

93.307

Standesinitiative Genf
SBB-Linie St-Maurice–St-Gingolph
Initiative du canton de Genève
Ligne CFF Saint-Maurice–Saint-Gingolph

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative vom 17. Juni 1993

Der Genfer Grosse Rat verlangt von den Bundesbehörden
 – die Walliser Tonkin-Linie (St-Maurice–St-Gingolph) im Bahnnetz der SBB zu belassen;
 – der vom Institut des transports der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne durchgeführten Studie zur Revitalisierung der Linie St-Gingolph–Sion Rechnung zu tragen.

Texte de l'initiative du 17 juin 1993

Le Grand Conseil genevois demande aux autorités fédérales
 – de maintenir la ligne du Tonkin valaisan dans le réseau de base des CFF;
 – de prendre en compte l'étude de revitalisation de la ligne Saint-Gingolph–Sion effectuée par l'Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

Béguelin Michel (S, VD) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 17. Juni 1993 reichte der Kanton Genf eine Standesinitiative ein. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, welcher dieses Geschäft zur Beratung zugewiesen wurde, prüfte die Standesinitiative am 24. Januar 1994.

Erwägungen der Kommission

Die Teilstrecke Monthey–St-Gingolph der SBB erschliesst die Gemeinden Port-Valais (Le Bouveret und Les Evouettes), St-Gingolph und Vouvy (mit insgesamt knapp 5000 Einwohnern) sowie peripher die Gemeinden Collombey-Muraz und Vionnaz (mit zusammen gegen 5700 Einwohnern). Die Gemeinden Collombey-Muraz, Vionnaz und Vouvy verfügen auch über Busverbindungen nach dem Regionalzentrum Monthey (mit 14 000 Einwohnern). Das Nachfragepotential für einen Schienen-Personen-Nahverkehr Monthey–St-Gingolph ist schwach, um so mehr, als die Gemeinden Collombey-Muraz und Vionnaz – von der Bahn nur schlecht erschlossen – schon seit einigen Jahren durch Busse bedient werden. Die Bundesfinanzen erlauben jedoch kein beliebiges Wachstum der Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr der SBB und insbesondere keine Verschwendung öffentlicher Mittel in unzuweckmässige Schienen-Personen-Nahverkehre. In diesem Umfeld sind die SBB gezwungen, Sparpotentiale auszuschöpfen und auf den zweckmässigen Verkehrsmittelersatz vermehrt zu achten.

Infolge des schlechten Wirtschaftsergebnisses der Teilstrecke Monthey–St-Gingolph, der ungenügenden Nachfrage und des in den letzten zwanzig Jahren erfolgten Rückgangs bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs beabsichtigten die SBB – gegen den Willen des Kantons Wallis und der betroffenen Bevölkerung – zwischen Monthey und St-Gingolph die vollständige Umstellung von der Bahn auf Busse.

Nach Verhandlungen mit dem Kanton Wallis konnten sich die Verhandlungspartner nun aber, sowohl in bezug auf den Grundsatz als auch auf die Finanzen, darauf einigen, dass im Einzugsgebiet des Tonkin ab Mai 1994 ein Mischbetrieb geführt werden soll. Er besteht darin, dass die Gegend in den Hauptverkehrszeiten durch die Bahn bedient wird. In der restlichen Zeit werden Busse eingesetzt. Die vereinbarte Mischlösung, die bereits in der Studie des «Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne» vorgesehen war, hat in der Öffentlichkeit ein positives Echo ausgelöst.

Béguelin Michel (S, VD) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

Le 17 juin 1993, le Canton de Genève a déposé une initiative cantonale. La Commission des transports et des télécommunications, qui a été chargée de l'examen de cet objet, a traité l'initiative le 24 janvier 1994.

Considérations de la commission

Le tronçon Monthey–Saint-Gingolph des CFF dessert les communes suivantes: Port-Valais (Le Bouveret et Les Evouettes), Saint-Gingolph et Vouvy (5000 habitants au total), ainsi que les communes Collombey-Muraz (5700 habitants environ). Les communes Collombey-Muraz, Vionnaz et Vouvy sont également reliées au centre régional de Monthey (14 000 habitants). Le potentiel de demande pour un trafic voyageurs ferroviaire à courte distance Monthey–Saint-Gingolph est peu développé, d'autant plus que les communes de Collombey-Muraz et de Vionnaz, mal desservies par le train, sont déjà depuis quelques années desservies par le bus.

