

Est élue pour une période individuelle de 5 ans *M^{me} Jacqueline Vuichard-Sonney*, à Semsales, par 41 voix. Il y a 31 voix éparses.

Un-e suppléant-e pour la justice de paix de la Veveyse

Bulletins distribués: 91; rentrés: 85; blancs: 1; nuls: 0; valables: 84; majorité absolue: 43.

Est élue pour une période individuelle de 5 ans *M^{me} Véronique Colliard*, à Semsales, par 77 voix. Il y a 7 voix éparses.

Un-e suppléant-e pour la justice de paix de la Veveyse

Bulletins distribués: 91; rentrés: 81; blancs: 3; nuls: 0; valables: 78; majorité absolue: 40.

Est élue pour une période individuelle de 5 ans *M^{me} Valérie Dewarrat*, à Tatroz, par 71 voix. Il y a 7 voix éparses.

Un-e suppléant-e pour la justice de paix de la Veveyse

Bulletins distribués: 91; rentrés: 82; blancs: 5; nuls: 0; valables: 77; majorité absolue: 39.

Est élue pour une période individuelle de 5 ans *M^{me} Claudine Julmy-Genoud*, à Châtel-St-Denis, par 70 voix. Il y a 7 voix éparses.

Un-e suppléant-e pour la justice de paix de la Veveyse

Bulletins distribués: 91; rentrés: 83; blancs: 7; nuls: 0; valables: 76; majorité absolue: 39.

Est élu pour une période individuelle de 5 ans *M. Patrick Vauthey*, à Châtel-St-Denis, par 69 voix. Il y a 7 voix éparses.

Projet de décret N° 30 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement en faveur des entreprises de transport public¹

Rapporteur: **André Ackermann** (PDC/CVP, SC)
Commissaire: **Beat Vonlanthen**, Directeur de l'économie et de l'emploi.

Entrée en matière

Ackermann André (PDC/CVP, SC). Le message N° 30 accompagne le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement en faveur des entreprises de transport public concessionnaires exerçant leurs activités dans notre canton.

L'octroi de ce nouveau crédit d'engagement est rendu nécessaire par le fait que les crédits d'engagement ac-

cordés, le dernier d'un montant de 40,7 millions de francs date de 1992, sont maintenant épuisés.

Ce décret est fait en application du droit fédéral qui subordonne l'engagement de la Confédération à la participation des cantons. Rappelons aussi que ce projet de décret est lié à l'arrêté fédéral sur le neuvième crédit-cadre pour les contributions d'investissement destinées aux chemins de fer privés pendant les années 2007 à 2011, accepté en septembre 2006 par les Chambres fédérales et portant sur un montant de 800 millions de francs.

Ce décret propose un crédit d'engagement de 36,2 millions, qui permettra d'accorder des prêts conditionnellement remboursables aux quatre entreprises ferroviaires concessionnaires actives dans notre canton pour leurs investissements. La nouvelle RPT a confirmé que le financement du trafic régional reste une tâche commune de la Confédération et des cantons. Depuis la réforme des chemins de fer, les comptabilités des entreprises ferroviaires concessionnaires doivent séparer les transports et les infrastructures. Les prêts accordés servent à financer la différence entre les coûts d'exploitation et les amortissements de l'infrastructure et les produits d'infrastructure. Ceux-ci ne permettent de couvrir qu'un quart des coûts ci-dessus. En principe, les prêts restent dans l'entreprise pour une durée illimitée et ne doivent être remboursés que si les installations ainsi financées ne servent plus à l'exploitation ferroviaire ou si le volume d'investissement est inférieur à la somme des amortissements. Depuis 2001, le financement du matériel roulant doit reposer sur le capital propre et des fonds étrangers soumis à intérêt. La Confédération admet, par contre, toujours que l'infrastructure ferroviaire puisse bénéficier de prêts sans intérêt. Le neuvième crédit-cadre est axé entièrement sur le financement de l'infrastructure.

C'est à l'unanimité que la commission est entrée en matière et c'est aussi à l'unanimité qu'elle a accepté sans modifications ce projet de décret et vous propose d'en faire de même.

