

peuvent exceptionnellement être diffusées en dialecte. Par exemple, ce peut être le cas du «feature», forme d'émission grâce à laquelle il est possible de transmettre des ambiances ou des émotions aux téléspectateurs ou aux auditeurs. Quelques semaines après l'entrée en vigueur de la nouvelle concession, il n'est pas encore possible de prendre une position ferme au sujet de l'application des nouvelles dispositions. Cependant, en sa qualité d'autorité de surveillance de la SSR, l'Office fédéral de la communication (Ofcom) veille à ce que la concession soit respectée sur ce point également.

*Erklärung des Interpellanten: befriedigt*

*Déclaration de l'interpellateur: satisfait*

93.3086

### Interpellation Etique TGV Rhein-Rhone TGV Rhin-Rhône

*Wortlaut der Interpellation vom 9. März 1993*

Am 20. Januar 1993 hat der Präfekt der Franche-Comté zum TGV-Projekt Rhein-Rhone, mit dem die Verbindungen der ganzen Schweiz mit Frankreich im allgemeinen und Paris im besonderen spürbar verbessert werden, seine Zustimmung gegeben.

Wann und auf welche Weise wird sich die Schweiz offiziell für dieses Projekt einsetzen?

*Texte de l'interpellation du 9 mars 1993*

Le 20 janvier 1993, le préfet de la Franche-Comté a donné le coup d'envoi au projet de TGV Rhin-Rhône qui améliorera sensiblement les liaisons de toute la Suisse vers la France en général et Paris en particulier.

Quand et comment la Suisse va-t-elle s'engager officiellement pour ce projet?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aguet, Béguelin, Chevallaz, Comby, Cotti, Deiss, Gobet, Mamie, Philipona, Pidoux, Rohrbasser, Savary, Schmied Walter, Theubet (14)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Désigné par le ministre français des transports pour coordonner les études préliminaires du TGV Rhin-Rhône, c'est le 20 janvier dernier que le préfet de la région Franche-Comté a donné le coup d'envoi au projet.

Les cantons concernés par le TGV Rhin-Rhône participent à deux sociétés d'économie mixte chargées de promouvoir le projet, alors que les cantons de Vaud, Neuchâtel et Jura ont lancé une étude complémentaire en vue de rendre plus performante la ligne Dole-Lausanne.

Jusqu'à présent, le Conseil fédéral et les CFF se sont surtout engagés en faveur du projet de TGV Mâcon-Genève qui est loin de faire l'unanimité en Suisse, y compris en Suisse romande. Compte tenu des dernières évolutions, il importe que la Suisse s'engage officiellement et résolument en faveur du projet de TGV Rhin-Rhône, son appui à ce projet ne pouvant que conforter les autorités françaises dans leur volonté de le réaliser prioritairement.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 5. Mai 1993*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 5 mai 1993*

Aux termes de l'article 7 de l'arrêté fédéral du 4 octobre 1991 relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes, la Confédération s'emploie à promouvoir l'intégration de la Suisse occidentale au réseau européen à haute per-

formance et fait en sorte que le tronçon Genève-Mâcon et le raccordement de Bâle soient construits et modernisés.

Après la jonction de la Suisse au réseau TGV, les temps de parcours ferroviaires seront réduits de manière déterminante entre notre pays et la France, ainsi qu'avec la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg et l'Espagne.

Les axes

– Paris-Lyon-Avignon-Barcelone (notamment le TGV Sud-Est)

– Paris et Lyon-Dole-Mulhouse (TGV Rhin-Rhône)

– Paris-Strasbourg (TGV Est)

sont particulièrement importants.

Dans sa prise de position du 17 octobre 1990 sur le projet de schéma directeur TGV, la Suisse s'est déjà engagée officiellement en faveur du TGV Rhin-Rhône.

Depuis lors, cette politique a été poursuivie systématiquement, tant au niveau des ministres des transports que dans le cadre du groupe de travail franco-suisse «Raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire à grande vitesse».

