

Carl-Alex Ridoré, Jean-Claude Schuwey, Jean-Pierre Thürler et Marie-Thérèse Weber-Gobet.

Projet de loi modifiant la loi sur les agglomérations

André Ackermann, président, Pascal Andrey, Moritz Boschung, Charles Brönnimann, Antoinette de Weck, Christian Marbach, Christa Mutter, Carl-Alex Ridoré et Rudolf Vonlanthen.

Projet de loi adaptant certaines dispositions de la législation cantonale à la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons

Charly Haenni, président, Jean Bourgknecht, Pierre-Alain Clément, Jacques Crausaz, Christiane Feldmann, Yves Menoud, Pierre-André Page, Antoinette Romanens, Jean-Claude Rossier, Yvonne Stempfel-Horner et Marie-Thérèse Weber-Gobet.

Rapport N° 9 sur le postulat N° 296.05 Georges Godel/Jacques Morand (axe de liaison Romont-Vaulruz)¹

Discussion

Longchamp Patrice (PDC/CVP, GL). Je pense qu'il n'y a pas besoin de revenir sur l'importance de cet axe routier pour le sud de notre canton. Tout d'abord, je relève le travail et la rapidité avec lesquels le Service des ponts et chaussées a traité ce postulat déposé le 13 octobre 2005 par MM. Georges Godel et Jacques Morand, mais il est vrai aussi que nous attendions quelque chose depuis 1986.

Concernant le contournement de Vuisternens-devant-Romont, le tracé retenu ne semble pas être le meilleur et il soulève quelques points d'interrogation. En effet, plusieurs députés ont été abordés après le 19 mars 2007, date de la rédaction de ce rapport, afin de demander que cette voie de communication soit réexaminée. Nous prenons également note que le contournement de la ville de Romont n'est pas pris en compte dans le nouvel axe mais que le Service des ponts et chaussées réserve déjà les terrains nécessaires pour un futur tracé. Il en va de même avec la liaison en direction de Payerne, route cantonale qui a aussi son importance vers un autre accès autoroutier. Ce rapport se termine en nous annonçant qu'un message ainsi qu'un projet de décret seront transmis au Grand Conseil en 2008. Alors je me permets de demander à M. le Conseiller d'Etat Georges Godel s'il peut nous donner le programme de réalisation de cet axe de liaison Romont-Vaulruz.

Page Pierre-André (UDC/SVP, GL). Le groupe de l'Union démocratique du centre a pris connaissance du rapport concernant la liaison Romont-Vaulruz. Nous remercions les services de l'Etat pour l'étude de

ce nouveau projet et le Conseil d'Etat qui accepte la modification proposée.

Dans un ordre général, le groupe est satisfait de la proposition. Toutefois, certains éléments doivent encore être affinés, notamment l'accrochage de la route de Villaraboud, qui ne paraît pas optimal, l'arrivée dans le village de Vuisternens, qui diviserait une exploitation agricole alors qu'un remaniement parcellaire vient de se terminer. La dissolution a eu lieu il y a quinze jours. Et comme membre de la commission de classification de ce syndicat, je précise que celle-ci avait à l'époque écrit à la Direction pour réserver les terrains pour cette route. On nous avait répondu que ce projet n'était pas d'actualité. Heureusement que cela a évolué depuis!

Je suis très satisfait que le message intègre également l'accrochage de la route, à Chavannes-sous-Romont, qui donne accès à la route vers Payerne. Vous avez pu le lire hier matin dans la presse, le PAA de Romont va disparaître et d'autres entreprises s'implanteront certainement sur ce site. Je me permets cette petite parenthèse, M. le Commissaire, car j'avais déposé une question il y a huit ou neuf ans sur le réaménagement de la route Romont-Payerne, particulièrement dans les secteurs vaudois. Aujourd'hui, je suppose que le dossier a été quelque peu oublié. L'arrivée de l'aviation civile et le développement prévu de l'aérodrome de Payerne donnent une nouvelle chance à la région. Ne négligeons pas cette possibilité. Nous avons les atouts en main, ne perdons pas de temps! Je suis convaincu que ce développement sera un plus pour tout le canton. Alors les accès à cet aérodrome sont prioritaires. Avec ces quelques remarques, nous prenons acte de ce rapport et attendons de légères modifications.

