neuen Gesellschaft bleiben der Pensionskasse PKWAL angeschlossen, was für sie ein wichtiges Anliegen war.

Am Ende gestaltete sich der Übergang reibungslos. Zwei Personen trafen die Entscheidung, zu kündigen. Wir wünschen ihnen viel Erfolg für ihre berufliche Zukunft.

Kurzporträt von Brice Christen, Direktor von AlpLift

Lange Zeit deutete nichts darauf hin, dass es den gebürtigen Walliser in die öV-Branche verschlagen würde. Der gelernte Lebensmittelingenieur war 10 Jahre lang in der Käseindustrie tätig, bevor er dann in die Generaldirektion der Gesellschaft Moléson und damit in die Bergbahnbranche wechselte. Die schneearmen Winter im Greyerzerland und das Heimweh führten ihn schliesslich zurück ins Wallis.

Nouveaux tronçons A9 dans le Haut-Valais

La construction de l'autoroute A9 se poursuit dans le Haut-Valais et de nouveaux tronçons seront mis en service en 2025.

L'achèvement du réseau des routes nationales, et donc de l'A9, est une tâche qui incombe au service de la construction des routes nationales SCRn, sous la supervision de l'OFROU. Dès la mise en service de nouveaux tronçons, c'est le service de l'Unité territoriale III qui reprend l'exploitation de ces tronçons, également sur mandat de l'OFROU.

Actuellement ce sont différents tronçons discontinus qui sont en service entre Susten et Viège-Sud :

- 6.5 km entre Susten et Gampel-Steg West
- 3.0 km entre Gampel-Steg Ost et Raron
- 3.5 km entre Visp Süd et Visp West (uniquement le tube Nord (voie négative))

Cette situation est provisoire et implique pour les automobilistes de nombreux changements de type de routes (autoroutes et routes cantonales) et de nombreuses jonctions à emprunter.

L'année 2025 verra une grande amélioration avec la mise en service de deux nouveaux tronçons.

Le 24 juin, le second tube entre Visp West et Visp Süd (voie positive), ainsi que l'entier du raccordement pour la vallée de Saas et Zermatt sera mis en service. Ce sont 3.5 km pour le tunnel autoroutier et près de 3.0 km pour le raccordement de la vallée qui seront mis en service.

Le 27 octobre, c'est le tronçon intermédiaire entre Raron et Visp West qui sera également mis en service. Ce tronçon comprend aussi la galerie couverte de Raron. Ce tronçon représente 5.0 km dont 0.9 km pour la galerie de Raron.

Eröffnung neuer A9-Abschnitte im Oberwallis

Der Bau der Autobahn A9 im Oberwallis geht weiter und 2025 werden weitere Abschnitte in Betrieb genommen.

Die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, zu dem auch die A9 gehört, ist Aufgabe der Dienststelle für Nationalstrassenbau (DNSB), die der Oberaufsicht des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) untersteht. Sobald neue Abschnitte in Betrieb genommen werden, übernimmt die Dienststelle Gebietseinheit III im Auftrag des ASTRA den Betrieb dieser Abschnitte.

Derzeit sind zwischen Susten und Visp-Süd verschiedene nicht zusammenhängende Abschnitte für den Verkehr freigegeben.

- 6,5 km zwischen Susten und Gampel-Steg West
- 3,0 km zwischen Gampel-Steg Ost und Raron
- 3,5 km zwischen Visp Süd und Visp West (nur Nordröhre)

Diese vorläufige Situation zwingt die Verkehrsteilnehmer, mehrfach den Strassentyp (Wechsel von Autobahn auf Kantonsstrasse) zu wechseln und Abzweigungen zu nehmen. Die Freigabe von zwei weiteren Abschnitten wird 2025 eine grosse Verbesserung bringen.

Am 24. Juni werden die 2. Röhre zwischen Visp West und Visp Süd (positive Richtung) sowie der gesamte Anschluss in Richtung Saas – und Mattertal in Betrieb genommen. Damit werden weitere 3,5 km Strassentunnel und gegen 3,0 km Anschluss in Richtung Tal für den Verkehr freigegeben.

