

89.767

Interpellation Züger Solaranlagen Equipements solaires

Wortlaut der Interpellation vom 13. Dezember 1989

Auf dem Mont Soleil im Berner Jura wird das grösste Sonnenkraftwerk Europas gebaut. Als Versuchsanlage ist ein solches Unterfangen sicher wertvoll, da es die Möglichkeit gibt, verschiedene Fragen im Zusammenhang mit der praktischen Anwendung der Photovoltaik zu prüfen.

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Bundesrat folgende Fragen:

– Sollen weitere solche Grossanlagen in unserem Land gebaut werden, oder ist künftig die Sonnenenergie in kleineren, dezentralen Anlagen einzufangen und zu verwenden?

– Wie stellt sich der Bundesrat zu den Bestrebungen, dass Käufer von Elektromobilen, welche am «Netz tanken», verpflichtet werden sollen, ebensoviel Strom wie sie für ihr Auto benötigen aus privaten Solarzellen ins Netz zu speisen? Ist er bereit, diese Bestrebungen zu unterstützen?

Texte de l'interpellation du 13 décembre 1989

La plus grande centrale solaire d'Europe est en construction sur le Mont Soleil, dans le Jura bernois. Un tel ouvrage présente certainement un grand intérêt en tant que banc d'essai; il permettra en effet d'étudier plusieurs des problèmes que pose l'utilisation pratique des phénomènes photovoltaïques. En l'occurrence, je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

– A-t-on l'intention de construire plusieurs autres grands ouvrages de ce genre dans notre pays ou prévoit-on plutôt de capter l'énergie solaire, en vue de son utilisation, dans des installations plus petites et décentralisées?

– Que pense le Conseil fédéral des demandes visant à obliger les acheteurs d'automobiles électriques qui s'approvisionnent au réseau électrique, de restituer à ce réseau, à l'aide de cellules solaires leur appartenant, autant de courant qu'ils emploient pour leurs véhicules? Est-il disposé à soutenir ces efforts?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann, Bäumlín Ursula, Braunschweig, Bundi, Hafner Ursula, Hubacher, Lanz, Ledergerber, Longet, Ott, Reimann Fritz, Stappung, Uchtenhagen, Ulrich, Vollmer (15)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. Februar 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 février 1990

Wie der Interpellant erwähnt, laufen seitens der Elektrizitätswerke zurzeit Bestrebungen, eine oder zwei Photovoltaik-Anlagen der 500-kW-Klasse zu bauen, eine davon auf dem Mont Soleil. Im Rahmen des Kredites für Pilot- und Demonstrationsanlagen hat der Bund seinerseits eine 100-kW-Anlage realisiert, eine weitere ist geplant. Je nach Erfahrungen wird er den Bau zusätzlicher Anlagen der gleichen Grössenordnung erwägen. Ob noch weitere Anlagen mit 500 oder mehr kW gebaut werden sollen, lässt sich erst sagen, wenn die nötigen Erfahrungen aus Planung, Bau und Betrieb des Kraftwerkes auf dem Mont Soleil vorliegen. Grundsätzlich sollte man sich vorerst noch alle Möglichkeiten offenhalten. Aufgrund der bestehenden Rechtsgrundlagen kann der Bund ausserhalb seines eigenen Bereiches keine Anlagen mitfinanzieren, und im eigenen Bereich existieren wenig Standorte, die für die Realisierung von Anlagen dieser Grösse in Frage kämen.

