

**M. Petitpierre:** J'insiste sur le fait que nous venons d'apprendre que ce dossier contient des éléments nouveaux qui pourraient être déterminants pour notre décision.

J'en ai parlé au président de la Commission des affaires étrangères. Il serait logique et cohérent pour que nous nous informions avant de prendre une décision, de renvoyer le débat, de prier la Commission des affaires étrangères ou la Commission de gestion de réexaminer le dossier, afin de pouvoir nous prononcer en connaissance de cause lors d'une prochaine session. Cela n'implique aucune critique à l'égard des travaux de la commission, mais reflète le souci de tenir compte de faits récents de nature à influencer notre décision.

Je propose donc de surseoir au débat, sans nécessairement retourner cet objet à la Commission des affaires étrangères.

**Cavelty, Berichterstatter:** Die Kommission hat diesen Antrag nicht beraten können. Persönlich opponiere ich diesem Antrag nicht, wenn es sich um eine reine Terminfrage handelt und um keine Schlaumeierei. Keine Schlaumeierei sage ich deswegen, weil ich gegenüber der Vereinigung der Algerien-schweizer aus gemachten Erfahrungen vorsichtig geworden bin:

Höflichkeitshalber habe ich dem Präsidenten dieser Organisation nach Nizza geschrieben und ihm auf seine Eingabe geantwortet; u. a. habe ich geschrieben: «Quant aux intérêts matériels bien justifiés que vous représentez envers l'Algérie ....» Dies veranlasste die Organisation in der Folge, einzelnen Kollegen einen Brief zu schreiben und mitzuteilen, Cavelty habe ihre Interessen anerkannt, was bezüglich der Interessen gegenüber der Schweiz nicht der Fall ist. Deshalb sage ich: Es darf mit der Verschiebung keine Schlaumeierei verbunden sein.

**Präsidentin:** Herr Petitpierre beantragt Verschiebung des Geschäftes auf einen späteren Zeitpunkt.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag Petitpierre

19 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

91.3384

## Interpellation Flückiger

### Erhaltung einer internationalen Eisenbahnverbindung

### Maintien d'une relation ferroviaire internationale

*Wortlaut der Interpellation vom 26. November 1991*

Die von Entscheidungen der SNCF abhängige Bahnlinie Delle–Belfort ist für die Transitachse Biel–Paris über Delsberg und Pruntrut unerlässlich.

Dieser Verbindungslinie kommt auch eine ergänzende Rolle zu als Zufahrtslinie zur Lötschberg–Simplon–Strecke im Rahmen des Alpentransitprojektes. Sie hat auch noch Bedeutung für den interregionalen Anschluss (Solothurn–Biel–Jura) an die Linie des künftigen TGV Rhein–Rhône.

Ueber diese Entwicklungen ist das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement gut unterrichtet.

Die SNCF hat nun aber bestimmte Rationalisierungsmassnahmen angekündigt, welche die Aufhebung des Personenverkehrs auf dieser Strecke einschliessen, während die öffentliche Meinung anstelle dieser Aufhebung eine Erneuerung der bestehenden Einrichtungen verlangt.

Zieht der Bundesrat die Möglichkeit in Betracht, bei den zuständigen französischen Behörden vorstellig zu werden, damit die SNCF ihre Meinung ändert?

*Texte de l'interpellation du 26 novembre 1991*

Tributaire de décisions de la SNCF, la ligne Delle–Belfort est indispensable à l'axe de transit Bienne–Paris, via Delémont et Porrentruy.

Cette ligne de jonction est également appelée à jouer un rôle complémentaire d'accès à l'itinéraire Lötschberg–Simplon du projet «Alpen transit».

De plus, elle s'inscrit comme voie de raccordement interrégionale (Soleure–Bienne–Jura) au futur TGV Rhin–Rhône.

Ces perspectives de développement sont bien connues du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie.

Or, la SNCF a annoncé certaines mesures de rationalisation incluant la suppression du trafic voyageur sur cette ligne, alors même que l'intérêt public postule une modernisation des installations existantes en lieu et place de la suppression envisagée.

