

ritiene che tali provvedimenti debbano essere limitati nel tempo e nello spazio e che bisogna adottare tutte le misure necessarie al ripristino del tasso di copertura dei programmi televisivi della SSR che hanno subito dei limiti di diffusione. Altre soluzioni, in particolare la diffusione via satellite dei programmi, non sono realizzabili a breve termine per ragioni di natura tecnica.

2. Nel quadro delle istruzioni del 31 agosto 1994 per la pianificazione delle reti emittenti (prima parte), il Consiglio federale ha chiesto alla Telecom PTT di esplorare tutte le possibilità di scambio linguistico in ambito radiofonico. Nella misura in cui la tecnica lo permette, i programmi DRS 1, RSR 1 e RSI 1 della SSR devono essere captati in tutta la Svizzera. La maggior parte dei lavori della Telecom PTT dovrebbero concludersi entro la fine di quest'anno.

Nel frattempo, verranno potenziati i trasmettitori principali OUC per favorire lo scambio linguistico. Tuttavia mancano le frequenze necessarie nella regione di Basilea e, per quanto riguarda il programma RSR 1, nella Svizzera centrale. La regione di Ginevra e di Losanna verrà coperta all'inizio del 1996, mentre verrà successivamente potenziata la copertura delle regioni di montagna. Alla fine del 1997, la RSI 1 potrà essere captata sull'80-85 per cento del territorio, mentre la RSR 1 sul 60-65 per cento.

Attualmente i lavori di pianificazione, che dovranno essere coordinati con la preparazione della seconda parte della pianificazione delle reti emittenti, procedono bene. Si stanno esaminando le frequenze necessarie, mentre è già iniziato il coordinamento con le autorità tedesche competenti. Sulla base dei risultati delle trattative con queste ultime, sarà possibile migliorare la ricezione di RSI 1 e di RSR 1 nelle regioni settentrionali e nord-orientali della Svizzera.

Erklärung des Interpellanten: befriedigt
Déclaration de l'interpellateur: satisfait

95.3090

Interpellation Zisyadis

Überquerung der Genfer Bucht. Bundesfinanzierung

Traversée de la rade à Genève. Financement par la Confédération

Wortlaut der Interpellation vom 6. März 1995

In der Sendung «Table ouverte» des Fernsehens TSR vom 12. Februar 1995, die das Vorhaben einer Strassenbrücke über die Genfer Bucht zum Thema hatte, nahm der Vertreter des Genfer Staatsrates für Genf das Recht in Anspruch, «von Zeit zu Zeit einen städtebaulichen Akzent zu setzen». Gegen diese auf Grösse ausgerichtete Politik gäbe es nichts einzuwenden, wenn die Genfer Regierung für diesen städtebaulichen Akzent nicht auch eine ansehnliche finanzielle Unterstützung des Bundes beanspruchte. Denn dieses gigantische Bauwerk zur Überquerung der Bucht verschlingt für die 3 Kilometer je nach Ausführung zwischen 600 und 750 Millionen Franken.

Dieses Projekt hat ausschliesslich lokale Bedeutung und war ursprünglich als Alternative zur Umfahrungsautobahn, deren Kosten pro Kilometer ausserordentlich hoch waren, gedacht. Beabsichtigt nun der Bundesrat, dieses Projekt zu unterstützen, wo doch die Finanzlage des Bundes sehr prekär ist und die Gefahr besteht, dass vorrangige Projekte von nationaler Bedeutung unter dieser Situation leiden?

Hat der Bund der Genfer Regierung Versprechungen gemacht, wie diese vorgibt?

Auf welche gesetzliche Grundlage würde sich eine Subvention von 38 Prozent, von der die Rede war, stützen?

Fällt eine solche Subventionierung unter das Strassenbauprogramm des Bundes?

Hat der Bund jemals, auch im Rahmen des Nationalstrassenbaus, ein Projekt unterstützt, das pro Kilometer so teuer zu stehen kam? Dabei würde es sich im vorliegenden Fall nicht einmal um einen Teil des Nationalstrassennetzes handeln.

Texte de l'interpellation du 6 mars 1995

Lors de l'émission «Table ouverte» de la TSR du 12 février 1995 consacrée au projet de traversée routière de l'extrémité du lac Léman, le représentant du Conseil d'Etat genevois a revendiqué le droit pour Genève de «réaliser de temps en temps un grand geste urbanistique». Il n'y aurait rien à dire de cette politique de grandeur, si le gouvernement genevois ne revendiquait pas une importante subvention fédérale pour ce geste urbanistique que constitue une méga-traversée de la rade dont le coût astronomique, selon la solution retenue, varie entre 600 et 750 millions de francs pour un ouvrage de 3 kilomètres de long.

Le Conseil fédéral va-t-il subventionner ce projet d'intérêt strictement local, conçu comme une alternative à l'autoroute de contournement dont le coût au kilomètre réalisé a été particulièrement élevé, alors que les finances fédérales sont dans une situation très difficile et que des projets prioritaires sur le plan national risquent de souffrir de cette situation?

Des promesses ont-elles été faites par la Confédération au gouvernement genevois, comme celui-ci le prétend?

Sur quelle base une subvention de 38 pour cent, comme cela a été articulé, serait accordée à ce projet?

Un tel subventionnement entre-t-il dans la programmation de la Confédération en matière routière?

La Confédération a-t-elle déjà accepté de subventionner des ouvrages d'un pareil coût au kilomètre, même dans le cadre des routes nationales, alors que, dans le cas particulier, cet ouvrage ne ferait pas partie du réseau des routes nationales?

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 6. Juni 1995

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 6 juin 1995

Il n'existe actuellement aucune base juridique permettant de subventionner la traversée de la rade à Genève. Nous ne pourrions allouer une contribution fédérale à ce projet qu'à la condition que ce tronçon soit inscrit dans le réseau des routes nationales ou principales. A ce sujet, nous n'avons pu donner aucune garantie au gouvernement genevois. Pour le moment, la traversée de la rade ne saurait être qualifiée de route nationale, puisque nous avons déjà décidé auparavant de ne pas proposer une extension du réseau au Parlement. Cependant, nous sommes disposés à étudier la possibilité d'intégrer cet ouvrage au réseau des routes principales, notamment en échange d'autres routes du canton de Genève. Il conviendra également d'évaluer l'importance de ce tronçon routier du point de vue de la politique des transports. En ce qui concerne le financement de ce type de projets, nous souhaitons encore étudier la solution du système de péage («road pricing»).

Dès lors, nous ne sommes pas encore en mesure de donner une réponse plus précise. La procédure précitée ne doit cependant pas entraver la réalisation de projets prioritaires d'importance nationale. Toutefois, nous tenons à préciser que le taux de financement précité serait basé sur l'ordonnance des routes principales. Compte tenu de l'expérience acquise dans ce domaine, nous ne pouvons accepter ce genre de comparaisons de prix, et ce pour un certain nombre de raisons (la fonction d'une route, le tracé, le degré d'aménagement ou la géologie de la région, par exemple).

Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt

Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait

Interpellation Zisyadis Überquerung der Genfer Bucht. Bundesfinanzierung

Interpellation Zisyadis Traversée de la rade à Genève. Financement par la Confédération

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
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	95.3090
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1661-1661
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 871

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.