



13.005

**Oberaufsicht
über den Bau
der Neat im Jahre 2012.
Bericht****Haute surveillance
sur la construction
de la NLFA en 2012.
Rapport***Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 05.06.13 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 19.06.13 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Hiltbold Hugues (RL, GE), pour la commission: La Commission de gestion a traité le 6 mai dernier le rapport de la Délégation de surveillance de la NLFA du 26 avril 2013. Vous me permettrez d'en évoquer quelques éléments.

Tout d'abord, s'agissant des coûts, l'année 2012 a vu les coûts prévisionnels de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes rester globalement stables. Pour le tunnel de base du Saint-Gothard, les coûts se sont même contractés lors du dernier exercice. A noter à ce titre que les risques sur investissements se sont amoindris en 2012, notamment eu égard à la diminution des risques géologiques, les travaux de forage du Saint-Gothard étant terminés.

Concernant le tunnel de base du Ceneri, les travaux de forage sont à aborder différemment selon les lieux de forage. Tout d'abord, le percement à partir du point intermédiaire de Sigirino est en avance sur le planning prévisionnel côté sud. En revanche, le retard côté nord a encore augmenté et atteint désormais pratiquement une année – onze mois pour être plus précis. Ce retard s'explique principalement par une géologie difficile qui a affecté directement les travaux de génie civil. Cela étant, le constructeur Alptransit Gotthard SA a pris des mesures pour garantir le respect de la date d'entrée en service prévue, à savoir le mois de décembre 2019.

Il convient de préciser que la mise en place de la voûte intérieure, en même temps que les travaux de forage, devrait permettre de rattraper une grande partie de ce retard. D'autres mesures sont également envisagées dans des travaux de gros oeuvre et de technique ferroviaire, qui eux aussi permettront de compenser quelque peu le retard.

La délégation a pris acte des mesures envisagées pour combler ce retard et de la mise en exploitation du tunnel de base du Ceneri pour fin 2019. Elle suit bien évidemment

AB 2013 N 1110 / BO 2013 N 1110

l'évolution du dossier de près et s'assurera de l'efficience des mesures qui sont prévues, en fonction des coûts engagés.

S'agissant du tunnel de base du Saint-Gothard, les travaux relatifs à la mise en service de l'ouvrage en décembre 2016 se déroulent selon les délais prévus. La collaboration entre les CFF et Alptransit Gotthard SA, il faut le relever, est constructive. La délégation est satisfaite du gel de l'état de référence, qui ne permet dès lors des modifications de projet que dans des cas exceptionnels et avec des motivations dûment étayées.

Il subsiste des risques résiduels dans la technique ferroviaire et la mise en service, mais ces risques sont toutefois minimes. S'agissant de l'alimentation en courant de traction, la délégation a pris acte du fait que selon les CFF, la puissance requise pour exploiter ce tunnel de base sera disponible.

La délégation considère comme bonnes les conditions de travail et la sécurité des chantiers de la NLFA. Les différents acteurs concernés par ces éléments mettront encore en oeuvre les mesures nécessaires pour



apprécier correctement les nouveaux risques pour la suite des opérations, et pour éviter l'accident malheureux qui s'est produit durant le chantier.

En ce qui concerne les lignes d'accès à la NLFA par le nord, la délégation reste néanmoins sceptique quant à la possibilité de terminer dans les délais la ligne à quatre voies entre Karlsruhe et Bâle, mais la réalisation prochaine de son tronçon septentrional semble dès lors garantie – à en juger à tout le moins par la signature récente d'une convention entre l'Etat allemand et la Deutsche Bahn.

Dans le cadre de la réalisation d'un corridor de 4 mètres entre Bâle et Milan ainsi que sur la ligne de Luino, il conviendra de s'assurer des modalités de financement italien et d'avoir une attention toute particulière sur ce volet italien de l'opération.

S'agissant des priorités de la délégation en 2013: elle a fixé ses priorités d'une part dans le domaine de la sécurité des chantiers et d'autre part dans la mise en service et l'exploitation de la NLFA.

Compte tenu de ce qui précède, je vous invite, au nom de la Commission de gestion, à prendre acte du rapport du 26 avril 2013 de la Délégation de surveillance de la NLFA.