Pour terminer, je rappelle qu'en raison de la teneur de l'article 141 de notre loi sur le Grand Conseil, compte tenu du montant en jeu, le Grand Conseil doit accepter ce décret à la majorité qualifiée, soit par 56 député(e)s.

Romanens Jean-Louis, vice-président de la CFG (PDC/CVP, GR). Je vous confirme que la Commission de finances et de gestion a examiné ce projet en date du 5 octobre et qu'à l'unanimité des membres présents elle le soutient en attirant votre attention sur le fait qu'il s'agit d'un crédit-cadre qui va être consommé sur plusieurs exercices, jusqu'en 2011.

Le Commissaire. Monsieur le Rapporteur de la commission vous a esquissé de manière complète le contenu, les tenants et aboutissants du projet. Je me limiterai donc à vous donner quelques informations complémentaires et à souligner quatre points importants à retenir.

Tout d'abord, le crédit-cadre demandé nous sert à couvrir les besoins d'investissement portant sur le maintien de la substance de l'infrastructure des entreprises ferroviaires et sur la sécurité d'exploitation. On parle

¹ Message pp. 1757 et ss.

de quatre entreprises de transport concessionnaires, M. le Rapporteur vous l'a dit: TPF, MOB, BLS et SBB (le Sensetalbahn). On ne parle donc pas des CFF. Alors les infrastructures de cette entreprise sont financées exclusivement par la Confédération. Le chantier à Flammatt, par exemple, ne tombe pas dans l'application du crédit-cadre dont nous traitons en ce moment.

Le montant du crédit d'engagement cantonal s'élève à 36,2 millions. C'est une part d'environ 17% du montant total de 213 millions de francs des investissements prévus par ces entreprises. Ces montants ne couvrent que le financement ordinaire. Les gros investissements sont couverts eux par des financements spéciaux, par exemple Rail 2000 Première étape ou bien le ZEB sont payés par le fonds pour les grands projets ferroviaires, ce fameux fonds FTP.

La clé de répartition des coûts entre les cantons est définie selon le nombre de kilomètres des lignes ferroviaires et des ouvrages placés dans les cantons respectifs. Ainsi le canton de Fribourg doit porter comme part cantonale 95% des investissements des TPF, 11% du MOB, 10% du Sensetalbahn et 6% seulement de BLS.

J'aimerais souligner un deuxième point, c'est celui de la procédure connue. Depuis 1974, le Grand Conseil a déjà accepté à six reprises de tels crédits-cadres pour un montant total de 110 millions de francs. La marge de manœuvre du canton de Fribourg est assez limitée sur la base du neuvième crédit-cadre de la Confédération, ce sont 800 millions de francs. Les cantons sont tenus de contribuer au financement des infrastructures selon la clé de répartition légale.

M. le Rapporteur vous l'a dit, on a eu une très belle surprise dans le cadre de la RPT, de la répartition des tâches entre cantons et Confédération où les infrastructures ferroviaires ne doivent plus être payées à 56%, mais à l'avenir, à partir de 2008, seulement à hauteur de 43%.

Une dernière remarque, la période du crédit-cadre court de 2007 à 2011. C'est une petite différence par rapport au crédit-cadre fédéral qui court jusqu'en 2010. Au plan cantonal, nous pensons que c'est tout à fait possible de le mettre jusqu'en 2011 parce que les travaux pourront être réalisés jusqu'en 2011. Nous ne pensons pas devoir vraiment disposer de ces crédits jusqu'à la fin 2010.

Avec ces quelques considérations complémentaires, je vous prie, au nom du Conseil d'Etat, de bien vouloir accepter ce crédit-cadre.

Clément Pierre-Alain (PS/SP, FV). Le groupe socialiste, après avoir étudié ce projet de décret, lui apporte les éclairages suivants.

Premièrement, il constate que dans le domaine des transports, une amélioration des conditions financières, dans la mesure où la part fédérale liée aux investissements d'infrastructures augmente de 43 à 57%. Deuxièmement, il constate aussi que l'ensemble des projets présentés ne correspond pas à l'ensemble des besoins exprimés, j'allais dire, à leur minimum par l'intermédiaire des quatre compagnies de transport bien que, par effet de levier, l'ensemble de ces investissements représente un montant de plus de 210 millions et de 84 millions pour ce qui concerne le canton.