Die Entwicklung und Verbreitung von Leichtbau-Elektrofahrgen ist im Hinblick auf Umweltschutz und rationelle Energieverwendung förderungswürdig. Ersetzte man vor allem im Nahverkehr alle Pendlerautos durch Elektrofahrzeuge, so würde der Elektrizitätsverbrauch um etwa 2 Prozent steigen, der Benzinverbrauch um etwa 30 Prozent sinken. Damit wäre eine beachtliche Reduktion an Luftschadstoffen verbunden. Der Einfluss der Elektrofahrzeuge auf den Energieverbrauch hängt in Wirklichkeit von vielen Faktoren ab, wie Verbreitung, Fahrzeugtypen und Substitution anderer Verkehrsmittel. Der Bund unterstützt die Forschung im Bereich der Elektrofahrzeuge. Auch begrüsst er den Bau von privaten Solarzellenanlagen. Hingegen lehnt er eine Verpflichtung ab, wonach Käufer von Elektromobilen den aus dem öffentlichen Netz konsumierten Strom durch Netzeinspeisung aus privaten Solarzellenanlagen kompensieren sollen. Eine solche Verpflichtung würde die Elektromobile benachteiligen: Von den übrigen Stromkonsumenten wird kein Beitrag an ihre eigene Energieversorgung verlangt, und auch von den gewöhnlichen Autos erwartet niemand, dass sie den benötigten Treibstoff selber produzieren.

Le président: L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

89.790

Interpellation Blatter Sanierung der Steilrampe Grafenort–Engelberg der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn Chemin de fer Lucerne–Engelberg. Amélioration d'un tronçon

Wortlaut der Interpellation vom 14. Dezember 1989

Engelberg ist eines der bedeutendsten Kur- und Sportzentren der Innerschweiz. Zahlreichen Besuchern aus dem In- und Ausland dient es im Sommer und im Winter als willkommener Erholungsraum.

Das Engelberger Tal wird durch die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn (LSE) und eine Strasse erschlossen. Die heute 25 Jahre alte Bahn ist als Touristenbahn wie auch als Nahverkehrsmittel zu einem wesentlichen Träger der Volkswirtschaft der beiden Kantone Nidwalden und Obwalden geworden. Bis vor das Hochtal von Engelberg verkehrt sie als Adhäsionsbahn, dann wechselt sie auf Zahnradantrieb und überwindet die letzten 300 Meter Höhendifferenz auf einer Steilrampe von bis zu 246 Promille Steigung.

Diese Steilrampe kann heute aus technischen Gründen nur mit Dreiwagenzügen befahren werden, d. h. mit einem Sitzplatzangebot von etwa 160 Plätzen. Zudem ist die Beförderungsgeschwindigkeit stark eingeschränkt. So muss die LSE heute immer wieder Reisegesellschaften nach Engelberg mangels Kapazitätsmöglichkeiten abweisen, und an schönen Wochenenden müssen Reisende auf dem Bahnhof Engelberg zurückgewiesen werden.

Ein Ausweichen auf das Auto ist nicht mehr möglich, da die Parkplatzkapazität in Engelberg insbesondere an Wochenenden oft schon am Mittag erschöpft ist. Ein Ausbau der Parkplätze ist nicht nur von seiten des Umwelt- und Naturschutzes unerwünscht. Er würde auch nicht viel bringen, da vor allem abends bei der Rückfahrt die Strasse von Engelberg nach dem Autobahnanschluss in Stans nicht selten hoffnungslos verstopft ist.

Somit drängt sich ein Neubau der Steilrampe der LSE vor Engelberg geradezu auf. Im Hinblick auf die «Bahn 2000» veranstaltete der Verwaltungsrat der Bahn einen Bauingenieurwettbewerb für eine neue Steilrampe. Die Auswertung der Ergeb-

nisse dieses Wettbewerbes ergibt nun, dass eine Reduktion der maximalen Steigung von 246 Promille auf 120 Promille – wie sie heute bei den SBB am Brüniq existiert – wesentlich zu einem rationelleren und spürbar wirtschaftlicheren Bahnbetrieb beiträgt:

– In Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen kann damit der konzentriert anfallende Reisetraum mit weniger Personal befördert werden. Die Fahrzeit, bei zwei- bis dreifach erhöhter Transportkapazität, reduziert sich um etwa vier bis sechs Minuten, was ein markanter Beitrag an die Verkürzung der Gesamtreisezeit Luzern–Engelberg ist. Zusammen mit weiteren baulichen Massnahmen im Tal wird dem Ziel des Einsatzes von nur zwei Zugkompositionen für das Basisangebot des Stundentaktes ein Schritt nähergekommen.