La SNCF a décidé il y a quelque temps de constituer un groupe de travail «TGV Rhin-Rhône», dirigé par le préfet de la Franche-Comté, M. Jean-Louis Dufeigneux. Dans une première étape, ce groupe de travail définira les principales tâches et les plus importants éléments d'infrastructure de la nouvelle liaison TGV entre Mulhouse et Dole. Il effectuera ensuite des études préalables concernant les variantes.

Nous sommes d'avis que les chances de réalisation du TGV Rhin-Rhône ont augmenté. Nous continuerons de nous engager avec encore plus de vigueur en faveur de cette liaison ferroviaire à grande vitesse qui présente de l'importance pour notre pays.

*Erklärung des Interpellanten: befriedigt*

*Déclaration de l'interpellateur: satisfait*

93.3116

### Interpellation Frey Claude Fertigstellung des Nationalstrassennetzes Achèvement des routes nationales

*Wortlaut der Interpellation vom 17. März 1993*

In der Abstimmungskampagne vor der eidgenössischen Volksabstimmung vom 7. März über die Benzinzollerhöhung wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass für eine rasche Fertigstellung des Nationalstrassennetzes zusätzliche finanzielle Mittel erforderlich sind. Bundesrat Otto Stich hat beispielsweise erklärt, dass die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bei einer Ablehnung der Vorlage um mehrere Jahre verzögert würde.

Kann der Bundesrat nach dem positiven Ausgang der Abstimmung bestätigen, dass nun einer Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bis zum Jahr 2000–2005 nichts mehr entgegensteht? Werden die erforderlichen finanziellen Mittel in den nächsten Jahren in die Voranschläge des Bundes aufgenommen?

Kann der Bundesrat zudem sagen, wozu die zusätzlichen 100 Millionen Franken verwendet werden, welche die eidgenössischen Räte für 1993 für den Fall bewilligt haben, dass die Benzinzollerhöhung von 20 Rappen angenommen wird?

*Texte de l'interpellation du 17 mars 1993*

Lors de la campagne précédant la votation fédérale du 7 mars concernant l'augmentation de la taxe sur l'essence, il a notamment été rappelé la nécessité de disposer de moyens financiers supplémentaires pour terminer, dans les meilleurs délais, le réseau des routes nationales. M. Stich, conseiller fédéral, a ainsi déclaré qu'en cas de rejet populaire, «au plan de la

construction des routes nationales, l'achèvement du réseau serait retardé de plusieurs années».

Le vote ayant été positif, le Conseil fédéral peut-il nous confirmer que plus rien ne s'oppose désormais à l'achèvement d'ici l'an 2000–2005 du réseau des routes nationales, les moyens financiers suffisants étant proposés aux budgets de la Confédération ces prochaines années ? Peut-il en outre nous préciser l'affectation des 100 millions de francs supplémentaires votés par les Chambres fédérales pour 1993 en cas d'acceptation des 20 centimes ?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aubry, Berger, Bezzola, Chevallaz, Comby, Etique, Fischer-Seengen, Fritschi Oscar, Mamie, Miesch, Philipona, Poncet, Rohrbasser, Sandoz, Savary, Schmied Walter, Stamm Luzi (17)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*  
L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 5. Mai 1993*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 5 mai 1993*

Le 1er avril 1992, le Conseil fédéral a fixé le quatrième programme de construction à long terme. Celui-ci prévoit l'achèvement du réseau d'ici à l'an 2005. Il a cependant été conçu en prévision d'une augmentation de 25 centimes par litre de la taxe de base sur les carburants. Dans l'intervalle, le Parlement a ramené ce supplément à 20 centimes par litre, et le peuple a confirmé la décision. Il faut s'attendre à ce que le manque à gagner qui en résultera se traduise par un léger retard dans la réalisation; les principaux tronçons n'en seront toutefois pas affectés, le travail s'y poursuivant comme prévu. Dans l'optique actuelle, il paraît possible d'atteindre l'essentiel des objectifs du programme. Cela suppose cependant que l'affectation prévue du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds et de la vignette autoroutière entre en vigueur dès 1995. Les décisions des Chambres sont également réservées. En effet, le Parlement ayant la haute main sur le budget, il fixe les priorités et dicte ainsi le rythme des travaux, que le Conseil fédéral est tenu de respecter.