Il rappelle également que les fameux 800 millions dont a parlé M. le Président de la commission ordinaire ne couvrent pas l'ensemble des besoins qui ont été exprimés par l'ensemble des compagnies privées, puisque ce montant était de 1,4 million et que, dans un premier temps, les Chambres fédérales avaient accordé 600 millions et qu'elles sont revenues à de meilleurs sentiments en accordant un montant global de 800 millions.

Troisième et dernière remarque, ces projets, notamment en ce qui concerne les TPF, correspondent à la volonté des propriétaires de revitaliser de manière significative nos structures ferroviaires afin d'offrir à la population un réseau ferroviaire et de transport encore plus compétitif, notamment dans le cadre de la réalisation d'un RER fribourgeois.

C'est dans cet état d'esprit que le groupe socialiste acceptera l'entrée en matière et le décret.

Schuwey Roger (UDC/SVP, GR). Die SVP-Fraktion nimmt Kenntnis der Botschaft Nummer 30 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit über 36,2 Millionen für Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs. Künftig übernehmen der Bund und die Kantone im Durchschnitt je zur Hälfte die Entschädigung des Regionalverkehrs zur Finanzierung der ungedeckten Kosten der Sparten Infrastruktur und Transport, sowie des Infrastrukturbereichs, da wird mir mein Ratskollege Hubert Zurkinden auch beipflichten müssen. Der Grosse Rat hat seit dem Jahre 1974 bis zum Jahr 1992 insgesamt 118 Millionen Schweizer Franken in mehrfachen Krediten verabschiedet. Der Bericht spricht von bedingt rückzahlbaren Darlehen. Daher unsere berechtigte Frage an Herrn Staatsrat: Wie schon erwähnt, wurden ins gesamt 118 Millionen rückzahlbare Darlehen gewährt. Sind von diesen Darlehen schon Rückzahlungen geflossen? Unsere Fraktion ist der Meinung, dass es ehrlicher gegenüber unserem Volk und Steuerzahler wäre, wenn keine Rückzahlungen vorgenommen wurden von Subventionen zu sprechen. Auch sind wir der Meinung, dass verschiedene Bahnstrecken, die bis heute noch betrieben werden, in Zukunft nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zu prüfen und zu betreiben sind. Ich danke dem Herrn Staatsrat für die Antwort auf unsere gestellte Frage. Mit diesen Bemerkungen wird unsere Fraktion im grünen Sinne dem Dekret zustimmen.

Hunziker Yvan (PLR/FDP, VE). Le groupe libéral-radical a étudié avec attention et intérêt le décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement en faveur des entreprises de transport public.

La RPT a, cette fois, une influence positive pour le canton, puisque la part cantonale pour les transports publics passe de 56% en 2007 à 43% pour la période 2008-2012 selon le taux annoncé par l'OFT. Le décret nous demande d'octroyer un crédit d'engagement de 36,2 millions de francs, qui est la part cantonale aux contributions d'investissement destinées aux entreprises ferroviaires concessionnaires pour les années 2007 à 2011. Les transports publics doivent pouvoir garantir un haut niveau de sécurité et disposer d'une infrastructure de qualité. La maîtrise des coûts ainsi que des

investissements ciblés et non superflus devront faire l'objet de toute notre attention. Les quatre entreprises concessionnaires de notre canton ont fait un inventaire détaillé de leurs besoins. Il nous semble important de leur apporter notre soutien.

C'est avec toutes ces considérations que le groupe libéral-radical entre en matière sur ce décret.

Andrey Pascal (PDC/CVP, GR). Le groupe démocrate-chrétien a étudié attentivement le décret N° 30 du Conseil d'Etat. Ce projet de décret a pour but d'obtenir un crédit d'engagement, crédit-cadre, permettant à l'Etat d'octroyer des prêts conditionnels remboursables aux quatre entreprises ferroviaires concessionnaires actives sur le territoire cantonal pour leurs investissements. Les modalités d'application du neuvième crédit-cadre fédéral tiennent compte de l'évolution de la législation fédérale sur le financement des transports publics, notamment des réformes successives intervenues depuis 1995.

