

Qui est responsable envers le Conseil fédéral de l'exécution du mandat constitutionnel et de l'application des dispositions de la concession, à part le directeur général? Celui-ci dispose-t-il d'assez de possibilités pour faire face à cette responsabilité? Ces responsabilités sont-elles assumées de façon convenable par le directeur général d'une part, et le comité central de la SSR d'autre part, en sa qualité d'organe de contrôle?

Jusqu'à quel point les sociétés régionales de radiodiffusion sont-elles coresponsables envers le Conseil fédéral du respect de la constitution et de la concession?

N'y a-t-il pas disproportion entre les vastes compétences des sociétés régionales, s'agissant de l'attribution de postes dirigeants, et leur responsabilité dans l'ensemble de la SSR? Le Conseil fédéral estime-t-il que les sociétés de patronage, en tant que porte-parole des auditeurs et des téléspectateurs, disposent d'une représentation suffisante, dans l'organisation actuelle des sociétés régionales de radiodiffusion?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Allenspach, Auer, Bonny, Bremi, Cevey, Früh, Giger, Mühlemann, Pfund, Spälti, Spoerry, Stucky, Wyss (14)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 4. September 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 4 septembre 1985

1. Die Struktur der SRG, aufgeteilt in eine institutionelle (Trägerschaft) und eine professionelle Organisation, beruht auf den Prinzipien der Demokratie, des Pluralismus und Föderalismus.

Die Rechtsformen des Vereins und der Genossenschaft sowie die Möglichkeit für jedermann, Mitglied der SRG zu werden, dürfen als Konkretisierung des Demokratieprinzips angesehen werden. Die in der Konzession verlangte Berücksichtigung der «verschiedenen Kreise» (Repräsentativität) sowie die Aufteilung in drei Regionalgesellschaften, die sich ihrerseits aus Mitgliedgesellschaften zusammensetzen, tragen dem Gedanken der Pluralität und dem Föderalismus Rechnung.

Die Organisation der SRG entspricht demnach dem Aufbau unseres Staatswesens. Der Bundesrat verkennt aber nicht, dass die derzeitige Struktur aus unternehmerischer Sicht eine gewisse Schwerfälligkeit aufweist und nicht frei von Widersprüchen ist. Die letzte grosse Reorganisation datiert aus den siebziger Jahren. Inzwischen hat sich aber das Umfeld, in dem die SRG tätig ist, stark gewandelt. Weitere Veränderungen sind zu erwarten, so im Hinblick auf die Zunahme der in- und ausländischen Konkurrenz, neue Techniken und Veranstalter. Sie verlangen vermehrt unternehmerische Flexibilität und journalistische Kompetenz. Mit der Ankündigung, im Herbst 1985 ein Strategiepapier vorzulegen, zeigt die SRG, dass sie gewillt ist, auf die neue Herausforderung zu reagieren. Der Bundesrat begrüsst die Anstrengungen der SRG, ihre Strukturen aufgrund der veränderten Wirklichkeit zu überprüfen. Nur eine vertiefte und die Zusammenhänge beachtende Analyse ist geeignet, Schwachstellen aufzuzeigen und zu beseitigen. Die in der Interpellation gestellten Fragen berühren zentrale Probleme.

2. Nach Artikel 11 Absatz 1 der Konzession SRG ist allein der Generaldirektor dem Bundesrat für den Programmdienst und eine rationelle Betriebsführung verantwortlich. Das hat den Vorteil der klaren Verantwortung nach aussen. Ob die Regelung in der Konzession und die in den Statuten der SRG niedergelegten Kompetenzen und Aufgaben dieser universellen Verantwortung gerecht werden, ist eine offene Frage. Ebenfalls zu prüfen wäre, ob diese Verantwortungsregelung nach den heutigen Gegebenheiten zu genügen vermag. Eine Überprüfung drängt sich deshalb auf. Die Konzession SRG in der jetzigen Form gilt bis Ende 1987.

3. Eine gewisse Diskrepanz liegt darin, dass die Wahl der regionalen Kader von den Regionalgesellschaften vorgenommen wird, die universelle Verantwortung aber, wie bereits erwähnt, dem Generaldirektor zukommt.