– Die Kosten-Nutzen-Ueberlegungen zeigen, dass durch den Einsatz von technisch einfacherem Rollmaterial der Verschleiss reduziert und damit auch der Unterhaltsaufwand gesenkt werden kann. Es können «normale» und bewährte Triebfahrzeuge angeschafft werden, welche auch bei anderen Bahnen, z. B. SBB und BOB, im Einsatz sind. Auf die sehr aufwendige LSE-spezifische Entwicklung, Konstruktion und den entsprechenden Unterhalt von Traktionsfahrzeugen wie auch auf den Einsatz von ultraleichten und teuren Personenwagen mit den entsprechenden Unterhaltskosten kann verzichtet werden.

Das vom Preisgericht dem Verwaltungsrat empfohlene Projekt beinhaltet eine Steilrampe von 120 Promille Steigung und einen Tunnel von 4010 Meter Länge. Der Kostenrahmen beträgt 52 Millionen Franken. Wenn auch noch verschiedene Punkte zu optimieren sind, so zeigt doch das Projekt die grundsätzliche Lösung auf.

Der frühere EVED-Vorsteher Leon Schlumpf stand denn auch einem solchen Vorhaben positiv gegenüber.

Die LSE und die beiden Kantone Nidwalden und Obwalden sind ohne massive Finanzhilfe des Bundes nicht in der Lage, diesen neuen Streckenabschnitt zu bauen.

Es ist für die LSE und für den Kurort Engelberg von grösster Bedeutung, dass im Hinblick auf die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der «Bahn 2000» dieses Projekt möglichst rasch realisiert werden kann.

Ich stelle an den Bundesrat daher die folgenden Fragen:

1. Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass es notwendig ist, die Transportkapazität der LSE zwischen Grafenort und Engelberg wesentlich zu verbessern, um sicherzustellen, dass die LSE ihre Funktion im Rahmen der «Bahn 2000» voll erfüllen kann?

2. Mit der vorgeschlagenen Tunnelvariante wurde eine sichere und umweltfreundliche Linienführung gewählt, die die technischen und wirtschaftlichen Anforderungen erfüllt. Ist der Bundesrat bereit, ein solches Ausbauprojekt grundsätzlich zu unterstützen?

3. Die LSE und die beiden Halbkantone Nidwalden und Obwalden sind aus finanziellen Gründen nicht in der Lage, den Ausbau zu realisieren. Ohne eine massive Finanzhilfe des Bundes kann die neue Steilrampe nicht gebaut werden. Ist der Bundesrat bereit, seine finanzielle Unterstützung zuzuschern?

Texte de l'interpellation du 14 décembre 1989

Engelberg est une des stations touristiques les plus importantes de Suisse centrale: été comme hiver, elle attire tant les curistes que les sportifs suisses et étrangers.

La vallée d'Engelberg est desservie par le chemin de fer Lucerne–Stans–Engelberg (LSE) ainsi que par une route. Construite il y a 25 ans, cette ligne qui est utilisée par les touristes et la population locale contribue fortement à la vie économique des demi-cantons d'Obwald et de Nidwald. Jusqu'à l'entrée de la vallée d'Engelberg, le LSE est un chemin de fer à adhérence, puis il devient un train à crémaillère pour emprunter une rampe dont la déclivité va jusqu'à 246 pour mille dans la dénivelée de 300 mètres qui caractérise la fin du parcours.

Pour des raisons techniques, cette rampe ne peut être franchie à l'heure actuelle que par des trains tirant trois voitures au maximum, n'offrant pas plus de quelque 160 places assises.

La vitesse du convoi est en outre très limitée. Le LSE doit donc souvent répondre par la négative aux demandes de groupes qui voudraient se rendre à Engelberg, sans compter qu'il doit refuser des voyageurs en gare d'Engelberg les week-ends de beau temps.