Sur le territoire fribourgeois, la part du canton aux contributions d'investissement est de 56% en 2007. Dès 2008, du fait de la RPT et selon les taux annoncés par l'Office fédéral des transports, cette part sera de 43%. Les investissements prévus visent le maintien de la substance des infrastructures des entreprises ferroviaires et la sécurité de l'exploitation. Il s'agit de renouveler des équipements usés et amortis sur le plan comptable qui, sans remplacement, ne garantiraient plus la sécurité de l'exploitation. Dans le secteur de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, les objets suivants découlant en particulier des exigences imposées aux entreprises ferroviaires concessionnaires par l'article 17 sont visés: garantir un haut niveau de sécurité, assurer la fiabilité du réseau, disposer d'une infrastructure ferroviaire de qualité et maîtriser les coûts d'entretien. Au niveau de la sécurité, permettez-moi une petite parenthèse: il est indispensable d'engager dans ce secteur-là. Rappelez-vous sur la ligne Bulle-Montbovon, un accident très grave est survenu ces dernières années, sur un passage à niveau, accident qui a coûté la vie à un syndic de la région!

Le crédit d'engagement cantonal porte sur le financement de l'infrastructure du réseau ferroviaire des sociétés des chemins de fer privés exerçant leurs activités, dont les TPF, pour un montant de 30,4 millions; la compagnie de chemins de fer Montreux-Oberland pour 3 350 000; le BLS pour 2,4 millions et le Sensetalbahn pour 50 000 francs. Ces montants correspondent aux montants qui ont été retenus par le Conseil d'Etat dans le plan financier de la législature 2007-2011 pour les investissements des entreprises de transport.

En conclusion, le groupe démocrate-chrétien, à l'unanimité, soutient ce crédit d'engagement et vous invite à en faire de même.

Mutter Christa (ACG/MLB, FV). Wir stimmen heute sage und schreibe zum ersten Mal seit 1992 über einen Rahmenkredit für die Bahninvestitionen ab. Das Mitte-Links-Bündnis unterstützt diesen Kredit. Der Bund zahlt erfreulicherweise 57% der Gesamtinvestitionen. Es ist möglicherweise das letzte Mal, dass die Regio-

nalbahnen in diesem Ausmass von Bundesbeiträgen profitieren können. Im Prinzip will sich der Bund auf das Hauptnetz konzentrieren und sich aus der Finanzierung der Regionallinien mehr und mehr zurückziehen und diese den Kantonen überlassen. Die 800 Millionen Franken für die ganze Schweiz wurden dieses Mal nur dank intensiven Lobbyings auf Bundesebene gesprochen. Wir haben also ein enormes Interesse, diese Arbeiten jetzt ausführen zu lassen. Wir können höchstens bedauern, dass in diesem Rahmenkredit nicht auch einige Projekte enthalten sind, die zum Beispiel im Agglomerationsprojekt als Projekte aufgeführt sind. Leider sind diese noch nicht spruchreif.

Une bonne partie des travaux que nous votons aujourd'hui sont des assainissements indiscutablement nécessaires pour garantir l'exploitation sûre et efficace de nos chemins de fer. Ce sont des travaux, des fois tellement urgents, qu'on pourrait aussi les attribuer à de l'entretien.

Je vous invite donc à maintenir le minimum nécessaire pour le bon fonctionnement de nos chemins de fer et à soutenir ce crédit-cadre.

Ackermann André (PDC/CVP, SC). Je remercie tous les intervenants qui se déclarent d'accord avec ce décret, au nom de leur groupe respectif

A M. le Député Schuwey, qui a adressé directement une question à M. le Commissaire, je l'informe que c'est une question qui a été soulevé en séance de commission et j'ai rappelé aussi le principe de ces prêts conditionnels dans mon introduction. Je le répète: les prêts sont conditionnels, mais ils restent dans l'entreprise pour une durée illimitée. Ils ne doivent être remboursés que si les installations ainsi financées ne servent ou ne serviraient plus à l'exploitation ferroviaire ou si le volume d'investissement est inférieur à la somme des amortissements. Il s'agit donc d'une condition très hypothétique, il est vrai, mais je pense qu'il est quand même important de prévoir cette sécurité dans l'octroi de ces prêts.

Le Commissaire. Je remercie également toutes les intervenantes et tous les intervenants pour leur soutien à ce décret.