Tschümperlin Andy (S, SZ), für die Kommission: In diesem Jahr ist es an der GPK, über den Tätigkeitsbericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) zu informieren. Die NAD setzt sich aus Delegierten der Geschäftsprüfungskommissionen, der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen und der Finanzkommissionen der beiden Räte zusammen.

Zuerst einmal die sehr gute Nachricht: Die Neat ist auf Kurs. Der Gotthard-Basistunnel wird 2016 und der Ceneri-Basistunnel 2019 in Betrieb genommen. Beim Ceneri-Basistunnel besteht noch ein grösseres Restrisiko in Bezug auf die Einhaltung dieses Termins. In meinen Ausführungen gehe ich im Wesentlichen auf den Stand der Arbeiten und auf die Herausforderungen ein, die sich bei diesen zwei Tunnelwerken stellen.

Zum Gotthard-Basistunnel: Die Ausbrucharbeiten sind abgeschlossen. Es sind keine geologischen Risiken mehr vorhanden. Bei der Ausrüstung und der Bahntechnik werden die Risiken als klein beurteilt. Die SBB und die Alptransit AG bestätigen diese Aussagen. Die Aufsichtsdelegation schliesst sich dieser Beurteilung an. Wichtig ist die gute Zusammenarbeit zwischen der Alptransit AG und den SBB; diese hat sich verbessert. Die Differenzen bei der Fertigstellung der Grundlagendokumente zwischen diesen beiden konnten bereinigt werden. Die Abläufe der Inbetriebsetzung sind nun verbindlich festgelegt.

Auf einem 15 Kilometer langen Abschnitt vom Südportal bis zur Multifunktionsstelle in Faido steht seit Dezember 2012 ein Tunnel zur Verfügung, damit erste Betriebsversuche gemacht werden können. Die NAD wird den Projektfortschritt bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels in den kommenden Jahren als Schwerpunktthema behandeln.

Was die Bahnstromversorgung betrifft, erachten die SBB den für den Betrieb des Gotthard-Basistunnels erforderlichen Leistungsbedarf als gesichert. Weil aber Verzögerungen aufgrund eines Entscheids des Bundesverwaltungsgerichtes nicht ausgeschlossen sind, wird die NAD den Fortschritt bei der Bahnstromversorgung genau verfolgen. Somit kann an der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels auf den Fahrplanwechsel 2016 festgehalten werden. Die SBB werden im vierten Quartal 2014 den definitiven Entscheid mit dem konkreten Fahrplanangebot fällen.

Beim Ceneri-Basistunnel gibt es spezielle Herausforderungen: Brückenverschiebungen, bautechnisch schwierige Viadukte, Rampen und Unterführungen. Die meisten Arbeiten konnten bereits abgeschlossen werden. Bei denjenigen, die noch zu leisten sind, ist man im Terminplan. Beim Vortrieb ab dem Zwischenangriff Sigirino nach Süden gibt es einen Vorsprung auf den werkvertraglich festgelegten Terminplan, beim Vortrieb Richtung Norden aber einen Rückstand von knapp einem Jahr. Damit der Termin für die Inbetriebnahme im Jahr 2019 eingehalten werden kann, hat die Alptransit Gotthard AG Massnahmen beschlossen. Parallel zu den Vortriebsarbeiten wird frühzeitig das Innengewölbe eingebaut. Die NAD ist von der Alptransit im April darüber informiert worden. Weitere Beschleunigungsmassnahmen sind bei der Rohbauausrüstung und beim Einbau der Bahntechnik vorgesehen.

Die NAD begleitet die Weiterentwicklung aus der Perspektive der Oberaufsicht eng. Sie wird darauf achten, dass die Beschleunigungsmassnahmen ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Die prognostizierten Kosten für das Gesamtprojekt nehmen gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 72 Millionen Franken ab. Für die Achse Lötschberg betragen sie minus 23 Millionen, für die Achse Gotthard minus 49 Millionen Franken. Beim Lötschberg konnten Restleistungen erledigt, Gerichtsverfahren abgeschlossen und Versicherungsleistungen eingefordert werden. Mit Leistungsvereinbarungen in den Kostenvoranschlägen und mit Anpassungen der Mengengerüste in Werkverträgen konnten beim Gotthard-Basistunnel deutliche Minderkosten erzielt werden.