Für den 27. Oktober ist dann die Einweihung des Zwischenabschnitts Raron-Visp West vorgesehen. Zu diesem 5 km langen Abschnitt gehört auch der gedeckte Einschnitt Raron, der 0,9 km lang ist.



Tunnel Visp | Tunnel Visp

Nouveaux tronçons A9 dans le Haut-Valais | Neuer A9-Abschnitte im Oberwallis

- ouvert au trafic | Für den Verkehr geöffnet
- ouverture en 2025 | Eröffnung in 2025
- tunnels ouvert au trafic | Für den Verkehr geöffnete Tunnel
- en travaux | In Bauarbeiten



En novembre 2025, l'automobiliste qui souhaitera se rendre en Italie via le Simplon pourra emprunter de manière continue l'autoroute dès Gampel-Steg jusqu'à la frontière à Gondo. Cette situation favorisera grandement le trafic dans le Haut-Valais, et améliorera la qualité de vie à l'intérieur de Viège.

Pour notre service, ces mises en service représenteront de nombreuses tâches supplémentaires à accomplir. Pour les tronçons à ciel ouvert et pour les multiples jonctions présentes sur ce secteur, nous assumons le service hivernal (salage et déneigement), le nettoyage de la chaussée et des systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussées, des travaux d'entretien et de fauche des espaces verts, des contrôles et surveillances des équipements techniques tels que signalisation, glissières, et clôtures. De plus, il y a tous les entretiens nécessaires pour les tunnels et galeries. Ces entretiens concernent non seulement les infrastructures, mais aussi les équipements électromécaniques qui assurent la surveillance et la sécurité du trafic.

Entre Susten et Brig-Glis, ce sont au total 10.2 km de tunnels et galerie avec deux tubes qui seront en service, auquel il faut ajouter 1.6 km de tunnel avec un tube. Et à l'horizon 2027, il y aura encore le tunnel de Riedberg qui viendra s'ajouter à ces équipements.

Ces nouveaux tronçons et équipements impliquent pour notre service d'acquérir de nombreuses ressources supplémentaires. Il s'agit non seulement de personnel supplémentaire (ouvrier-chauffeur, électriciens, informaticiens), mais aussi de véhicules et engins spécifiques.

Notre service s'adapte en permanence à ces changements et travaille quotidiennement pour garantir un trafic fluide et sécurisé sur le réseau des routes nationales en Valais. La collaboration avec le propriétaire du réseau, l'OFROU, est excellente et nous pouvons assurer l'ensemble des tâches fixées selon les prescriptions et exigences définies.

Il faut comprendre que si les investissements sont grands pour la construction de ces infrastructures, les coûts pour l'entretien courant et extraordinaires de ces tronçons sont également très importants, en particulier pour les secteurs souterrains.

Texte de Nils Panchaud

Ab November 2025 können Autofahrer, die über den Simplon nach Italien reisen, durchgehend auf der Autobahn von Gampel-Steg bis zur Grenze in Gondo fahren. Dies wird den Verkehr im Oberwallis stark verflüssigen und die Lebensqualität der Stadt Visp verbessern.

Für unsere Dienststelle ist diese Inbetriebnahme mit zahlreichen zusätzlichen Aufgaben verbunden, die bewältigt werden müssen. Für die offenen Abschnitte und die zahlreichen Anschlüsse in diesem Bereich übernehmen wir den Winterdienst (Salzen und Schneeräumen), die Reinigung von Fahrbahn und Strassenabwasserbehandlungsanlagen, den Unterhalt und die Mäharbeiten auf Grünflächen sowie die Kontrolle und Überwachung technischer Einrichtungen wie Beschilderung, Leitplanken und Schutzzäune. Hinzu kommen die ganzen Wartungsarbeiten an den Tunnels und Galerien. Diese Wartungsarbeiten betreffen nicht nur die Infrastrukturen, sondern auch alle elektromechanischen Anlagen, die für die Überwachung und Sicherheit des Verkehrs sorgen.