Partant, le Conseil fédéral envisage-t-il d'intervenir auprès des autorités françaises compétentes dans le but d'infléchir la position de la SNCF?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Cavadini Jean, Martin Jacques, Petitpierre, Roth, Simmen, Zimmerli (6)

**M. Flückiger:** Trois mois se sont écoulés depuis le dépôt de l'interpellation que j'ai l'honneur de motiver ce matin, interpellation qui, au-delà de la sensibilisation au problème de la fermeture ou de l'interruption du trafic voyageurs sur une ligne ferroviaire reliant notre pays à la France voisine, a pour objectif de demander au Conseil fédéral qu'il s'entretienne avec son homologue, le gouvernement français, d'une décision qui, manifestement, lèse les intérêts de la Suisse.

En effet, quelle aberration que cette décision française d'interrompre l'exploitation du service voyageurs sur un tronçon de moins de 25 kilomètres, entre Delle et Belfort, de la ligne internationale Bienne–Belfort, au moment où l'intensification des échanges en Europe postule le développement de toutes les voies de communication. Trois mois se sont écoulés sans que les démarches qui ont associé le gouvernement jurassien, les collectivités locales suisses et françaises concernées, les élus de la région tant française que suisse, ne soient parvenues à infléchir la SNCF qui s'en tient à la décision de mettre fin au trafic voyageurs sur la ligne en question, à compter du 22 mai prochain.

Placé face à cette impasse, je ne vous cacherai pas, Monsieur le Conseiller fédéral, que votre disponibilité et celle du collège gouvernemental apparaissent aujourd'hui comme le recours ultime, le seul susceptible de débloquer une situation inacceptable à raison de nombreux éléments que je résume. La ligne Bienne–Delémont–Belfort revêt un intérêt économique fondamental pour le canton du Jura et pour toute la région, jusqu'à Soleure. Elle permet d'assurer la connection à Belfort des correspondances des CFF vers Paris, Strasbourg et Lyon. Elle figure au schéma européen des lignes internationales; la suppression du trafic voyageurs entraînerait son déclassement. Elle a vocation d'assurer une partie du trafic de fret en direction de la transversale alpine du Loetschberg; à ce titre, le tonnage transitant par la ligne Belfort–Bienne a augmenté de 25 pour cent en 1991. Elle apparaît comme une solution de délestage de la pénétrante de Bâle, souvent saturée, et assurément encore plus saturée dans un proche avenir, eu égard à l'intensification des mouvements liés au marché unique de la Communauté européenne et, espérons-le, de l'Espace économique européen. Elle se situe sur un itinéraire logique prolongeant le tunnel sous la Manche.

A cette argumentation immédiatement pertinente s'ajoute la perspective de la réalisation à moyen terme d'une ligne TGV qui a les faveurs de la SNCF, le Rhin–Rhône, dont la gare destinée à desservir le triangle urbain Montbéliard–Héricourt–Belfort se situera à moins de dix kilomètres de la frontière suisse, par la ligne actuellement litigieuse. Circonstance supplémentaire, s'il en fallait, pour que les Jurassiens mettent tout en oeuvre pour maintenir ouverte une ligne par laquelle ils entendent bien accéder, le moment venu, au réseau européen des lignes à grande vitesse!

En cela, leur politique est prospective. Elle est compatible avec la politique transfrontalière que le Conseil fédéral encourage, en tant que moyen et facteur d'intégration européenne. Cette politique est compatible avec la sauvegarde des intérêts économiques de la Suisse. Elle s'inscrit également dans une politique fédérale du meilleur équilibre possible entre les cantons.

Pour ces motifs, le Conseil fédéral doit impérativement nous appuyer, nous soutenir. Je sais que le problème que je me permets de soulever est connu du Conseil fédéral, et est même familier à M. Ogi, conseiller fédéral. Je confirme que votre compréhension active, Monsieur le Conseiller fédéral, s'est exprimée à plusieurs reprises au sujet de cet objet, alors même que je regrette de ne pas être en mesure d'être aussi affirmatif et positif en ce qui concerne les comportements des CFF, lesquels n'ont pas toujours péché par excès de transparence dans cette affaire.