Die Arbeitssicherheit hat auf der Neat-Baustelle einen hohen Stellenwert. Die Verantwortlichen der Suva



und des Seco präsentierten die Situation bezüglich Arbeitsbedingungen und Arbeitssicherheit. Die nötigen Massnahmen werden umgesetzt, neuen Risiken wird angemessen Rechnung getragen. Im Juni 2012 gab es aber leider in Faido einen tragischen Todesfall. Darum kommt der Sensibilisierung und Schulung der Unternehmer und Arbeitnehmer weiterhin grösste Bedeutung zu.

Ich bitte Sie im Namen der NAD, vom Jahresbericht 2012 positiv Kenntnis zu nehmen.

Français Olivier (RL, VD): Le rapport 2012 de notre délégation est rassurant et l'on constate qu'au fil du temps, le scénario se déroule comme prévu; cela nous rassure et confirme nos décisions antérieures. Globalement, sur le chantier, tout se déroule selon les prévisions et les craintes s'estompent au fil du temps.

Se féliciter est un plaisir qui se partage à la fin d'une étape, mais aujourd'hui nous n'en sommes pas là. En effet, on prévoit la fin de ce grand projet pour 2019, avec la mise en exploitation du tunnel du Monte Ceneri. Nous sommes certes rassurés, car nous constatons que l'on devrait respecter le budget et le planning; mais avoir le droit de dépenser ne veut pas dire de tout dépenser: c'est pour cela qu'a été instituée la Délégation de surveillance de la NLFA (DSN).

A la fin de l'année 2012, deux risques subsistent aux yeux du groupe libéral-radical, qui nous inquiètent depuis un certain nombre d'années et qui sont aujourd'hui clairement mis en évidence dans le rapport: le premier concerne le tunnel du Monte Ceneri et l'autre le raccordement de notre réseau avec l'étranger.

Le projet du Monte Ceneri a fait parler de lui en son temps, lors de l'adjudication. Puis, plus rien de particulier, bien au contraire, puisque, dans le rapport de la DSN transmis à

AB 2013 N 1111 / BO 2013 N 1111

notre conseil en 2010, qui retraçait les activités de l'année 2009, on lit, à la page 4182, que la DSN estimait que l'échéance pourrait être anticipée à fin 2018 au lieu de décembre 2019. Depuis lors, on a appris, par les différents rapports de la DSN, que le percement principal à partir de l'attaque intermédiaire de Sigrino en direction du nord prenait du retard. En 2010, celui-ci devait durer sept mois; en 2011, neuf mois et en 2012, onze mois. Le rapport de la DSN est fait avec sérieux, mais manifestement avec trop d'optimisme, car on estime aujourd'hui que le délai de 2019 ne pourra être respecté qu'avec l'aide de mesures constructives portant sur les travaux futurs, lesquelles auront un coût. Le sentiment, au début de l'année 2010, que la stratégie pour engager les moyens était optimale était donc faux, et aujourd'hui on doit être prudent sur l'appréciation des risques.

Le groupe libéral-radical a souvent manifesté son inquiétude sur ce lot. On nous a garanti que ce retard serait rattrapé en cours de forage. Nous avons partagé cette analyse, mais force est de constater que de deux à trois mois, on est passé à sept mois à fin 2011 et bientôt à près d'une année au moment où je vous parle.

La solution annoncée – accélération de la vitesse de forage, mesures constructives, etc. – va être mise en oeuvre. Le groupe libéral-radical en prend note et rappelle que l'objectif politique est d'aboutir sur ce projet dans les coûts prévus et indépendamment du planning.

Une chose est sûre: la gestion de ce retard aura un coût et l'on devra ajouter tant les charges dues aux travaux supplémentaires que les charges fixes des installations de chantier, qui seront plus longtemps en place.

Le raccordement de la NLFA avec l'Italie est l'un des points qui inquiète le groupe libéral-radical de votre conseil et, dans une moindre mesure, le raccordement avec l'Allemagne. On parlera encore longtemps de ce sujet après le début de l'exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard en 2016, et encore plus après la mise en exploitation du tunnel du Monte Ceneri, car les projets annoncés, tant en Allemagne qu'en Italie, ne seront pas achevés à temps, voire même pas commencés pour certains.