De plus, on ne saurait conseiller aux touristes de prendre leur voiture étant donné que le week-end, on ne trouve plus que très difficilement des places de parc à Engelberg à partir de midi. Pour des motifs liés à la protection de l'environnement, l'aménagement de places de parc supplémentaires n'est guère envisageable; il risquerait même d'être peu utile, étant donné que les voitures qui quittent Engelberg le soir se trouvent souvent prises dans de gros embouteillages sur l'axe qui conduit au raccordement autoroutier de Stans.

Vu les circonstances, un réaménagement de la rampe du LSE qui conduit à Engelberg s'impose. Le conseil d'administration de la ligne a lancé, dans la perspective de RAIL 2000, un concours permettant à des ingénieurs civils de présenter un projet d'assainissement du tronçon. Il ressort des projets déposés qu'en faisant passer la déclivité maximale de 246 pour mille à 120 pour mille – comme cela a été fait par les CFF au Brüniq – on rendrait l'exploitation de la ligne plus efficace et nettement plus rentable.

– Le transport des passagers pourrait être assuré avec moins de personnel aux heures de grande affluence. Non seulement la capacité de transport serait doublée voire triplée, mais on réduirait la durée du parcours de quatre à six minutes, ce qui contribuerait notablement à la réduction de la durée totale du voyage de Lucerne à Engelberg. Cette mesure, qui s'ajouterait à d'autres aménagements dans la vallée, rapprocherait le LSE de l'objectif qui consiste à n'utiliser que deux compositions de train lorsqu'il s'agit d'assurer l'offre de base de la cadence horaire.

– En outre, du point de vue de la rentabilité, le recours à un matériel roulant plus simple réduirait l'usure et demanderait moins d'entretien. On pourrait acheter des véhicules moteurs «normaux» aux qualités reconnues, véhicules largement utilisés par les CFF et les Berner Oberland-Bahnen (BOB). On pourrait ainsi renoncer tant au développement, à la construction et à la maintenance d'engins de traction spécialement conçus pour le LSE – et donc chers – qu'à l'exploitation et à l'entretien de coûteuses voitures extra-légères.

Le projet que le jury du concours a recommandé au conseil d'administration du LSE prévoit une rampe d'une déclivité de 120 pour mille et un tunnel de 4010 mètres. Les frais se monteraient à 52 millions de francs environ. Si certains aspects doivent encore être améliorés, le projet proposé semble toutefois apporter la solution recherchée.

L'ancien chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, Monsieur Leon Schlumpf, était lui aussi favorable à un tel projet.

Il faut savoir, cependant, que les demi-cantons d'Obwald et de Nidwald ne sont pas en mesure de construire le nouveau tronçon sans une aide considérable de la part de la Confédération. Or il est essentiel pour le LSE et la station thermale d'Engelberg que le projet d'aménagement soit rapidement réalisé, dans la perspective des améliorations que RAIL 2000 apportera dans le domaine des transports publics.

Le Conseil fédéral est donc invité à répondre aux questions suivantes:

1. N'est-il pas lui aussi d'avis que la capacité de transport du LSE entre Grafenort et Engelberg devrait être nettement améliorée pour que cette ligne remplisse la fonction qui est la sienne dans le cadre de RAIL 2000?

2. La variante proposée, en comprenant un tunnel, aboutit à un tracé qui non seulement garantit la sécurité des usagers et le respect de l'environnement, mais remplit les conditions fixées sur le plan technique et économique. Le Conseil fédéral est-il disposé à soutenir un tel projet?

3. Ni le LSE ni les demi-cantons d'Obwald et de Nidwald ne peuvent assumer les frais occasionnés par l'aménagement du tronçon. Étant donné que sans une aide considérable de la part de la Confédération, la nouvelle rampe ne pourrait être construite, le Conseil fédéral est-il disposé à allouer les fonds nécessaires à sa réalisation?