Aujourd'hui, compte tenu de l'imperméabilité de la SNCF à toute argumentation, dès lors que les préoccupations budgétaires plus encore que les concepts en matière d'exploitation l'emportent à Paris sur tout autre préoccupation, seule demeure ouverte la possibilité d'une négociation intergouvernementale. C'est d'ailleurs l'avis du président directeur général de la SNCF, M. Fournier, qui nous a conseillé, le 29 janvier dernier, de porter le cas devant les instances politiques. En d'autres termes, la solution du problème passe par un traité d'Etat franco-suisse, lequel pourrait naturellement inclure divers éléments qui doivent précisément faire l'objet de discussions entre interlocuteurs français et suisses.

C'est une conviction que je professe depuis des mois. Il y aurait lieu maintenant d'arrêter le principe de la continuation de l'exploitation dans tous les domaines d'activité de la ligne internationale Bienne-Belfort; d'arrêter avec les interlocuteurs français les conditions d'exploitation en commun du tronçon actuellement menacé; de trouver les modalités d'un développement qui devrait être programmé nonobstant les nécessités d'utiliser une ligne modernisée. Une déclaration du Conseil fédéral faisant état de son attention favorable au TGV Rhin-Rhône permettrait de renforcer la position, dans une discussion vouée à l'avenir de la ligne Delle-Belfort, de nos négociateurs.

Accessoirement, je saurais gré au Conseil fédéral de soutenir les initiatives jurassiennes destinées à pallier temporairement la défaillance de la SNCF. Si un train peut en cacher un autre, un train peut aussi en remplacer un autre. La Compagnie des chemins de fer jurassiens, les CJ, sur mandat du gouvernement cantonal, est prête à assurer le trafic voyageurs entre Delémont et Belfort et, pour assurer l'autorisation d'exploitation, l'intervention de la Confédération, éventuellement via la direction générale des CFF, sera sans doute nécessaire.

Monsieur le Conseiller fédéral, nous comptons sur votre engagement personnel, sur l'appui du Conseil fédéral, pour que des solutions conformes aux vœux des Jurassiens et de leurs voisins suisses et français, conformes aux intérêts de la Suisse également, interviennent. Par avance, je vous remercie de votre communication.

**Bundesrat Ogi:** L'intervention personnelle du chef du département, comme vous venez de le dire, Monsieur le Conseiller aux Etats, pourrait être coûteuse pour la Confédération.

Die französischen Staatsbahnen – Sie wissen es, Herr Flückiger – verfolgen die Strategie, den Verkehr aus wirtschaftlichen Gründen auf wenige, gut ausgelastete Linien zu konzentrieren.

Sie tun das, was Sie uns nicht zuletzt vor einigen Monaten in Auftrag gegeben haben: das, was wir auch tun sollten und müssten, nämlich rationalisieren. Die Franzosen sind auch hier, nicht nur im TGV-Bereich, weiter als wir, und sie gehen etwas konzentrierter – ohne Rücksicht auf Verluste, muss ich sagen – vor. Die französischen Staatsbahnen wollen deshalb den Personenverkehr ab Ende Mai 1992 auf der Linie Belfort-Delle einstellen.

Dieser Beschluss – das ist aus den Ausführungen von Herrn Flückiger herauszuhören gewesen – ist aus rein wirtschaftlichen Überlegungen verständlich, denn nach der Inbetrieb-

nahme der TGV-Verbindung Bern–Lausanne–Paris hat Belfort–Delle die Bedeutung als internationale Linie eingebüsst. Eingebüsst hat die Linie auch an Attraktivität.

Zurzeit verkehren zwischen Belfort und Delle zwei Schnellzugspaare, und pro Zug fahren zwischen 10 bis 15 Passagiere mit! Das jährliche Defizit auf dieser Strecke beträgt – nach Angaben der Franzosen – 700 000 Franken. Die betroffenen Regionen in Frankreich und in der Schweiz haben inzwischen die Initiative ergriffen, um den Entscheid der französischen Staatsbahnen rückgängig zu machen.