Bezüglich der Frage von Herrn Schuwey kann ich wiederholen, was der «Rapporteur» vorhin gesagt hat: Diese Kredite, die bedingt rückzahlbar sind, die sind effektiv bedingt rückzahlbar und bis heute sind keine solchen Kredite zurückbezahlt worden. Es sind eben klare Rahmenbedingungen für diese Rückzahlungen gegeben. Also wenn das Unternehmen nicht mehr weitergeführt werden sollte, dann müssen diese Kredite zurückbezahlt werden und das ist ein Rahmen, der auch festgelegt wurde von der Bundesgesetzgebung und wir können hier nicht abweichen und wir haben auch keine Interesse, davon abzuweichen, auch wenn die Möglichkeit eben dieser Rückzahlung sehr bescheiden ist, aber wir müssen diesen Rahmen so festlegen. In diesem Sinne danke ich Ihnen sehr herzlich für dieses Eintreten.

– L'entrée en matière n'étant pas combattue, il est passé directement à la lecture des articles.

Lecture des articles

ART. 1

Ackermann André (PDC/CVP, SC). Juste quelques précisions concernant l'article 1, qui est bien entendu le plus important de ce projet de décret. L'article 1 fixe le montant, donc 36,2 millions de francs, ainsi que sa répartition entre les quatre entreprises concessionnaires. Le message précise les programmes des investissements prévus d'une manière détaillée.

A préciser enfin, en ce qui concerne l'alinéa 3 de l'article 1, que la base de définition du renchérissement est l'indice de la consommation fixé par l'Office fédéral de la statistique.

Le Commissaire. Une courte information concernant l'alinéa 3 de l'article 1. En fait, selon la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat, si le crédit d'engagement comprend une clause d'indexation, le dépassement dû au renchérissement est approuvé lors du vote du budget. Le projet de décret comprend cette clause à l'alinéa 3 de l'article 1. Le taux applicable correspond, comme M. le Rapporteur l'a dit, au taux appliqué par la Confédération.

– Adopté.

ART. 2, 3, 4, 5, TITRE ET CONSIDÉRANTS

– Adoptés.

Vote final

– Au vote final, ce projet décret est adopté dans son ensemble, sans modification, par 90 voix contre 0. Il n'y a pas d'abstentions.

Ont voté oui:

Aebischer (SC, PS/SP), Aeby-Egger (SC, ACG/MLB), Andrey (GR, PDC/CVP), Bachmann (BR, PLR/FDP), Badoud (GR, PLR/FDP), Bapst (SE, PDC/CVP), Berset (SC, PS/SP), Boschung B. (SE, PDC/CVP), Boschung M. (SE, PDC/CVP), Bourgeois (SC, PLR/FDP), Bourgknecht (FV, PDC/CVP), Bourguet (VE, PDC/CVP), Brodard (SC, PDC/CVP), Brönnimann (SC, UDC/SVP), Bulliard (SE, PDC/CVP), Burkhalter (SE, PLR/FDP), Butty (GL, PDC/CVP), Cardinaux (VE, UDC/SVP), Chassot (SC, ACG/MLB), Clément (FV, PS/SP), Collaud (BR, PDC/CVP), Collomb (BR, PDC/CVP), Corminbœuf (BR, PS/SP), Cotting (SC, PLR/FDP), de Weck (FV, PLR/FDP), Décaillet (FV, UDC/SVP), Dorand (FV, PDC/CVP), Duc (BR, ACG/MLB), Ducotterd (SC, PDC/CVP), Etter (LA, PLR/FDP), Fasel (SE, PDC/CVP), Fasel-Roggo (SE, ACG/MLB), Feldmann (LA, PLR/FDP), Frossard (GR, UDC/SVP), Fürst (LA, PS/SP), Ganioz (FV, PS/SP), Gavillet (GL, PS/SP), Geinoz (GR, PLR/FDP), Girard (GR, PS/SP), Glauser (GL, PLR/FDP), Gobet (GR, PLR/FDP), Goumaz-Renz (LA, PDC/CVP), Grandjean (VE, PDC/CVP), Haenni (BR, PLR/FDP), Hänni-F (LA, PS/SP), Hunziker (VE, PLR/FDP), Ith (LA, PLR/FDP), Jelk (FV, PS/SP), Jendly (SE, PDC/CVP), Johner-Et. (LA, UDC/SVP), Jordan (GR, PDC/CVP), Kaelin-M (GR, PDC/CVP), Kolly (SC, PLR/FDP), Krattinger (SE, PS/SP), Lauper (SC, PDC/CVP), Longchamp (GL, PDC/CVP), Marbach (SE, PS/SP), Mauron (GR, PS/SP), Menoud (GR, PDC/CVP), Morel (GL, PS/SP), Mutter (FV, ACG/MLB), Peiry C. (SC, UDC/SVP), Peiry S. (FV, UDC/SVP), Piller A. (SE, UDC/SVP), Piller V. (BR, PS/SP), Raemy (LA, PS/SP), Rapporteur (.), Repond (GR, PS/SP), Ridoré (SC, PS/SP), Rime (GR, PS/SP), Romanens A. (VE, PS/SP), Romanens J. (GR, PDC/CVP), Rossier (GL, UDC/SVP), Schnyder (SC, PS/SP), Schorderet G. (SC, UDC/SVP), Schuwey J. (GR, PDC/CVP), Schuwey R. (GR, UDC/SVP), Siggen (FV,