Avant 2012, nous avons eu des inquiétudes avec l'Allemagne et les rapports de la DSN ont exprimé ces préoccupations. Aujourd'hui, ce point n'est plus inscrit dans les recommandations de la DSN car on constate que des projets sont mis en oeuvre et que d'autres vont être engagés. Dès lors, l'accès sur le réseau allemand sera plus performant qu'aujourd'hui et l'on s'en réjouit.

Toutefois, on peut s'étonner que, par le passé, la délégation n'ait jamais fait part de ses inquiétudes aux autres commissions pour ce qui concerne l'accès au réseau italien. Pourquoi? Parce que l'on a cru aux promesses, sans doute un peu trop vite, mais de qui? C'est une anecdote et je vais vous la raconter. Elle vous démontrera qu'une fois de plus, les faits font foi et que les paroles et les déclarations ont peu d'effets. Une délégation de la Commission des transports et des télécommunications a en effet rencontré en automne 2009 des députés transalpins qui ont affirmé, selon le rapport de la DSN sur l'année 2009, "que toutes les infrastructures planifiées seraient construites d'ici 2016, en particulier l'aménagement de quatre voies sur le tronçon Chiasso-Monza" (FF 2010 4195). Rassurant, n'est-ce pas? Je vous laisse apprécier.

Aujourd'hui, à ma connaissance, rien n'a été entrepris. Mais qui sait? Certains auront peut-être une baguette



magique et l'on découvrira en 2016 que la liaison vers Milan et Gênes sera améliorée!

Le groupe libéral-radical vous recommande donc d'avoir une oreille bienveillante pour ce qui concerne les efforts à entreprendre entre autres de la part du Conseil fédéral et de sa représentante, pour qu'elle favorise la mise en oeuvre des promesses exprimées par les différents acteurs politiques italiens.

Lustenberger Ruedi (CE, LU): Um die Neat ist es nach dem Durchstich vor drei Jahren medial ziemlich ruhig geworden. Das ist nicht etwa ein schlechtes, sondern ein gutes Zeichen. Mit Ausnahme der Zeitverzögerung im Nordabschnitt des Ceneri-Basistunnels schreiten die Arbeiten der Neat planmässig voran. Das ist das Verdienst von Verwaltungsrat, operativer Geschäftsführung und aller am Bau beteiligten Unternehmungen, ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und selbstverständlich auch von den involvierten Behörden. Wenn nichts Ausserordentliches passiert, kann die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 erfolgen. Mehr Sorgen bereiten die Zufahrtsstrecken zum eigentlichen Neat-Bauwerk: der 4-Meter-Korridor zwischen Basel und Mailand, und zwar durchgehend, die Luino-Linie und die vierspurige Zufahrt von Karlsruhe bis Basel. Hier liegt das Gesetz des Handelns naturgemäss nur beschränkt bei den Behörden des Bundes und bei den ausführenden Organen der Neat. Summa summarum: Dort, wo die Eidgenossenschaft und ihre ausführenden Organe und Unternehmungen das Heft von allem Anfang an selber in der Hand hatten und haben, läuft es nach schweizerischem Qualitäts- und Terminstandard gut und rund. Dort, wo die Eidgenossenschaft auf die Partnerschaft mit dem benachbarten Ausland angewiesen ist, lässt sich diese Aussage nur bedingt machen. Die grössten Herausforderungen für die neue Alpentransversale sind somit in Zukunft vermutlich eher auf dem diplomatischen Parkett als auf geologischem oder bautechnischem Grund zu bewältigen.

Binder Max (V, ZH): Die SVP-Fraktion nimmt den Bericht der NAD zur Kenntnis. Man könnte sagen: Dieser Bericht ist nicht mehr so spannend wie in früheren Zeiten. Die NAD-Sitzungen sind kürzer geworden, und sie sind in vielen Bereichen auch nicht mehr unbedingt so spannend wie auch schon. Nichtsdestotrotz handelt es sich immer noch um ein sehr herausforderungsreiches Projekt. Und wenn Herr Lustenberger gesagt hat, es sei ruhiger geworden, dann trifft das für die Medien zu: Wenn etwas in den Medien steht, dann ist es durchaus positiv. Kürzlich habe ich zwar gelesen, die Neat sei eine Fehlinvestition, allerdings hat der Schreiber vergessen, dass Neat natürlich nicht nur heisst, durch den Gotthard zu fahren, sondern dass die Neat letztlich ein internationales Projekt ist. Insofern gebe ich Herrn Lustenberger durchaus Recht.