Les 100 millions de francs supplémentaires accordés par le Conseil national et par celui des Etats pour 1993 profiteront surtout aux tronçons ci-après: N 1 Yverdon–Morat (VD/FR); N 1a évitement de Plan-les-Ouates (GE); N 2 triangle de Gellert (BS); N 3 Frick–tunnel du Bözberg–Birrfield (AG); N 4 traversée de la ville de Schaffhouse (SH); N 5 Zuchwil–Nennigkofen (SO) et Neuchâtel Est–Saint-Blaise (NE); N 8 Ewil–Sarnen Sud (OW); N 9 Sion–Sierre (VS); N 16 Glovelier–Delémont Ouest (JU) et Tavannes–La Heutte (BE). La répartition du supplément entre les tronçons se fera après consultation des cantons au cours du programme de construction 1993.

*Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt*  
*Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait*

93.3118

## Interpellation Bührer Gerold Verwendung des Zusatzkredites von 100 Millionen Franken für den Nationalstrassenbau

### Routes nationales. Utilisation du crédit supplémentaire de 100 millions de francs

*Wortlaut der Interpellation vom 17. März 1993*

Aufgrund der gutgeheissenen Benzinzollerhöhung um 20 Rappen wird die unter Vorbehalt angenommene Erhöhung im Budget 1993 von 100 Millionen Franken zugunsten des Nationalstrassenbaus in Kraft treten.

Der Bundesrat wird ersucht, in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Nach welchen Kriterien beabsichtigt der Bundesrat, diese zusätzlichen Mittel auszugeben?
2. Liegt der Antrag für die Aufteilung dieser zusätzlichen Budgetposition auf die einzelnen Abschnitte bereits vor, und falls ja, welche Schwerpunkte werden gesetzt?
3. Wann und in welcher Form wird der Bundesrat die Öffentlichkeit über den Einsatz dieser zusätzlichen 100 Millionen Franken informieren?
4. Ist vorgesehen, dass abgesehen von der beabsichtigten Beschleunigung der Projekte in der Westschweiz auch Abschnitte der N 4, so insbesondere die bereits erheblich verzögerte Stadtdurchfahrt von Schaffhausen, mit einem Teil dieser zusätzlichen Mittel begünstigt werden?

*Texte de l'interpellation du 17 mars 1993*

A la suite de la majoration de 20 centimes des droits de douane perçus sur les carburants, le crédit supplémentaire de 100 millions de francs qui avait été inscrit sous réserve au budget de 1993 en faveur de la construction des routes nationales, sera disponible.

Le Conseil fédéral est invité à répondre aux questions suivantes à ce sujet:

1. Quels critères entend-il appliquer pour l'utilisation de ces crédits supplémentaires?
2. La proposition concernant la répartition entre les différentes parties du réseau de ces fonds supplémentaires inscrits au budget a-t-elle déjà été élaborée? Dans l'affirmative, quelles priorités a-t-on fixées?
3. Quand le Conseil fédéral informera-t-il le public sur l'utilisation de ces 100 millions de francs supplémentaires? Sous quelle forme?
4. Une partie de ces fonds supplémentaires est destinée à accélérer l'exécution des projets en Suisse occidentale; est-il prévu également d'utiliser une partie de ces moyens pour la construction de certains tronçons de la N 4, notamment pour celle, déjà considérablement retardée, de la traversée de Schaffhouse?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bezzola, Cincera, Dettling, Fischer-Seengen, Fritschi Oscar, Giger, Gysin, Heberlein, Hetschweiler, Stamm Luzi (10)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 5. Mai 1993*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 5 mai 1993*

1. Am 1. April 1992 genehmigte der Bundesrat das vierte langfristige Nationalstrassenbauprogramm, mit dem die Prioritäten und die Schwerpunkte der Mittelzuteilung festgelegt wur-

## **Interpellation Frey Claude Fertigstellung des Nationalstrassennetzes**

### **Interpellation Frey Achèvement des routes nationales**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3116
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1425-1426
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 926

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.