

problèmes posés actuellement à l'agriculture de montagne, parfois désormais en termes de survie.

Informatisé, ce centre est capable de se brancher en temps réel sur les courants d'idées les plus avancés et les flux d'informations actualisés. Il ne saurait être question d'une position marginalisée.

Par ailleurs, en procurant trois postes de travail occupés en permanence, l'existence de l'IER-Cerme à Château-d'Oex justifie les mesures de soutien aux infrastructures dans les régions de montagne prévue par la LIM et prouve qu'il est possible non seulement de maintenir la population, mais encore d'en attirer une nouvelle.

Enfin, il faut bien avouer que le déplacement de ce dernier sur le site d'Ecublens, justifié par des raisons de rationalisation, d'économie et de politique de recherche propres à l'EPFZ ne peut que susciter des doutes en l'absence de toute évaluation scientifique et tant les frais de fonctionnement actuels à Château-d'Oex sont modiques.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 17. November 1993*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 novembre 1993*

1. L'IER-Cerme est une antenne suisse romande de l'Institut d'économie rurale (IER) de l'EPFZ. Il n'a jamais été question pour le Conseil des EPF de supprimer cet organisme, mais il a été décidé de le déplacer de Château-d'Oex à l'EPF de Lausanne, dans un cadre universitaire où il pourra poursuivre et intensifier ses activités.

L'installation de l'IER-Cerme à Château-d'Oex a été décidée en 1985 parce que le collaborateur scientifique de l'institut chargé de le diriger habitait déjà la région. Auparavant, cette même antenne, appelée Bureau d'études régionales (BER), était stationnée dans la plaine du Rhône, à Charrat (VS), où elle poursuivait les mêmes objectifs que l'actuel Cerme.

En 1991, l'EPFZ a déplacé les accents de ses activités de recherche en matière d'agriculture et d'exploitation des ressources naturelles en milieu rural et alpin. Ces recherches portent désormais sur de nombreuses régions, en Suisse comme à l'étranger, et n'ont donc plus qu'un rapport indirect avec la région du Pays d'Enhaut. Elles n'ont pas été réduites, mais rationalisées et mieux ciblées, aussi du point de vue scientifique. Cela comprend également que le transfert de résultats scientifiques dans la pratique soit maintenu.

Il est parfaitement possible que le Pays d'Enhaut garde un organisme spécifique, par exemple un centre de documentation ou un centre d'accueil. Cette institution pourrait collaborer étroitement avec l'IER/EPFZ, mais serait gérée et financée par des moyens extérieurs au domaine des EPF (organismes locaux ou la Centrale pour le développement économique régional de l'Ofiarmt). Cette centrale a déjà soutenu les travaux de documentation de l'IER-Cerme pendant les deux dernières années.

2. Le transfert du groupe de travail a été soigneusement préparé au sein du Domaine des EPF, d'entente avec les autorités du Pays d'Enhaut.

Arguments qui se sont avérés décisifs:

– En l'absence d'interactions directes avec un environnement scientifique performant (difficultés de financement de projets scientifiques, même avec des fonds de tiers), la qualité scientifique des travaux n'est plus garantie au Pays d'Enhaut. Seules deux thèses de doctorat ont été préparées à ce jour dans cette station extérieure de l'EPFZ, du reste encore à l'époque du BER en Valais; aucune ne l'a été dans le cadre de l'actuel IER-Cerme, créé en 1985, alors même que de nombreux travaux de doctorat étaient effectués dans son domaine à l'EPF de Zurich. Il est difficile de motiver des collaborateurs scientifiques qualifiés d'aller vivre et travailler dans un endroit aussi éloigné que Château-d'Oex. La masse critique d'un groupe de recherche fonctionnant bien n'y est donc jamais atteinte.

– L'inefficacité de la gestion d'une station extérieure isolée (longue durée des déplacements, insuffisance des transports publics, quasi-impossibilité de faire le voyage aller et retour le même jour) ne peut plus être raisonnablement imposée au Domaine des EPF.

– Les coûts de coordination des travaux, séminaires et séances sont trop élevés.

– L'utilisation permanente de la même région modèle donne une base de référence pratique trop peu différenciée, et se solde par une connaissance insuffisante des autres régions.

Le Conseil fédéral estime justifié l'ordre de transfert donné par la direction de l'EPFZ. Le déplacement de trois emplois ne devrait pas influencer durablement le développement économique régional.

3. Les deux EPF doivent concentrer leurs activités sur l'enseignement, la recherche et les services. La stratégie du Conseil des EPF vise une qualité maximale et l'exploitation intégrale de toutes les synergies.