Les finances fédérales ne permettent cependant pas une croissance illimitée du versement d'indemnités en faveur de trafic voyageurs régional des CFF ni, à plus forte raison, un gaspillage des fonds publics dans un trafic voyageurs à courte distance peu adapté aux besoins. Dans le contexte actuel, les CFF se voient obligés d'épuiser les potentiels d'économie et d'être particulièrement attentifs à une planification judicieuse des transports publics.

Au vu du mauvais résultat du tronçon Monthey–Saint-Gingolph, de l'insuffisance de la demande et du déclin de l'utilisation des transports publics au cours des 20 dernières années, les CFF voulaient remplacer totalement le train par le bus entre Monthey et Saint-Gingolph, contre la volonté du canton du Valais et de la population concernée.

Cependant, à la suite de tractations avec le canton, les différentes parties ont pu parvenir à un accord de principe et financier selon lequel une exploitation mixte sera introduite à partir de mai 1994 dans la région desservie jusqu'ici par la ligne du Tonkin. C'est ainsi que le trafic ferroviaire se limitera dorénavant aux heures de pointe, la desserte étant assurée par des autobus aux autres heures comme prévu par l'étude de l'Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Cette solution de compromis a trouvé un écho favorable auprès du public.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt, die Initiative als erfüllt abzuschreiben.

Proposition de la commission

La commission propose de classer l'initiative, son objectif étant atteint.

*Angenommen – Adopté**Au den Ständerat – Au Conseil des Etats*

94.2009

**Petition Organisme intercantonal
de développement du Chablais (OIDC)
Gegen den Abbruch der Tonkin-Bahnlinie**

**Pétition Organisme intercantonal
de développement du Chablais (OIDC)
Contre le démantèlement de la ligne du Tonkin**

Béguelin Michel (S, VD) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

Mit Eingabe vom 8. Juli 1993 reichte der «Organisme intercantonal de développement du Chablais», eine Regionalorganisation der Bezirke Aigle, Monthey und St-Maurice, eine Petition ein. Die Petenten fordern das Parlament auf, sich gegen einen Abbruch der Tonkin-Bahnlinie von St-Maurice nach St-Gingolph auszusprechen. Sie begründen ihre Eingabe insbesondere mit den für die Region von einem solchen Abbruch zu erwartenden wirtschaftlichen, kulturellen und ökologischen Auswirkungen.

Erwägungen der Kommission

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen befasste sich an ihrer Sitzung vom 24. Januar 1994 mit dieser Eingabe sowie einer Stellungnahme des EVED. Sie kommt zu folgenden Schlüssen:

Die Teilstrecke Monthey–St-Gingolph der SBB erschliesst die Gemeinden Port-Valais (Le Bouveret und Les Evouettes), St-Gingolph und Vouvy (mit insgesamt knapp 5000 Einwohnern) sowie peripher die Gemeinden Collombey-Muraz und Vionnaz (mit zusammen gegen 5700 Einwohnern). Die Gemeinden Collombey-Muraz, Vionnaz und Vouvy verfügen auch über Busverbindungen nach dem Regionalzentrum Monthey (mit 14 000 Einwohnern). Das Nachfragepotential für einen Schienen-Personen-Nahverkehr Monthey–St-Gingolph ist schwach, um so mehr, als die Gemeinden Collombey-Muraz und Vionnaz – von der Bahn nur schlecht erschlossen – schon seit einigen Jahren durch Busse bedient werden.

Die Bundesfinanzen erlauben jedoch kein beliebiges Wachstum der Abteilungen für den regionalen Personenverkehr der SBB und insbesondere keine Verschwendung öffentlicher Mittel in unzweckmässige Schienen-Personen-Nahverkehre. In diesem Umfeld sind die SBB gezwungen, Sparpotentiale auszuschöpfen und auf den zweckmässigen Verkehrsmittelsatz vermehrt zu achten.