Herr Flückiger hat bei diesen Bestrebungen mitgeholfen, und er erkundigt sich nun, ob der Bundesrat in Betracht ziehe, bei den zuständigen französischen Behörden zu intervenieren. Vorher, bei der mündlichen Begründung, hat er vom Reden gesprochen, also, ob ich nicht bereit wäre, mit Herrn Quilès – meinem Kollegen in Frankreich – zu reden. Klar bin ich bereit, mit Herrn Quilès zu reden, aber ich kann nicht mit ihm reden, ohne ihm eine finanzielle Zusage zu machen. Das werde ich in der jetzigen Situation nicht tun können. Wir würden eine Intervention nur mit Erfolg vornehmen können, wenn wir gleichzeitig finanzielle Zusagen machen.

Die Diskussion, die Sie in Paris mit Herrn Präsident Fournier von der SNCF gehabt haben, hat das auch gezeigt. Diese Zusagen können wir in Anbetracht der beförderten Passagiere – 10 bis 15 pro Zug – und der beträchtlichen jährlichen Defizite – 700 000 Franken – nicht machen. Wir müssen uns – ich höre noch Ihre Bemerkungen aus der Budgetdebatte SBB vom letzten Jahr – in Zukunft vermehrt auf eine Nachfrage konzentrieren, die wir sinnvoll befriedigen, denn – Ihr Echo tönt noch in diesem Saal – wir sind gehalten, unsere Mittel dort einzusetzen, wo sie grösstmöglichen Nutzen ergeben. Das spricht gegen eine offizielle Intervention von Bern in Paris und dagegen, dass wir intervenieren und beispielsweise bereit sind, diese 700 000 Franken zu übernehmen.

Aber Entwicklungen und Ideen zu einer Lösung dieses Problems sind vorhanden und nicht ausgeschlossen, Herr Flückiger. Wir werden uns insbesondere alternativen Betriebsformen oder technischen Verbesserungen nicht verschliessen. Solche Massnahmen werden zurzeit in Ihrer Region von Ihren Leuten geprüft. Der Bundesrat hat sich zudem in seiner Stellungnahme – da möchte ich Sie korrigieren und auch das, was in den letzten Tagen diesbezüglich geschrieben wurde – nie für den TGV-Est allein ausgesprochen; lesen Sie unsere Stellungnahme vom Herbst 1990 nach! Der Bundesrat hat sich für die beiden Eingangsporten Basel und Genf eingesetzt – hier ist Aussicht auf Erfolg, es wird uns aber auch etwas kosten; ich erinnere an die Debatte, die wir im Zusammenhang mit der Neat hatten –, weil die wirtschaftliche Analyse die besten Zahlen bringt.

Der Bundesrat will darauf hinwirken – er hat das in seiner Stellungnahme zuhanden des damaligen Verkehrsministers Delebarre stipuliert –, dass beim Bau des TGV Rhin-Rhône bei Andelnans ein Bahnhof zu bauen wäre, der die Zubringertlinie Belfort–Delle via Delémont und weiter Richtung Biel aufwerten könnte. Das haben wir stipuliert und in diesem Sinne Ihre Interessen wahrgenommen.

Eine offizielle Intervention des Bundesrates im Sinne der Mitfinanzierung ist nicht möglich. Reden werde ich mit Herrn Quilès, wenn sich die Möglichkeit ergibt. Ich werde ihm sowieso erklären müssen, warum wir jetzt bei der Neat noch nicht bauen können und noch warten müssen; um diese Unsicherheit etwas abzubauen, werde ich ohnehin mit ihm reden.

Für den TGV-Anschluss kämpfen wir, sei es an den TGV Rhin-Rhône – der wäre besser für Sie – oder an den TGV-Est. Wir spielen hier auf beiden Klavieren. Wir hoffen, dass endlich entschieden wird. Einmal sagt Präsident Mitterrand, es komme der TGV-Est, dann sagt er, es sei jetzt der TGV Rhin-Rhône, und dann sagt wieder der Verkehrsminister: Nein, es muss doch der «Est» sein. Also, die Unsicherheit in Frankreich ist diesbezüglich total. Ich wäre froh, wenn gelegentlich entschieden würde. Doch bis der TGV Rhin-Rhône kommt und damit der Jura besser angeschlossen wird, dürfen wir nicht Züge – bis ins Jahr 2000 – mehr als halbleer in der Gegend herumfahren lassen. Das lässt sich heute nicht mehr verantworten; deshalb bitte ich Sie, von diesen Realitäten Kenntnis zu nehmen.