L'IER doit utiliser efficacement les moyens financiers limités à sa disposition et orienter ses activités conformément à la stratégie du Conseil des EPF et à la planification pluriannuelle du Domaine des EPF.

La chaire EPFZ de recherche en économie rurale et agriculture alpine dispose de 5,75 postes scientifiques, dont un seul peut être stationné en permanence en Suisse romande à des fins d'enseignement, de recherche et de services. L'enseignement, qui inclut notamment l'encadrement des étudiants dans les séminaires, exercices, travaux semestriels et de diplôme, rend indispensable la présence des autres scientifiques à Zurich.

La localisation de l'IER, de l'EPFZ à l'EPFL (EPF de Lausanne) rendra possible une collaboration dans le domaine de l'économie agricole avec d'autres groupes de chercheurs de l'EPFL et de l'Université de Lausanne, motivera les étudiants et les étudiantes de langue française et améliorera la coopération avec de nombreuses institutions romandes et étrangères francophones.

L'EPF de Zurich est la seule haute école suisse qui inscrive le domaine des sciences agricoles et alimentaires dans ses programmes d'enseignement et de recherche. Une «antenne romande» à l'EPFL représente donc une excellente solution pour assurer la représentation de cette discipline en Suisse romande.

Le Conseil fédéral soutient l'option du transfert, par analogie avec le cas de l'antenne EPF romande de l'Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage (FNP). Intégrée il y a peu de temps dans le contexte scientifique de l'EPFL, le FNP est déjà en mesure aujourd'hui de présenter d'excellents résultats.

**Präsidentin:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und verlangt Diskussion.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag auf Diskussion

offensichtliche Mehrheit

Dagegen

Minderheit

*Verschoben – Renvoyé*

93.3228

**Interpellation Zisyadis**

**Leistungslohn und Verkehrssicherheit  
Salaire à la tâche et sécurité routière**

*Wortlaut der Interpellation vom 29. April 1993*

Ich stelle dem Bundesrat folgende zwei Fragen:

1. Lässt sich der Leistungslohn für berufsmässige Motorfahrzeugführer mit der Verkehrssicherheit vereinbaren?

2. Gedenkt der Bundesrat, Artikel 56 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) anzuwenden, der ihm die Möglichkeit einräumt, den Leistungslohn für Berufschaffere zu verbieten?

*Texte de l'interpellation du 29 avril 1993*

Je souhaite poser les deux questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Le salariat à la tâche des conducteurs professionnels de véhicules automobiles est-il compatible avec la sécurité routière?
2. Entend-il appliquer l'article 56 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) qui lui donne le droit d'interdire le salaire à la tâche pour les conducteurs professionnels?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aguet, Béguelin, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Carobbio, de Dardel, Jeanprêtre, Spielmann (8)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Il existe, notamment dans le secteur des transports, des personnes rémunérées en fonction du travail exécuté, des kilomètres parcourus, de la marchandise transportée ou, c'est le cas des taxis, en fonction de la recette réalisée mensuellement par le conducteur. En cette période de crise économique, l'employeur ne peut, dans la plupart des cas, fournir du travail en quantité suffisante pour ces salariés à la tâche. Cette forme de rémunération prêterait gravement les travailleurs de ce secteur, les transformant en «demi-chômeurs» ou les forçant à travailler plus, afin d'équilibrer leur budget. Très souvent, les heures maximales fixées par l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles ne sont plus respectées. Cette prescription, qui a pour but de protéger le salarié et qui ne peut plus être respectée par lui, le criminalise, le met dans l'illégalité par le fait même de travailler pour un salaire décent.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

vom 8. September 1993

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 8 septembre 1993*

1. Selon l'article 56 alinéa 3 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), le Conseil fédéral peut interdire que l'on calcule le salaire des conducteurs professionnels de véhicules automobiles en fonction du trajet parcouru, de la quantité de marchandises transportées ou d'autres critères similaires. Comme le Conseil fédéral l'a déjà relevé, à propos de cette disposition, dans son message du 27 août 1986 concernant la modification de la loi fédérale sur la circulation routière (FF 1986 III 197), il est indéniable que de tels modes de rémunération portent préjudice à la sécurité routière.

2. Dans le message précité ainsi que lors des délibérations parlementaires, le Conseil fédéral avait déjà relevé que, compte tenu de la situation qui règne dans l'industrie des transports routiers, il n'était pas nécessaire, pour le moment, de décréter une telle interdiction. Or, cette situation ne s'est pas modifiée depuis lors.