Infolge des schlechten Wirtschaftsergebnisses der Teilstrecke Monthey–St-Gingolph, der ungenügenden Nachfrage und des in den letzten zwanzig Jahren erfolgten Rückgangs bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs beabsichtigten die SBB – gegen den Willen des Kantons Wallis und der betroffenen Bevölkerung – zwischen Monthey und St-Gingolph die vollständige Umstellung von der Bahn auf Busse.

Nach Verhandlungen mit dem Kanton Wallis konnten sich die Verhandlungspartner nun aber, sowohl in bezug auf den Grundsatz wie auch die Finanzen, darauf einigen, dass im Einzugsgebiet des Tonkin ab Mai 1994 ein Mischbetrieb geführt werden soll. Er besteht darin, dass die Gegend in den Hauptverkehrszeiten durch die Bahn bedient wird. In der restlichen Zeit werden Busse eingesetzt. Die vereinbarte Mischlösung, die bereits in der Studie des «Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne» vorgesehen war, hat in der Öffentlichkeit ein positives Echo ausgelöst.

Béguelin Michel (S, VD) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

Par une requête datée du 8 juillet 1993, l'«Organisme intercantonal de développement du Chablais», une organisation régionale des districts d'Aigle, de Monthey et de Saint-Maurice, a déposé une pétition demandant au Parlement de s'opposer au démantèlement de la ligne du Tonkin qui relie Saint-Maurice et Saint-Gingolph. Les pétitionnaires font valoir avant tout les répercussions économiques, culturelles et écologiques qu'une telle mesure entraînerait pour la région.

Considérations de la commission

La Commission des transports et des télécommunications, lors de sa séance du 24 janvier 1994, a examiné cette requête ainsi qu'un avis du DFTCE. Elle est parvenue aux conclusions suivantes:

Le tronçon Monthey–Saint-Gingolph des CFF dessert les communes suivantes: Port-Valais (Le Bouveret et Les Evouettes), Saint-Gingolph et Vouvy (5000 habitants au total), ainsi que les communes Collombey-Muraz (5700 habitants environ). Les communes Collombey-Muraz, Vionnaz et Vouvy sont également reliées au centre régional de Monthey (14 000 habitants). Le potentiel de demande pour un trafic voyageurs ferroviaire à courte distance Monthey–Saint-Gingolph est peu développé, d'autant plus que les communes de Collombey-Muraz et de Vionnaz, mal desservies par le train, sont déjà depuis quelques années desservies par le bus.

Les finances fédérales ne permettent cependant pas une croissance illimitée du versement d'indemnités en faveur de trafic voyageurs régional des CFF ni, à plus forte raison, un gaspillage des fonds publics dans un trafic voyageurs à courte distance peu adapté aux besoins. Dans le contexte actuel, les CFF se voient obligés d'épuiser les potentiels d'économie et d'être particulièrement attentifs à une planification judicieuse des transports publics.

Au vu du mauvais résultat du tronçon Monthey–Saint-Gingolph, de l'insuffisance de la demande et du déclin de l'utilisation des transports publics au cours des 20 dernières années, les CFF voulaient remplacer totalement le train par le bus entre Monthey et Saint-Gingolph, contre la volonté du canton du Valais et de la population concernée.

Cependant, à la suite de tractations avec le canton, les différentes parties ont pu parvenir à un accord de principe et financier selon lequel une exploitation mixte sera introduite à partir de mai 1994 dans la région desservie jusqu'ici par la ligne du Tonkin. C'est ainsi que le trafic ferroviaire se limitera dorénavant aux heures de pointe, la desserte étant assurée par des autobus aux autres heures comme prévu par l'étude de l'Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Cette solution de compromis a trouvé un écho favorable auprès du public.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt, die Petition als erfüllt abzuschreiben.

Proposition de la commission

La commission propose de classer la pétition, son objectif étant atteint.

Angenommen – Adopté

Standesinitiative Genf SBB-Linie St-Maurice-St-Gingolph

Initiative du canton de Genève Ligne CFF Saint-Maurice-Saint-Gingolph

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	18
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.307
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	566-567
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 836

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.