Etter Heinz (PLR/FDP, LA). Mit den im Bericht Nr. 9 aufgezählten Varianten und Möglichkeiten sollten die dringenden Verkehrsprobleme des Glane-Bezirks behoben werden können, beziehungsweise sich wesentlich verbessern. Mit diesen Bemerkungen nimmt die Freisinnige Fraktion den Bericht zur Kenntnis.

Gavillet Jacques (PS/SP, GL). Quel titre pourrait-on donner au long feuilleton tourné depuis moult années entre Vaulruz et Romont: «Comme la grêle après les moissons» ou «Mieux vaut tard que jamais»? J'opterais sans doute pour le deuxième proverbe sans trop réfléchir ou faire d'hypothèses sur la situation économique de la région glânoise au cas où cette liaison aurait été faite plus tôt. Il faut bien avouer qu'il est réjouissant de voir se pointer aujourd'hui le bout du tunnel.

En ce qui concerne Vuisternens, il existe plusieurs variantes: une à gauche, une à droite et celle, retenue, au centre. C'est ce qu'on appelle le consensus politique! Néanmoins, quelques voix se font entendre pour ne pas abandonner l'idée de la variante ouest avec l'ancrage de la route de Villaraboud, qui serait une sorte de clin d'œil pour la partie sud de la région glânoise. Quant au projet d'aménagement de la route de Chavannes, il apporte moins de nuisances et plus de sécurité. J'y vois également un signe positif en vue d'une liaison Romont-Payerne. Mais jusque-là, beaucoup d'eau coulera encore sous les ponts de la Glâne.

¹ Texte du rapport pp. 579 à 587.

En conclusion, si cette liaison «dangereuse» pouvait enfin trouver un dénouement favorable, c'est tout le mal qu'on lui souhaite.

Bussard Christian (*PDC/CVP, GR*). En complément à ce qui vient d'être dit par les collègues députés, vous me permettez d'apporter quelques appréciations, appréciations d'un député qui pratique à longueur d'années les dossiers liés à l'aménagement du territoire, aux constructions, que ce soit du génie civil ou du génie rural!

Le Rapport N° 9 du Conseil d'Etat, basé essentiellement sur les analyses et recommandations du comité de pilotage, me laisse sur ma faim car il ne répond pas à la demande formulée par les postulants Georges Godel/Jacques Morand, un postulat appuyé pour la circonstance par trente-quatre cosignataires, excusez du peu! Les postulants demandaient, en complément du projet de décret d'octobre 1996, de traiter les contournements de Romont, Mézières et celui de Vuisternens-devant-Romont. En regardant de plus près le rapport, je constate que l'accrochage de Romont n'a été qu'esquissé dans la mesure où l'analyse n'a pas été effectuée pour l'agglomération de Romont. Et l'on conclut que le contournement de Romont devrait être étudié séparément. Je trouve que ceci est un dégagement en corner et que c'est un peu dommage.

Contournement de Mézières: rien à l'horizon non plus dans le rapport, si ce n'est de demander à la commune de prévoir dans son plan d'aménagement local l'espace nécessaire afin de garantir sa faisabilité à long terme. Et la commission de conclure que le tracé de la route cantonale au travers du village suffit largement dans la mesure où le tracé existant correspond aux objectifs de l'étude, notamment une liaison confortable et un temps de parcours satisfaisant. Donc, pas d'étude à ce stade-là de la procédure!

Contournement de Vuisternens-devant-Romont: la traversée du village est vraiment le point noir de cette liaison avec le célèbre virage du cimetière. Quatre variantes ont été étudiées et, constat extraordinaire, c'est la variante V21, la variante la plus dommageable à tout point de vue, mis à part peut-être la question financière, mais sur ce point-là, je reviendrai. C'est donc la variante la plus dommageable qui a été retenue. Pourquoi dommageable à tout point de vue?