Mitunterzeichner – Cosignataire: Iten

(1)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. Februar 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 février 1990

1. Dem Bundesrat ist bekannt, dass die Charakteristiken der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn (LSE) mit der Steilrampe Grafenort-Engelberg den heutigen Anforderungen an ein modernes Verkehrsmittel nicht mehr in allen Teilen entsprechen. Der Interpellant weist zusätzlich auf das Bestehen von Kapazitätsengpässen hin.

Der Bundesrat muss sich aber eine konkrete Antwort auf Frage 1 solange vorbehalten, als die Verwaltung nicht im Besitze konkreter Unterlagen und Forderungen seitens der LSE ist. Diese müssten den Beweis tatsächlich vorhandener Kapazitätsengpässe schlüssig nachweisen.

Im Lichte des Kostenrahmens von 52 Millionen Franken bleibt ferner festzuhalten, dass nicht Bahn und Strasse gleichzeitig ausgebaut werden könnten. Die Betroffenen müssten sich klar für eine Variante entscheiden.

2. Ordentlicherweise finanziert der Bund Investitionsbegehren von Bahnen über Artikel 56 Eisenbahngesetz (EBG). Sie müssen aber den formellen und materiellen Anforderungen dieser Bestimmung entsprechen. Materiell verlangt sie insbesondere, dass das Vorhaben die Wirtschaftlichkeit oder die Sicherheit verbessert. Im weiteren muss das Projekt den Anforderungen des Landschafts- und Umweltschutzes genügen und in einem finanziell vertretbaren Rahmen bleiben.

Die generelle Erfahrung mit Tunnelbauten zeigt die Risiken einer zuverlässigen Kostenschätzung. Die genannten 52 Millionen Franken scheinen doch eher an der untersten Erwartungsgrenze zu liegen.

3. Der Bundesrat hat in der Botschaft zu «Bahn 2000» in Aussicht gestellt, dass grössere KTU-Projekte unter dem Rechtstitel von Artikel 23 Bundesverfassung finanziert werden könnten (BBl 1986 I, 257/9). Diese Absicht besteht nach wie vor. Allerdings muss der Bezug zu «Bahn 2000» eindeutig bewiesen sein. Ferner hat das Projekt die Kantone bei der Anwendung der eisenbahnrechtlichen Beteiligung offensichtlich zu überfordern.

Es bleibt indes festzuhalten, dass der Bund auch bei Artikel 23 BV von den beteiligten Kantonen einen angemessenen Beitrag erwartet.

Es bestehen noch weitere, mit dem LSE-Projekt vergleichbare Vorhaben. Um die stark wachsenden Ausgaben des öffentlichen Verkehrs einzudämmen, müssen die Notwendigkeit und Dringlichkeit all dieser Vorhaben in einem Gesamtrahmen beurteilt werden.

Le président: L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

89.743

Interpellation Matthey

**Schweizerische Depeschagentur.
Bundeshilfe**

Avenir de l'ATS.

Soutien de la Confédération

Wortlaut der Interpellation vom 7. Dezember 1989

Die Schweizerische Depeschagentur (SDA) ist 1894 gegründet worden. Aktionäre dieser privaten Aktiengesellschaft sind die Zeitungsverleger und die SRG. Auch der Bund nimmt

auf mehreren Gebieten die Dienste der SDA in Anspruch. Dank ihren Zielsetzungen, ihren Tarifstrukturen und der von ihr besonders gepflegten Solidarität zwischen den Sprachgebieten spielt die SDA in der Informationspolitik unseres Landes eine wesentliche Rolle. Sie nimmt somit eine öffentliche Aufgabe wahr.

Die SDA befindet sich heute in finanziellen Schwierigkeiten, die ihre Leistungen und das Informationsgleichgewicht zwischen den drei grossen Sprachregionen der Schweiz gefährden. Schliesslich geht es vielleicht auch um die Erhaltung einer von privaten Interessen unabhängigen Nachrichtenagentur und um die Erhaltung der regionalen Presse.