Zwischen Susten und Brig-Glis gibt es insgesamt 10,2 km Tunnels und Galerien mit zwei Röhren sowie 1,6 km Tunnel mit einer Röhre. 2027 kommt dann noch der Riedbergertunnel zu den bestehenden Anlagen dazu.

Für unsere Dienststelle sind diese neuen Abschnitte und Anlagen mit der Anschaffung zahlreicher zusätzlicher Ressourcen verbunden. Damit ist nicht nur zusätzliches Personal (Arbeiter-Chauffeure, Elektroinstallateure, Informatiker) gemeint, sondern auch Fahrzeuge und Spezialmaschinen. Dies erfordert, dass wir uns diesen Veränderungen permanent anpassen und uns Tag für Tag daran einsetzen, einen reibungslosen und sicheren Verkehr auf dem Nationalstrassennetz im Wallis zu gewährleisten. Dabei können wir auf eine erstklassige Zusammenarbeit mit dem ASTRA, als Eigentümer des Netzes, zählen und führen die festgelegten Aufgaben gemäss den definierten Vorschriften und Anforderungen aus.

Während bekannt ist, dass die Investitionen für den Bau dieser Infrastrukturen hoch sind, muss man aber auch wissen, dass der laufende und ausserordentlichen Unterhalt dieser Abschnitte ebenfalls sehr kostenintensiv ist, insbesondere für die unterirdischen Bereiche.

Text von Nils Panchaud

Travailler en sécurité dans les puits, les fosses, les déshuileurs et les stations de pompage

Lors de l'entretien des routes, des travaux sont régulièrement effectués dans des puits, des fosses, des déshuileurs et des stations de pompage.

Ces travaux présentent des risques significatifs pour les travailleurs. Il est crucial de comprendre ces dangers et de mettre en place des mesures de sécurité appropriées pour prévenir les accidents et les maladies professionnelles.

Sicheres Arbeiten in Brunnen, Gruben, Ölabscheidern und Pumpstationen

Beim Strassenunterhalt gibt es zahlreiche Tätigkeiten, bei denen Arbeiten in Schächten, Gruben, Ölabscheidern oder Pumpstationen durchgeführt werden müssen.

Für die Arbeiter sind diese Arbeiten mit einem erheblichen Risiko verbunden. Entsprechend wichtig ist es, diese Gefahren zu kennen und die geeigneten Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, damit keine Unfälle passieren oder es zu Berufskrankheiten kommt.



Principaux dangers

Les travaux dans ces espaces confinés exposent entre autres les travailleurs aux dangers suivants:

- Danger d'explosion en raison de gaz inflammables
- Danger d'intoxication aiguë en raison de substances nocives
- Asphyxie par manque d'oxygène
- Contact avec des substances toxiques ou de l'eau souillée
- Trébucher, tomber
- Chuter de hauteur
- Être touché par un objet
- Risque de heurter quelque chose
- Être enseveli
- États anxieux dans les locaux exigus

Principales mesures de sécurité à mettre en œuvre

Lors de l'accès et du travail dans ces espaces confinés, les mesures de sécurité suivantes doivent notamment être mise en œuvre:

- Ne pas autoriser de travail isolé
- Surveiller en permanence le collaborateur se trouvant dans l'espace confiné par une deuxième personne située en dehors de l'espace confiné et pouvant appeler les secours (natel et/ou radio)
- Assurer les trappes et grilles d'accès contre le basculement accidentel
- Veiller à une aération et/ou une ventilation suffisante
- Mesurer les concentrations de polluants potentiels et la teneur en oxygène avant d'entrer (avec détecteur de gaz portatif)
- Prévoir des accès sûrs (échelles fixes, système antichute)
- Utiliser les équipements de protection individuels nécessaires (chaussures de sécurité S3 ou bottes de sécurité S5, harnais, casque avec mentonnière, évt. gants et lunettes selon l'activité)
- S'équiper du détecteur de gaz portatif tout au long de l'activité dans l'espace confiné et quitter immédiatement la zone en cas d'alarme du détecteur
- Respecter les règles de sécurité spécifiques si la zone est classée EX (zone à risque d'explosion)
- Assurer la communication avec l'extérieur