Tout d'abord, la variante V21 ne fait pas le contournement du village comme demandé par les postulants. Regardez le plan de plus près, elle crée une nouvelle route cantonale au travers du village à moins de 200 m du tracé existant. Au plan de l'aménagement du territoire, la variante V21 coupe une nouvelle fois le village en deux, interdisant tout développement de la zone à bâtir à l'intérieur du village; difficile de faire plus fort en matière de planification dans les zones à bâtir! Au plan agricole, la variante V21 passe entre deux fermes. Je vous laisse imaginer le plaisir de pouvoir exploiter correctement ces deux entités agricoles! Au plan de la desserte routière, la variante V21 ne tient pas compte de l'accrochage de la route de liaison de Villaraboud qui dessert tout le sud du district de la Glâne.

En conclusion, la variante V21 n'est pas la bonne, même pas sur le plan financier! Quand viendra l'heure des expropriations et des reconstitutions à l'extérieur

des villages des domaines agricoles, les économies supposées seront bien vite mangées.

La V21 va améliorer le virage du cimetière, c'est vrai, mais en regard de ce qu'elle va engendrer comme points négatifs, il faut vite l'enterrer au profit de la variante V26, une variante qui est véritablement une route de contournement qui remplit tous les objectifs définis par les postulants et ceux fixés, en outre, par le groupe de pilotage lui-même, relatés en page 1 du présent rapport. Je devine déjà une bonne partie de la réponse de M. le Commissaire, qui argumentera que le crédit cadre ne devrait pas aller au-delà de 35 millions prévus pour l'ensemble du projet et que les variantes retenues ont été présentées et acceptées par les divers conseillers communaux concernés. J'anticipe en rappelant que le développement de la Glâne, via l'accrochage sur la RN 12 à Vaulruz, passe par une véritable route prioritaire, performante et roulante. Elle aura son coût, un surcoût certainement mais les retombées économiques, les places de travail qui pourront être créées compenseront très largement l'investissement routier. La Glâne peine économiquement, nous en avons encore débattu mardi matin. Le Conseil d'Etat ne doit pas être frileux, le retour sur investissements est garanti!

S'agissant de l'acceptation des projets présentés par le comité de pilotage aux divers conseillers communaux, je propose à M. Commissaire de bien vouloir entendre encore une fois les doléances du conseil communal de Vuisternens-devant-Romont qui, devant un ultimatum – pour ne pas employer le terme de chantage – n'a pas eu beaucoup de choix dans ce dossier, si ce n'est celui d'accepter une mauvaise variante au risque de tout perdre.

Ducotterd Christian (*PDC/CVP, SC*). Plusieurs projets importants d'investissements sont prévus sur le réseau routier cantonal. Ces projets arrivent sur la table du Grand Conseil en vue d'une prochaine réalisation dans un ordre mal défini. Est-ce que le Conseil d'Etat compte établir un calendrier qui permettrait de réaliser ces projets selon un ordre qui respecterait certaines priorités, selon une évaluation des besoins? Les communes concernées par ces grands projets profitent largement de ces investissements. Nous pouvons le remarquer dans la réalisation du tronçon Romont–Vaulruz dont on parle en ce moment. Certaines communes, traversées par une longue route utilisée par des usagers de transit, ne reçoivent aucune participation de l'Etat. Nous pouvons prendre l'exemple de la commune de Noréaz, dont la route malgré tout ce trafic, est encore communale. Cette situation est discriminatoire et j'ose espérer que le Conseil d'Etat trouve une solution à cette inégalité.

C'est dans cet esprit que je soutiendrai personnellement le projet concernant le tronçon Romont–Vaulruz ainsi que les futurs projets sur lesquels nous devons prendre position.

Glauser Fritz (*PLR/FDP, GL*). La liaison Romont–Vaulruz est un dossier qui préoccupe depuis longue date les Glânois. L'amélioration de l'axe Romont à la A12 est indispensable pour l'économie glânoise. Je re-

mercie le Conseil d'Etat ainsi que le comité de pilotage pour leur travail et leur rapport. L'analyse de l'état de la situation initiale et la définition des objectifs conviennent aux attentes de notre population. Permettez-moi de faire deux remarques sur ce rapport.