4. Die Mitgliedgesellschaften bilden die Regionalgesellschaften. Überdies ernennt der Bundesrat aufgrund von Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c und d der Konzession SRG Delegierte für die Delegiertenversammlung sowie Mitglieder für die Vorstände der Regionalgesellschaften. Dabei hat er «die verschiedenen Kreise, welche die geistige und kulturelle Eigenart des Landes verkörpern, die verschiedenen Hörer- und Fernsehgruppen und die verschiedenen Landesteile» zu berücksichtigen (Art. 9 Abs. 2). Aufgrund dieser Situation ist der Bundesrat der Meinung, dass die Möglichkeiten für eine angemessene Vertretung der Zuhörer und Zuschauer vorhanden sind.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

Mehrheit
Minderheit

85.365

Interpellation Martin

Eisenbahnlinie Aigle–Sépey–Diablerets Chemin de fer Aigle–Sépey–Diablerets

Wortlaut der Interpellation vom 5. März 1985

Die interessierten Gemeinden und der Grosse Rat des Kantons Waadt haben sich für die Erhaltung der ASD entschieden. Sie haben ihre finanzielle Unterstützung zugesichert und übernehmen damit den Teil des Bundes an den Investitionen.

Angesichts der Politik, die der Bundesrat zur Bekämpfung der Luftverschmutzung führen will, erscheint es uns logisch und gerecht, wenn der Bund ebenfalls einen Beitrag zur Erhaltung dieser Bahn leisten würde.

Kann der Bundesrat seine Politik unter diesen neuen Voraussetzungen noch einmal überdenken?

Texte de l'interpellation du 5 mars 1985

Les communes intéressées et le Grand Conseil du Canton de Vaud viennent de décider le maintien de l'ASD. En l'assurant de leur soutien financier, ils prennent en charge la part de la Confédération au plan des investissements.

En relation avec la politique que le Conseil fédéral veut suivre en matière de lutte contre la pollution, il nous semblerait logique et équitable qu'il puisse apporter sa contribution au maintien de ce train.

Le Conseil fédéral peut-il redéfinir sa politique dans ce nouveau contexte?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Candaux, Cevey, Dubois, Dupont, Perey, Savary-Vaud (6)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Bien que n'ayant aucune possibilité juridique d'imposer le passage de l'ASD à la route, le Conseil fédéral avait décidé de ne plus octroyer de subventions à ce train. Il entendait par là suivre les recommandations de la commission Meylan reposant sur des considérations financières, de développement de l'économie régionale et de la protection de l'environnement.

En accordant leur soutien total au maintien de l'ASD, les communes vaudoises concernées, de même que le Grand Conseil, estiment que l'économie régionale est mieux desservie par le train. Les avalanches catastrophiques de février 1984 ont démontré, en outre, qu'une meilleure sécurité est assurée par le rail.

Si, en 1980, on pouvait, sans grande conviction, admettre le critère de protection de l'environnement en passant du rail à la route, on doit, en 1985 le rejeter. En effet, le dépérissement des forêts et les mesures que nous propose le Conseil fédéral démontrent une ferme volonté politique de lutter contre la pollution, surtout celle qui est engendrée par le trafic routier. Cette évolution significative, non prévisible, devrait permettre à notre exécutif de reconsidérer sa position.

Nous souhaitons vivement que le Conseil fédéral examine ce projet en tenant compte de ces nouveaux éléments.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 11. September 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 11 septembre 1985

1. Le 7 juillet 1982, le Conseil fédéral a subordonné le versement à l'ASD de nouvelles contributions fédérales, fondées sur la loi sur les chemins de fer (LCF), à la condition que cette voie ferrée soit remplacée le plus rapidement possible par un service de transport routier. Il a pris cette décision en fonction de l'article 57 LCF, selon lequel la Confédération peut encourager le passage à la route si le trafic est ainsi assuré de manière plus économique. Le canton de Vaud a toute latitude pour maintenir l'exploitation ferroviaire, s'il est disposé à prendre à sa charge les subventions fédérales manquantes.

2. Le Conseil fédéral a arrêté sa décision en suivant une recommandation de la commission Meylan. Celle-ci a examiné tous les aspects du problème, qu'ils soient ou non de nature économique. Elle est arrivée à la conclusion que l'ASD devait être remplacé par un service d'autobus.

3. Lors de l'appréciation de la situation, il ne faut pas oublier que le trafic voyageurs de l'ASD stagne à un faible niveau depuis des années et que son trafic marchandises est pour ainsi dire insignifiant. Cette stagnation n'est pas imputable en premier lieu à la vétusté des installations, mais à des faiblesses structurelles (tracé implanté sur le côté non habité de la vallée, rebroussement au Sépey). Ces défauts ne peuvent pas être éliminés par le renouvellement du chemin de fer.

4. Le Conseil fédéral est d'avis que les impératifs de la protection de l'environnement doivent davantage être pris en considération dans les décisions touchant à la politique des transports. La commission Meylan a cependant relevé ce qui suit: «Le mode de transport public le moins polluant est celui qui incitera le plus grand nombre d'automobilistes à renoncer le plus souvent à recourir à leurs voitures privées.» Un service public de transport routier n'est donc absolument pas polluant. Comme le montre l'expérience, la meilleure desserte résultant de l'adoption d'un autre moyen de transport entraîne une augmentation considérable du trafic. Le bilan global d'une solution est dès lors toujours déterminant. L'autobus ménage mieux l'environnement et économise plus d'énergie que l'automobile privée.