En fait, le versement d'un salaire à la tâche est un mode de rémunération plutôt rare, sauf dans la branche des taxis. A cet égard, il sied de relever que dans le public on surestime largement le nombre des chauffeurs professionnels rémunérés à la tâche. Cela provient du fait que l'on confond souvent le salaire à la tâche avec les critères de calculs appliqués par les entreprises de transport pour établir leurs offres, critères qui, par la force des choses, se fondent sur une tarification établie en fonction des trajets parcourus, des quantités de marchandises à transporter et d'autres données quantitatives similaires. On ne peut toutefois en conclure que les salariés eux-mêmes sont rémunérés selon de tels critères.

Les propriétaires de voitures automobiles lourdes, qui conduisent eux-mêmes leurs véhicules, créent un problème lorsqu'ils concluent des contrats de transport à des conditions analogues au salaire à la tâche.

3. Enfin, on ne saurait négliger l'effet préventif exercé par les dispositions pénales particulières concernant la responsabilité de l'employeur pour les infractions commises par les chauffeurs qui lui sont subordonnés, dispositions qui figurent à l'article 100 chiffre 2 LCR et à l'article 28 alinéa 4 de l'ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR;

RS 822.22). Selon ces dispositions, l'employeur qui a incité un conducteur à commettre un acte punissable ou qui n'a pas empêché, selon ses possibilités, une telle infraction, est passible de la même peine que le conducteur qui l'a commise. Dès lors, lorsque des chauffeurs commettent des infractions aux limitations de vitesse ou aux prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos ou qu'ils surchargent leur véhicule, parce qu'ils sont rémunérés à la tâche, leur employeur peut aussi être amené à rendre des comptes. Selon les dispositions précitées, le juge peut atténuer la peine à l'égard du conducteur ou même l'exempter de toute peine si les circonstances le justifient.

4. Quant à la rémunération à la tâche, qui est répandue dans la branche des taxis, elle n'a guère d'effets négatifs sur la sécurité routière. Cela provient certainement du fait que, le tachygraphe étant obligatoire sur les taxis, il est possible de contrôler efficacement le respect des prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos. Au surplus, les enregistrements de la vitesse obtenus grâce au tachygraphe permettent en tout temps d'avoir des indications précises sur la manière de conduire des chauffeurs de taxis ce qui, comme l'expérience le montre, a un effet préventif considérable. Les chauffeurs de taxis sont d'ailleurs soumis à des contrôles particulièrement fréquents et sévères, car, notamment dans les villes relativement importantes, on s'efforce aussi d'améliorer la sécurité des passagers par le biais des règlements régissant les entreprises de taxis. Le Conseil fédéral est d'avis que de tels contrôles, qui permettent d'accroître la sécurité routière et de mieux protéger les salariés, devraient être encore renforcés. Quoiqu'il en soit, une interdiction des salaires à la tâche appliquée en vertu de considérations relevant de la seule politique salariale, sans qu'elle s'impose pour des raisons de sécurité routière, ne serait pas compatible avec l'article 56 alinéa 3 LCR.

**Präsidentin:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und verlangt Diskussion.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag auf Diskussion  
Dagegen

41 Stimmen  
15 Stimmen

*Verschoben – Renvoyé*

93.3324

**Interpellation Gardiol**  
**Krieg in Ex-Jugoslawien.**  
**Organisierte Reisen**  
**Guerre en ex-Yougoslavie.**  
**Voyages organisés**

*Wortlaut der Interpellation vom 17. Juni 1993*

Seit sechs Monaten erscheint immer wieder die Meldung, manchmal sogar auf der Titelseite der Zeitungen (vgl. «24 Heures» vom 12. und vom 13. Juni 1993), dass Serben und andere in der Schweiz niedergelassene Bürger Ex-Jugoslawiens regelmässig in ihr Heimatland reisen, um ihre Mitbürger zu unterstützen und an dem Aggressionskrieg teilzunehmen, der in ihrem Land tobt. Es handle sich weder um Einzelinitiativen noch um humanitäre Hilfe, sondern um eine durchstrukturierte routinierte proserbische Organisation, die zur ethnischen Säuberung beitrage.

Diese Information lässt sich auf mindestens zwei Arten interpretieren. Beide müssen energisch bekämpft werden. Ich stelle daher folgende Fragen:

## **Interpellation Zisyadis Leistungslohn und Verkehrssicherheit**

### **Interpellation Zisyadis Salaire à la tâche et sécurité routière**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3228
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2570-2571
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 564

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.