La première – je vais abrégé parce cela concerne le contournement de Vuisternens-devant-Romont: je soutiens toutes les remarques qui ont été faites à ce sujet. Je prie le Conseil d'Etat de bien vouloir prendre en considération toutes ces suggestions.

La deuxième remarque concerne le contournement de Romont. Il est important que le contournement de Romont et l'axe Romont–Vaulruz se réalisent en même temps. C'est seulement ainsi que nous pourrions éviter des situations intenable au sujet du trafic autour de Romont.

Mutter Christa (ACG/MLB, FV). Le groupe Alliance centre gauche prend acte de ce rapport. Même dans une forme succincte, nous aurions souhaité quelques informations de base, pour ne pas dire de fond, un peu plus complètes. Ainsi nous n'apprenons rien sur la charge réelle du trafic actuel sur cet axe et sur la nécessité, l'urgence et le sens de la construction routière envisagée.

Nous aurions également apprécié une brève information, une brève appréciation des différentes variantes écartées et retenue. En entendant mon collègue Bussard, j'ai l'impression que la région va bientôt demander le contournement du contournement parce qu'on n'est pas d'accord avec la variante retenue. Nous ne pouvons que constater que la construction de routes de contournement, dans le canton de façon générale, ne ressort pas d'une réflexion sur la répartition du trafic entre les différents modes de transport et moins encore sur le système de mobilité qu'on souhaiterait pour le futur. Bien au contraire, nous avons l'impression d'assister ici à un volet de plus de la course automobile, en l'occurrence entre les régions du canton, sous le titre «Qui aura le plus rapidement le plus grand contournement?» Je ne peux saluer que la remarque de mon collègue Christian Ducotterd qui appelle un calendrier. Nous aimerions plutôt que le Conseil d'Etat entreprenne une planification, une réflexion complète sur les transports, qui prenne aussi en compte les possibilités de développement des transports publics avant d'entreprendre à tout va de nouvelles constructions et des élargissements de routes. Par les réflexions que j'ai entendues durant ces dernières dix minutes, on a l'impression que construction routière veut dire prospérité économique automatiquement. C'est un leurre que d'autres régions ont déjà payé très chèrement. Donc, je souhaiterais que pour la planification future, on fasse aussi quelques réflexions de base plus complètes.

Butty Dominique (PDC/CVP, GL). Chez nous, à la télévision française, il y a tout le temps la séquence «émotion». Ce sera pour quelques minutes, je ne serai pas très long. En tant que régional de l'étape, je ne peux qu'appuyer le message de mon collègue Bussard et je l'en remercie.

La variante V26 fait l'unanimité dans la région, surtout dans sa vision d'accrochage au bénéfice du sud du dis-

trict. Nous n'avons pas décroché les crucifix afin de les remplacer par le logo V26, mais nous ne sommes pas loin d'organiser des rogations en faveur de ce projet. Lors d'une enquête serrée, j'ai obtenu exactement les mêmes réponses que celles obtenues par mon collègue Bussard. La réunion du 2 mai 2007 – c'est tout frais – réunissant les autorités communales de Vuisternens-devant-Romont et les services de l'Etat, réunion à laquelle j'ai eu l'honneur d'assister pour la première fois pour ce projet de contournement de Vuisternens-devant-Romont, a excessivement rapidement, mais excessivement rapidement, mis en évidence des lacunes importantes au niveau de l'approche technique, donc financière.

Je veux me limiter à indiquer que, par exemple, le déplacement du réseau des collecteurs d'épuration impliqués dans cette route de contournement n'a pas fait partie des considérants. Ces lacunes sont apparues suffisamment importantes puisque de l'accréditation des projets, qui doit se dérouler à mi-mai, a été sorti le choix de la variante de contournement de Vuisternens-devant-Romont!

M. le Commissaire du Gouvernement, je ne vous demande pas des millions, ni des mois. Je vous demande juste quelques semaines pour affiner notre projet et nous vous démontrerons que la variante V26 est la seule réalisable.