5. Le 11 septembre 1985, le Conseil fédéral a prolongé de cinquante ans la durée de la concession octroyée à l'ASD. Les conditions pour le renouvellement de la concession sont remplies lorsque le trafic ne peut pas être assuré d'une manière plus judicieuse et plus économique par un autre moyen de transport (art. 5, 1^{er} et 3 al., LCF). Il ne fait aucun doute que dans le cas de l'ASD, le rail constitue la solution la moins économique. Toutefois, le Conseil fédéral a tenu compte du fait que, selon le projet de bases constitutionnelles pour une politique coordonnée des transports, les cantons doivent en principe être compétents pour leurs transports publics régionaux. Lorsqu'il s'agit d'apprécier l'opportunité d'un moyen de transport, il faut donc accorder une grande importance au jugement du canton et des communes, qui connaissent mieux les conditions locales. Etant donné que ces derniers se sont prononcés résolument en faveur de la solution ferroviaire, rien ne s'opposait en principe au renouvellement de la concession.

6. La prolongation de la concession ne permet toutefois pas de conclure que l'ASD va continuer d'avoir droit aux contri-

butions fédérales. La situation de celui-ci étant évidente, la renonciation à son remplacement aura certainement des répercussions sur les discussions relatives à la conversion de certaines lignes des CFF et des chemins de fer privés. Si l'ASD bénéficiait également à l'avenir de toutes les mesures d'aide prévues par la LCF, le Conseil fédéral n'aurait plus aucun argument pour proposer le remplacement d'une quelconque ligne ferroviaire.

7. Le Conseil fédéral estime qu'il a examiné à l'époque les aspects de la question et qu'aucun fait nouveau n'est apparu depuis la décision prise en 1982; il ne peut dès lors la réviser. Comme le canton de Vaud et les communes ont décidé de rénover le chemin de fer sous leur propre responsabilité et contre ses intentions, la Confédération ne saurait continuer à verser des contributions pour la couverture du déficit et les investissements de l'ASD. Néanmoins, le chemin de fer aura encore droit à une indemnisation de ses prestations de service public, ainsi qu'au rapprochement tarifaire.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

Mehrheit
Minderheit

85.407

Interpellation Blocher
Eidgenössische Abstimmungskampagnen.
Einnischung der Verwaltung
Campagnes de votes.
Ingérence de l'administration fédérale

Wortlaut der Interpellation vom 21. März 1985

Es ist auffallend, dass sich in jüngster Zeit im Vorfeld von eidgenössischen Abstimmungen die Bundesverwaltung immer stärker in die politische Auseinandersetzung einmischt.

Oftmals verfassen Verwaltungsstellen Argumentarien, Streitschriften und Dokumentationen für die der Verwaltung genehmen Abstimmungskomitees, koordinieren im Hintergrund Abstimmungstätigkeiten usw.

Es versteht sich, dass diese Tätigkeit nicht nur dem Gewaltentrennungsprinzip widerspricht, sondern auch für den Stimmbürger, der die Beamtentätigkeit durch seine Steuergelder bezahlt, stossend erscheint.

Sehr problematisch ist auch die Tatsache, dass die Verwaltung Zugang zu Akten hat, die dem gegnerischen Komitee nicht zur Verfügung stehen. Dadurch wird der politische Abstimmungskampf verfälscht. Die Spiesse sind nicht mehr gleich lang.

Angeichts der Tatsache, dass der Bundesrat Einfache Anfragen zu dieser Problematik nur teilweise oder sehr unbefriedigend beantwortete, stellen wir dem Bundesrat mit dieser Interpellation folgende Fragen:

1. Inwieweit ist das Eingreifen in Abstimmungskampagnen von Bundesbeamten, in Benützung ihrer Arbeitszeit, erwünscht, gerechtfertigt oder bedenklich?

2. Wie weit glaubt der Bundesrat, dass solche Tätigkeiten mit dem Gewaltentrennungsprinzip in Einklang zu bringen sind?

3. Hat der Bundesrat diesbezüglich irgendwelche Richtlinien für seine Beamten erlassen oder gedenkt er solche zu erlassen?

4. Werden durch die Tatsache, dass die Verwaltung bei ihrem Mitwirken in politischen Abstimmungskämpfen über uneingeschränkte Akteneinsicht verfügt und die entsprechenden Informationen einem Abstimmungskomitee zur

Interpellation Martin Eisenbahnlinie Aigle-Sépey-Diablerets

Interpellation Martin Chemin de fer Aigle-Sépey-Diablerets

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	18
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.365
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1857-1858
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 806

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.