Wir stellen dem Bundesrat deshalb die folgenden Fragen:

1. Ist der Bundesrat der Ansicht, die SDA spiele in der Informationspolitik unseres Landes und insbesondere für das Informationsgleichgewicht zwischen den drei grossen Sprachregionen eine wesentliche Rolle?

2. Wenn ja, ist der Bundesrat auch der Meinung, dass der Bund diese Agentur, die eindeutig eine öffentliche Aufgabe wahrnimmt, nötigenfalls stärker unterstützen sollte?

3. Ist der Bundesrat bereit, seinen Einfluss geltend zu machen und mitzuhelfen, die gegenwärtigen Schwierigkeiten der SDA zu lösen und ihre Dienstleistungen für das ganze Land zu erhalten?

Texte de l'interpellation du 7 décembre 1989

L'Agence télégraphique suisse (ATS) a été créée en 1989. Société anonyme privée, elle a pour actionnaires les éditeurs de journaux et la SSR. La Confédération recourt elle aussi aux services de l'ATS dans plusieurs domaines. L'ATS, par ses objectifs, la structure de ses tarifs et la solidarité entre régions linguistiques qui a jusqu'ici prévalu en son sein, joue un rôle essentiel dans la politique d'information en notre pays. Elle remplit ainsi une fonction de service public.

L'ATS connaît aujourd'hui des difficultés financières qui mettent en péril les prestations fournies et l'équilibre de l'information entre les trois grandes régions linguistiques du pays. A terme, il y va aussi peut-être du maintien d'une agence d'information indépendante d'intérêts privés et du maintien de la presse régionale.

Nous nous permettons dès lors d'interpeller le Conseil fédéral pour demander:

1. Le Conseil fédéral considère-t-il que l'ATS joue un rôle essentiel dans la politique d'information en notre pays, et plus particulièrement dans l'équilibre de l'information dans les trois grandes régions linguistiques?

2. Si oui, le Conseil fédéral estime-t-il aussi que la Confédération doit, si nécessaire, soutenir de façon accrue cette agence qui remplit un intérêt public évident?

3. Le Conseil fédéral entend-il user de son autorité pour collaborer à la solution des difficultés actuelles de l'ATS afin de maintenir les prestations fournies à l'ensemble du pays?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Ammann, Bäumlin Ursula, Béguelin, Borel, Braunschweig, Bundi, Carobbio, Danuser, Darbellay, Déglise, Etique, Euler, Fankhauser, Fehr, Grendelmeier, Hafner Ursula, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Longet, Maître, Martin, Mauch Ursula, Morf, Ott, Pitteloud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Uchtenhagen, Ziegler, Züger (32)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 20. Dezember 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 20 décembre 1989

1. Le Conseil fédéral reconnaît le rôle important que joue l'Agence télégraphique suisse (ATS) non seulement pour les médias suisses, mais également pour la cohésion nationale. L'ATS est la seule agence qui offre un service équivalent dans les trois langues officielles et assume de ce fait une tâche relevant de la politique générale, linguistique et culturelle. De plus, l'ATS ne se contente pas de diffuser des informations de caractère national, mais assure, grâce à son réseau dense de

Interpellation Blatter Sanierung der Steilrampe Grafenort-Engelberg der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn

Interpellation Blatter Chemin de fer Lucerne-Engelberg. Amélioration d'un tronçon

| | |
|---------------------|--|
| In | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung |
| Dans | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale |
| In | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr | 1990 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | II |
| Volume | |
| Volume | |
| Session | Frühjahrssession |
| Session | Session de printemps |
| Sessione | Sessione primaverile |
| Rat | Nationalrat |
| Conseil | Conseil national |
| Consiglio | Consiglio nazionale |
| Sitzung | 16 |
| Séance | |
| Seduta | |
| Geschäftsnummer | 89.790 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 23.03.1990 - 08:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 736-738 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 018 482 |

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.