Godel Georges, Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions. Permettez-moi de dire en préambule qu'il est assez rare que l'on doive répondre à son propre postulat pour cause d'infidélité au Grand Conseil! Et j'ajouterais que depuis que je ne suis plus député, je n'ai jamais reçu autant de soutien pour cette route. Je me souviens que lorsque j'avais déposé ce postulat, j'avais essayé avec d'autres députés de déposer une motion, dans tous les groupes, on m'avait dit: «Ça ne sert à rien, tu n'auras jamais gain de cause». Aujourd'hui, je constate que le soutien est total et je dirais que cela me fait plaisir. Je vais tout de même faire quelques remarques et commentaires et ensuite répondre à vos questions, remarques et critiques, bien sûr pas en mon nom, mais au nom du Conseil d'Etat.

Tout d'abord, permettez-moi de rappeler que le Grand Conseil avait accepté ce postulat le 11 mai 2006 par 100 voix contre 0 et 2 abstentions. Un comité de pilotage était déjà en place, présidé par mon prédécesseur à la Direction, M. le Conseiller d'Etat Beat Vonlanthen. Ce comité de pilotage a analysé bien sûr les différentes variantes, dont on a déjà discuté ce matin, étudiées par le Service des ponts et chaussées (SPC) et le bureau d'ingénieurs mandaté. Je précise ici que le comité de pilotage était composé, j'insiste là-dessus parce que c'est aussi valable pour la suite, du préfet de la Glâne, M. Jean-Claude Cornu et du préfet de la Gruyère, M. Maurice Ropraz, et d'au moins un représentant de chaque commune concernée. Je dis bien: d'au moins un représentant de chaque commune concernée.

Dès mon entrée en fonction, j'ai constaté avec satisfaction qu'un travail important et rapide avait été réalisé. J'ai aussi pris connaissance des décisions prises par le comité de pilotage en date du 7 décembre 2006 sur les grandes lignes du projet. Quand je dis que j'ai pris

connaissance des décisions, je précise que ce sont des décisions qui ont été prises à l'unanimité du comité de pilotage, y compris de la commune de Vuisternens.

En date du 26 février, à ma première séance du comité de pilotage, j'ai fait approuver les procès-verbaux des deux dernières séances et là, encore une fois, aucune remarque sur les procès-verbaux et les décisions prises. D'ailleurs, le député Jordan ici présent pourrait le confirmer puisqu'il participait à ce comité de pilotage. Ce sont là les éléments que j'ai présentés au Conseil d'Etat et, je le précise, acceptés comme tels. J'ai aussi été informé par la suite de l'évolution des souhaits de certains membres du comité de pilotage, respectivement de la commune de Vuisternens. Je suis sensible à toutes ces propositions et je ne suis pas opposé aux demandes qui ont été faites par plusieurs députés ici présents sur certains aspects du projet, concernant en particulier Vuisternens-devant-Romont, dans la mesure où les modifications restent, comme l'a déjà dit le député Christian Bussard, dans le cadre financier prévu et, parallèlement, où elles améliorent le projet. Je suis bien sûr sensible aux remarques émises. Une route qui passe entre deux exploitations agricoles, une route qui partage une zone à bâtir: je suis tout à fait conscient, je regrette simplement que ces problèmes n'aient pas été soulevés beaucoup plus vite.

A cet effet, j'ai demandé à mes services d'organiser une séance, cela a été cité par M. le Député Butty, avec la commune concernée. Cette séance a eu lieu la semaine dernière. Et je peux vous informer aujourd'hui que mes services et le bureau mandaté planchent sur les propositions de dernière minute, tout en précisant qu'effectivement il vaut mieux revoir certains aspects du projet actuellement qu'une fois les mandats terminés et que la machine est en marche.