Aber ich kann Ihnen versichern: Auf allen Baustellen, sei das nun im Ausbau der Bahntechnik im Gotthard oder im Ausbruch am Ceneri, wird intensiv und qualitativ hochstehend gearbeitet, um dieses Bauwerk dereinst rechtzeitig, fristgerecht und kostengerecht abschliessen und den Betreibern fristgerecht übergeben zu können. Wir waren ja immer sehr kritisch in Bezug auf die Kosten. Aber wir stellen fest – und wir hoffen, dass das so bleibt –, dass sich die Kosten stabil verhalten. Man könnte sagen: Man hat die Kosten im Griff. Die Termine am Gotthard können eingehalten werden, die Eröffnung ist für 2016 vorgesehen. Die Nachforderungen der Unternehmungen werden von der Alptransit sehr restriktiv behandelt. Die Risiken in Bezug auf die Geologie nehmen laufend ab, das ist in der Entwicklung eines solchen Projektes Normalität. Sorgen bereitet uns allenfalls die Situation am Ceneri, und zwar beim Nordvortrieb des Ceneri-Basistunnels. Da stellt die NAD fest, dass der Vortrieb im Moment eine Verzögerung von zirka einem Jahr hat. Allerdings sagt die NAD auch, dass die Eröffnung 2019 noch möglich ist; aber wir erachten das als eines der Risiken, das jetzt hier tatsächlich noch besteht.

Vor allem – das gehört aber grundsätzlich nicht in den Auftrag der NAD – machen wir uns auch Sorgen über die Zulaufstrecken im Norden und im Süden. Ich habe das bereits beim Geschäftsbericht des Bundesrates angetönt. Wir machen uns Sorgen, dass dann dereinst, wenn die ganze Neat-Strecke Basel-Chiasso oder von Landesgrenze zu Landesgrenze – und ich möchte jetzt sagen mit 4 Metern Eckhöhe – steht, die weiteren Strecken im Norden und Süden nicht bereit sind und damit allenfalls auch nicht die volle Kapazität gefahren werden kann. Das sind unsere Bedenken, die wir hier äussern. Aber das sind ja eigentlich auch die Bedenken, die im Bericht geäussert werden.

AB 2013 N 1112 / BO 2013 N 1112

Wir möchten vor allem den Ingenieuren, den Mineuren und den Untertagarbeitern danken. Ich kann Ihnen sagen, ich darf dieses Projekt seit Anbeginn begleiten, und ich bin immer wieder erstaunt über die Energie, über die Begeisterung der Mineure: mit welchem Engagement, mit welchem Herzblut sie für dieses Jahrhundert- oder Jahrtausendwerk in unserem Land arbeiten. Insofern gebührt ihnen mein grösster Dank.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich möchte mich zuerst bei der Neat-Aufsichtsdelegation für die Berichterstattung und die gute, kritisch-positive Würdigung zuhänden der Finanzkommissionen und der Finanzdelegation



der eidgenössischen Räte, der GPK und der KVF bedanken. Es ist natürlich auch für mich schön, den positiven Tätigkeitsbericht zur Kenntnis nehmen zu können und vor allem, dass wir finanzpolitisch und zeitlich mit diesem Grossprojekt auf Zielkurs sind, was wirklich keine Selbstverständlichkeit ist.

Der Neat-Gesamtkredit bleibt unverändert bei 19,1 Milliarden Franken, Preisstand 1998. Wir werden in diesem Jahr entsprechend eine Reduktion der Endkostenprognose prüfen. Das resultiert aus dem fortgeschrittenen Projektstand und der teilweisen tiefen Eintretenswahrscheinlichkeit der verbleibenden Kostenrisiken, wie Sie es von den Kommissionssprechern gehört haben. Erstmals seit Längerem konnte 2012 auch die mutmassliche Endkostensumme um 70 Millionen Franken reduziert werden.