Grösste Gefahren

Das Arbeiten in den beengten Räumen setzt die Arbeiter unter anderem folgenden Gefahren aus:

- Explosionsgefahr durch entflammbare Gase
- Risiko einer akuten Vergiftung durch schädliche Stoffe
- Erstickten durch Sauerstoffmangel
- Kontakt mit giftigen Substanzen oder verschmutztem Wasser
- Stolpern, Stürzen
- Sturz aus der Höhe
- von einem Gegenstand getroffen werden
- Verletzungsgefahr
- Verschüttungsgefahr
- Platzangst

Sicherheitsmassnahmen als A und O

Beim Betreten und Arbeiten in diesen engen Räumen sind unter anderem folgende Sicherheitsmassnahmen zu befolgen:

- alleine arbeiten ist nicht erlaubt
- permanente Überwachung des im geschlossenen Raum tätigen Mitarbeiters durch eine zweite Person ausserhalb, damit diese bei Bedarf Hilfe rufen kann (Natel und/oder Funk)
- Zugangsklappen und -gitter gegen unbeabsichtigtes Zuklappen sichern
- für ausreichende Belüftung und/oder Entlüftung sorgen
- vor dem Betreten die Konzentration potenzieller Schadstoffe und den Sauerstoffgehalt messen (mit einem tragbaren Gasdetektor)
- für sichere Zugänge sorgen (fixe Leitern, Absturzsicherungssysteme)
- die nötige persönliche Schutzausrüstung tragen (Sicherheitsschuhe S3 oder Sicherheitstiefel S5, Sicherheitsgurt, Helm mit Kinnschutz, je nach Tätigkeit ggf. Handschuhe und Schutzbrille)
- während der gesamten Tätigkeit im geschlossenen Raum den mobilen Gasdetektor auf sich tragen und den Bereich im Falle eines Alarms des Detektors sofort verlassen
- die spezifischen Sicherheitsregeln beachten, wenn die Zone als Ex-Zone (Explosionsgefahr) eingestuft ist
- Kommunikation mit der Aussenwelt sicherstellen
- Beleuchtung sicherstellen
- Zugang zu Gefahrenbereichen sperren und Öffnungen im Boden sichern (feste und/oder mobile Barrieren)
- Rettungsausrüstung (Rettungshub) vorsehen, damit die Person im Notfall rasch aus dem geschlossenen Raum geborgen werden kann

- Assurer l'éclairage
- Bloquer l'accès aux zones de danger et sécuriser les ouvertures dans le sol (barrières fixes et/ou mobiles)
- Prévoir les équipements de sauvetage (treuil de sauvetage) permettant d'extraire rapidement la personne de l'espace confiné
- Former et instruire les collaborateurs sur l'utilisation du système antichute, du treuil de sauvetage, le travail en espace confiné et l'utilisation du détecteur de gaz portatif
- Connaître et pouvoir appliquer le concept d'urgence

- *Schulung und Instruktion der Mitarbeiter, wie das Absturzsicherungssystem, der Rettungshub und der mobile Gasdetektor zu nutzen sind und was bei der Arbeit in geschlossenen Räumen zu beachten ist*
- *Notfallkonzept kennen und anwenden können*

Exemples de système antichute avec treuil de sauvetage



Système mobile antichute combiné avec treuil de sauvetage et barrières de protection | Mobiler Davitarm mit Rettungseinrichtung und Geländersystem

Conclusion

La sécurité dans les puits, fosses, déshuileurs, stations de pompage et autres environnements similaires est une priorité majeure. Une bonne compréhension des dangers et l'application de mesures de sécurité strictes permettent aux collaborateurs d'évoluer dans un cadre plus sécurisé et de prévenir les accidents. La formation et une vigilance accrue sont indispensables pour garantir un environnement de travail sûr.