PDC/CVP), Stempfeli-H (LA, PDC/CVP), Studer A. (SE, ACG/MLB), Studer T. (LA, PDC/CVP), Suter (SC, ACG/MLB), Thomet (SC, PS/SP), Thürler (GR, PLR/FDP), Tschopp (SE, PS/SP), Vial (SC, PDC/CVP), Waeber E. (SE, PDC/CVP), Weber-G M. (SE, ACG/MLB), Zadory (BR, UDC/SVP), Zürcher (LA, UDC/SVP). *Total: 90.*

Projet de loi N° 29 sur la formation professionnelle¹

Rapporteure: **Claudia Cotting** (PLR/FDP, SC).
Commissaire: **Beat Vonlanthen, Directeur de l'économie et de l'emploi.**

Entrée en matière

La Rapporteuse. Nous sommes donc chargés de traiter le projet de loi sur la formation professionnelle. Notre pays connaît un système bien particulier de formation professionnelle, la formation duale qui continue à faire ses preuves et que nous envions bien d'autres nations. La loi fédérale du 19 avril 1978 sur la formation professionnelle a été complètement refaite et fait l'objet d'un nouveau texte qui a été adopté le 13 décembre 2002. Les règlements d'apprentissage ont été remplacés par l'ordonnance sur la formation professionnelle du 19 novembre 2003. La loi et l'ordonnance fédérales, sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Les cantons ont cinq ans, soit jusqu'au 1^{er} janvier 2009 pour adapter leur législation. Le champ d'application de la nouvelle loi fédérale sur la formation professionnelle est désormais étendu à l'ensemble de la formation professionnelle, à savoir au domaine de la santé, du social, des arts, de l'agriculture et de la sylviculture. Les dispositions relatives au financement de la formation professionnelle sont totalement nouvelles. Actuellement basé sur les coûts réels, le financement fait place dès le 1^{er} janvier 2008 à un système de forfait calculé sur la base du nombre de personnes effectuant une formation professionnelle initiale. Il est intéressant de relever que l'utilisation des forfaits est réglé de manière exhaustive par la loi fédérale sur la formation professionnelle, de sorte que les cantons ne peuvent pas les affecter à d'autres tâches.

La loi fédérale énumère 3 types de formation professionnelle.

Il y a la formation initiale, en particulier celle de type dual, donc l'apprentissage. Elle reste le pilier central de la formation professionnelle. Cette formation est née dans le secteur de l'industrie, des arts et métiers. Elle allie la pratique à la théorie. Elle est encore parfaitement adaptée aux besoins de la société moderne. Elle permet aux jeunes de valoriser leurs compétences, d'acquérir le savoir-faire technique, le comportement social et l'attitude face au travail. La formation duale s'adapte aux besoins du marché du travail. Enfin, le système dual est nettement moins coûteux pour les pouvoirs publics qu'une formation professionnelle scolaire.

¹ Message pp. 1705 et ss.