Was die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels betrifft, so haben Sie gehört, dass das Ziel Dezember 2016 erreicht werden kann. Die Übergabe des Tunnels an die SBB sowie die Betriebsbewilligung für die Aufnahme des Probebetriebs werden wir unverändert auf Ende Mai 2016 projektieren. Das würde bedeuten, dass der kommerzielle, fahrplanmässige Betrieb durch die SBB auf den Fahrplanwechsel 2016 prognostiziert und so auch geplant wird. Mit dem nahestehenden Abschluss der Arbeiten des Rohbaus können sich die Ersteller nun zudem fokussiert der Bahntechnik zuwenden, und das ist natürlich nochmals eine heikle Phase.

Was den Ceneri betrifft, hat die NAD ihren Auftrag, eine überarbeitete Terminplanung vorzulegen, zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr erfüllt. Wir sind auch hier nach wie vor zuversichtlich, dass die Inbetriebnahme plangemäss Ende 2019 eingehalten werden kann. Sie haben die Gründe gehört, Herr Tschümperlin hat en détail den Terminplan und die Gründe der verschiedenen zeitlichen Implikationen einlässlich begründet. Ich habe dem nichts mehr hinzuzufügen.

Was die von allen immer wieder aufgeworfenen Fragen der Zulaufstrecken im Ausland betrifft, so teilen wir diese Sorgen. Immerhin kann festgestellt werden, dass im letzten Jahr zwischen der deutschen Bundesregierung und der Deutschen Bahn eine Finanzierungsvereinbarung über die baldige Realisierung der nördlichen Streckenabschnitte erfolgt und damit auf der finanziellen Ebene doch eine zusätzliche Sicherheit eingebaut worden ist.

Sie wissen: Wir haben mit den Italienern auch hierzu ein Memorandum of Understanding über die Luino-Linie, mit dem 4-Meter-Korridor, mit Terminals, auch dies natürlich immer mit der Ungewissheit der Finanzierung. Sie wissen auch, dass der Bundesrat seine Hausaufgaben an die Hand genommen hat respektive die Botschaft zum 4-Meter-Korridor ans Parlament überwiesen wurde. Somit liegt es hier also am Parlament, den Kredit beziehungsweise die Botschaft zeitgerecht zu behandeln, damit wir die Fertigstellung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse ebenfalls umsetzen können.

Die NAD hat uns in ihrem Bericht für die Ausbauten in Italien diesbezüglich ja auf die finanzpolitischen Sensibilitäten aufmerksam gemacht. Wir nehmen das sehr ernst, aber am Schluss geht es natürlich auch hier um die Frage, was es heisst, jetzt sensibel zu sein: Sagen wir, die Italiener sollen das komplett selber finanzieren, mit ihrem Zeitplan und ihren Prioritäten, oder sind wir bereit, wie der Bundesrat es beantragt, halt 230 Millionen Franken als Darlehen zur Verfügung zu stellen, damit die Zeitachse, wie wir sie uns vorstellen, und schlussendlich die Rentabilität der Neat sichergestellt sind? Diese Diskussion werden wir führen. Bis dahin haben wir uns immer im Punkt gefunden, dass am Schluss das Gesamtinteresse für dieses Jahrhundertprojekt zu würdigen ist. Und wenn wir mit günstigem Geld unserem Nachbarn helfen können, ist dies wahrscheinlich im Sinne der Sache und auch der Verkehrsverlagerung. Wir werden uns somit wahrscheinlich spätestens in zwei Sessionen wieder dem Thema widmen.

Ich möchte mich nochmals für die gute Arbeit bedanken und allen Involvierten, allen, die hier an diesen Arbeiten beteiligt sind, im Namen der Schweizer Bürgerinnen und Bürger ein Dankeschön aussprechen!

Le président (Rossini Stéphane, deuxième vice-président): Vous avez reçu un rapport écrit de la Commission de gestion qui vous propose de prendre acte du rapport de la Délégation de surveillance de la NLFA.

Vom Bericht wird Kenntnis genommen

Il est pris acte du rapport