Texte de **Pascal Pellouchoud**,
Spécialiste santé et sécurité au travail

Beispiele für ein Absturzsicherungssystem mit Rettungshub



Rail fixe au plafond avec chariots mobiles équipés d'un système antichute combiné avec treuil de sauvetage (système permettant d'assurer la sécurité et le sauvetage sur de grandes surfaces) | Feste Schiene an der Decke mit mobilen Wagen, die mit einem Höhensicherungssystem mit Rettungshub ausgestattet sind (System zur Gewährleistung der Sicherheit und Rettung auf grossen Flächen)

Schlussfolgerung

Beim Arbeiten in Schächten, Gruben, Abscheidern, Pumpstationen oder ähnlichen Orten hat Sicherheit oberste Priorität. Ein gutes Verständnis und Bewusstsein für Gefahren und die strikte Anwendung von Sicherheitsmassnahmen sind wichtig, damit die Mitarbeitenden sich in einem sicheren Rahmen bewegen und Unfälle vermieden werden können. Eine gute Schulung und erhöhte Wachsamkeit sind unerlässlich, um ein dieses sichere Arbeitsumfeld zu gewährleisten.

Text von **Pascal Pellouchoud**,
Verantwortlicher Gesundheit und Sicherheit
am Arbeitsplatz

SUTIII – Statistiques 2024

DGEIII – Statistiken 2024

178_{km} 

de routes nationales entretenues
et sécurisées | Nationalstrassen,
die unter und gesichert werden

+110 

collaboratrices et collaborateurs |
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

200 

hectares fauchés | Hektaren,
die gemäht werden

1050 

ouvrages d'art | Kunstbauten

230 

tonnes de déchets de balayage | Tonnen
Abfall, die bei der Verkehrsflächenreinigung
zusammenkommen

100 

véhicules | Fahrzeuge

80 

remorques et engins | Anhänger
und Maschinen

58 

tunnels / galeries | Tunnel / Galerien

21 

aires de repos | Rastplätze

2000 

tonnes de sel utilisées pour le service
hivernal | Tonnen Salz für den Winterdienst

420 

tonnes de boue | Tonnen Schlamm

SDM – Statistiques 2024

DFM – Statistiken 2024

Le Service de la mobilité | Die Dienststelle
für Mobilität

329  collaboratrices
et collaborateurs
| Mitarbeitende

397 **mio**  dépenses annuelles
| Jahresausgaben

2024

Ouvrages cantonaux | Kunstbauten

1646  ponts | Brücken

181  tunnels et galeries |
Tunnel und Galerien

2024

Entretien des routes | Strassenunterhalt

1 678 000 **km** 

routes cantonales | Kantonsstrassen

150  épanduses à sel |
Salzstreuer

220  lames à neige |
Schneepflüge

12 400  tonnes de sel
| Tonnen Salz

100  concessionnaires pour le service
hivernal | Händler für den Winterdienst

2024

Km parcourus | Rückmeldungen

11 846 427 **km** 

parcours par les bus | Buskilometer

7 644 194 **km** 

parcours par les trains | Zugkilometer

2024

Mobilité de loisirs | Freizeitverkehr

8833 **km**  chemins pédestres | Wanderwege

2573 **km**  itinéraires VTT |
Mountainebikenetz

501 **km**  itinéraires cyclo-sportifs
| Rennradnetz

1052 **km**  voies cyclables
| Velowege

985 **km**  randonnées hivernales et ski de fond |
Winterwanderwege / Langlaufloipen

279  téléskis | Skilifte

228  téléphériques, télésièges, télécabines
| Seilbahnen, Sessellifte, Pendelbahnen

2024



IMPRESSUM

Conception
LR communication

Rédaction
Eric Duc
Fanny Rossier-Salamin
Philippe Petit
Anne Duroux
Guillaume Papilloud
Patrick Stoffel

Nicolas Pasquier
Nils Panchaud
Pascal Pellouchoud

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