**M. Flückiger:** Je prends acte, Monsieur le Conseiller fédéral, de votre appui aux mesures que vous appelez alternatives. Nous ne manquerons pas de nous en souvenir le moment venu.

Pour le surplus, vous me permettrez de ne pas être pleinement satisfait de votre réponse. Le règlement ne me permettant pas de rétorquer, je m'arrête là.

**Präsidentin:** Der Interpellant ist teilweise befriedigt.

91.3382

## Interpellation Flückiger

### Sicherheit der Atomkraftwerke in Mittel- und Osteuropa

### Sécurité des installations nucléaires en Europe centrale et de l'Est

*Wortlaut der Interpellation vom 25. November 1991*

Die Europäer sitzen angesichts der heruntergekommenen und höchst unsicheren Atomkraftwerke in mehreren Ländern Mittel- und Osteuropas buchstäblich auf einem Pulverfass. Ist der Bundesrat aus diesem Grund nicht auch der Ansicht, dass Initiativen ergriffen werden müssen, um eine noch viel schlimmere Katastrophe als jene von Tschernobyl und mit Folgen für ganz Europa abzuwenden?

Wäre er bereit, auf multilateraler Ebene eine diplomatische, wissenschaftliche, technische und finanzielle Aktion in die Wege zu leiten, damit die Sicherheit in den gefährlichen Anlagen schnellstens wiederhergestellt oder deren Stilllegung beschlossen wird?

*Texte de l'interpellation du 25 novembre 1991*

Estimant que les Européens sont assis littéralement sur une poudrière que sont les installations nucléaires délabrées et dangereuses situées dans plusieurs pays d'Europe centrale et de l'Est, le Conseil fédéral partage-t-il cet avis que face au danger d'une catastrophe plus grave encore que celle de Tschernobyl, dont les conséquences pourraient concerner l'Europe entière, des initiatives doivent être prises? Serait-il prêt à initier une action diplomatique, scientifique, technique et financière, de niveau multilatéral, aux fins d'entreprendre d'urgence la restauration en toute sécurité des installations dangereuses ou de déterminer leur arrêt immédiat?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Béguin, Bisig, Bühler Robert, Büttiker, Jagmetti, Martin Jacques, Petitpierre, Rhinow, Rhyner, Salvioni, Schiesser, Schoch (12)

**M. Flückiger:** Les installations nucléaires dans les pays d'Europe centrale et orientale ainsi que dans les républiques issues de l'ex-Union soviétique sont généralement en mauvais état, en ce sens qu'elles ne répondent pas aux critères de sécurité fixés par l'Agence internationale de l'énergie atomique en matière de programmes nucléaires civils. Les risques encourus sont donc largement plus importants que le risque inhérent à l'existence de toute installation nucléaire, chimique ou plus simplement industrielle, risques pour les populations immédiatement voisines des sites, mais encore pour celles de l'ensemble de l'Europe et au-delà. Les traumatismes et séquences de l'accident de Tschernobyl sont là pour déterminer des actions préventives que, selon les politiques et scientifiques, les Etats responsables des installations dont le fonctionnement inspire les plus grandes craintes ne sont pas en mesure d'assurer pleinement.

Face aux incertitudes que cette situation entretient, la communauté internationale a le devoir d'agir. Certes, des organismes de contrôle et de surveillance sont en place qui s'activent à promouvoir des coopérations en vue d'assurer un niveau satisfaisant de sécurité. Cependant, les informations concordent. On se limite au constat en ce qui concerne l'état des installations en cause. Si des rapports sont commis qui concluent à l'urgence d'interventions pour assurer l'utilisation sans danger des sources nucléaires de production d'énergie, en revanche les suites utiles sont rares ou elles ne dépassent guère le bricolage de fortune; et c'est inquiétant.

L'Agence internationale de l'énergie atomique est parfaitement consciente de l'insuffisance des moyens financiers et en savoir-faire engagés jusqu'ici, ce qui doit précisément nous inciter à prendre des initiatives, à susciter des démarches, des décisions et des actions pratiques, celles que réclame la situation. Certes, la Suisse est partie à la Charte européenne de l'énergie adoptée le 17 décembre dernier à La Haye. Les pays sur le territoire desquels sont situées les installations litigieuses ont également adhéré aux principes de la Charte. Toutefois, à parcourir ce document qu'un accord de base doit, il est vrai, venir encore étayer par des dispositions contraignantes, force est d'admettre que les domaines visés n'incluent pas formellement le problème qui nous occupe ici.

Pour ces motifs, j'ai déposé une proposition de résolution à l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe invitant les gouvernements des 26 pays membres à entreprendre d'urgence un programme d'assistance. L'interpellation que j'ai l'honneur de motiver ici en constitue le pendant.

Notre pays s'est résolument employé à mettre en oeuvre, selon ses moyens, une politique de coopération bilatérale et aussi dans le cadre des opérations d'aide multilatérale aux nouvelles démocraties de l'Est européen. Les Chambres ont souscrit à cette participation suisse aux efforts communs visant à promouvoir la démocratie et à faciliter les réformes du marché à l'Est. Au nom des principes qui ont guidé notre action, avec notamment l'objectif d'un développement social garant d'équilibre sur le continent, il convient d'élargir maintenant l'interventionnisme positif au domaine de la production d'énergie à partir d'installations nucléaires. Il convient de mettre en place un système de prévention face aux menaces évoquées. Je souhaite que la Suisse étende son action par les moyens que le Conseil fédéral jugera appropriés, notamment en initiant des programmes internationaux pour la sécurité des installations nucléaires ainsi qu'en appuyant les organisations déjà engagées dans la réalisation de tels objectifs.

Sans tomber dans le catastrophisme ni évoquer des visions apocalyptiques, j'affirme que la menace n'est que trop réelle pour qu'on ne s'engage pas rapidement et avec détermination à la réduire. C'est dans ce sens que j'attends votre réponse, Monsieur le Conseiller fédéral, pour laquelle je vous remercie par avance.

**Bundesrat Ogi:** Hier kann ich sagen: Der Bundesrat teilt vollumfänglich die Sorgen des Interpellanten, Herrn Flückiger. Wir sollten eigentlich hier viel mehr tun, aber wir können es nicht oder nicht in genügendem Ausmass. Wir wissen, dass die osteuropäischen Kernkraftwerke tatsächlich weniger Sicherheitsausrüstungen aufweisen als die westlichen Werke. So fehlen bei den meisten osteuropäischen Kernkraftwerken vollständige Containments; ebenso ist der Grundsatz der tiefgestaffelten Schutzbarrieren nicht oder zum Teil nur ungenügend realisiert worden. Zudem lassen Unterhalt und Betriebsführung dieser Werke einiges zu wünschen übrig. Demgegenüber ist festzustellen, dass diese Anlagen relativ kleine Leistungsdichten aufweisen und dass mindestens die Druckwasserreaktoren robust gebaut worden sind.

Es steht aber ausser Frage, dass uns die Sicherheit der osteuropäischen Kernkraftwerke beschäftigt, uns beschäftigen muss und dass diese Sicherheit sehr rasch stark erhöht werden sollte, damit wir nicht – ich sage es ganz klar – ein zweites «Tschernobyl» erleben müssen. Hier kann man eigentlich nicht genügend tun.

Was ist von unserer Seite angelaufen, was haben wir diesbezüglich gemacht? Grundsätzlich muss ich aufgrund meiner

## **Interpellation Flückiger Erhaltung einer internationalen Eisenbahnverbindung**

## **Interpellation Flückiger Maintien d'une relation ferroviaire internationale**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3384
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.03.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	149-151
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 157

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.