Je tiens cependant à préciser qu'à un moment donné, nous devons avoir un projet pour donner des mandats dans le but de proposer au Grand Conseil un message avec un crédit. Aussi, il ne faudra pas venir critiquer le Conseil d'Etat, respectivement mes services, en particulier les Ponts et chaussées, si l'on prend du retard dans la mesure où les gens ne se sont pas mis d'accord sur le projet, tout en insistant encore une fois qu'il vaut mieux examiner la situation maintenant que lorsqu'il sera trop tard!

En ce qui concerne les questions qui ont été posées sur le programme, en particulier par le député Longchamp. Ce programme est prévu. Il est toujours prévu qu'un crédit d'engagement soit présenté au Grand Conseil en 2008, une votation populaire bien sûr – puisqu'il faut une votation populaire aussi en 2008 –, une enquête en 2008, voire en 2009, le projet d'exécution en 2009 et les travaux. Je précise bien que les travaux étaient programmés à fin 2009, respectivement 2010, mais quand j'examine la situation, et les travaux qu'il reste à réaliser pour se déterminer sur les projets définitifs et les projets d'exécution, je vous assure que le temps presse et qu'il faudra lutter pour arriver à respecter les délais que je viens de citer.

En ce qui concerne les autres remarques, notamment de M^{me} la Députée Christa Mutter et, sauf erreur, de Christian Ducotterd, permettez-moi de préciser quelques éléments. Lorsqu'on dit que l'Etat n'a pas de planification et qu'il ne regarde pas à la mobilité d'une

manière générale, je peux vous dire que c'est faux puisque, d'une manière générale, les critères pour la construction de nouvelles routes ou améliorations de tronçons sont, d'une part, la sécurité, la capacité – et là, la capacité avait été citée lors des débats sur la prise en compte du postulat, je ne vais pas ressortir tous les chiffres mais on aura l'occasion d'y revenir lorsqu'on aura le message –, avec le crédit, la disponibilité de la capacité, l'environnement – c'est important, en particulier le bruit –, la conservation du réseau, l'état des routes et – important aussi – le fonctionnement du système de transport.

M. le Député Christian Ducotterd a, en outre, soulevé qu'il y avait inégalité de traitement en ce qui concerne certains tronçons; il a cité Noréaz. J'aimerais rappeler à cet effet qu'il a, sauf erreur de ma part, déposé un postulat ou une motion pour modifier la loi sur les routes. Ce postulat avait été refusé l'année dernière, voire il y a deux ans. Mais, permettez-moi de préciser qu'il y a dix ans nous avons modifié la loi sur les routes dans le cadre de la répartition des tâches Etat-communes. Là, nous avons clairement défini que des routes sont communales et d'autres sont cantonales, selon différents critères. Et ces critères, vous les trouvez dans la loi sur les routes à son article 9 «Routes cantonales» et à ses articles 10 et 11, «Axes prioritaires», respectivement «Axes secondaires». En cela, je pense que le Grand Conseil s'est déterminé. Néanmoins, je précise que nous devons à nouveau examiner ces routes cantonales, probablement en 2008, selon les nouveaux critères établis dans le plan directeur cantonal. Par conséquent, nous aurons tout le temps d'en rediscuter. Mais pour moi, la situation est claire: nous voulons un désenchevêtrement entre l'Etat et les communes. Il sera difficile même si sous certains aspects on peut se poser la question.

En ce qui concerne le cas précis qu'a soulevé M. Christian Ducotterd, soit la route de Noréaz, je confirme que là il y a eu beaucoup d'interventions dans mes services, échanges de courrier, déjà avec mon prédécesseur. J'ai demandé dernièrement à l'ingénieur cantonal, M. Claude Morzier, de rencontrer la commune pour expliquer la situation parce qu'il est évident qu'on ne peut pas donner gain de cause à toutes les revendications dans la mesure où nous devons respecter ce que je viens de dire, les critères définis dans la loi ou dans le règlement d'exécution de la loi.

Voilà je crois que j'ai répondu plus ou moins à toutes les questions. Mais, encore une fois, je peux vous dire que je suis heureux que tout le monde prenne acte de ce rapport avec satisfaction, avec la remarque principale qu'il faut revoir Vuisternens, ce qui sera fait! En ce qui concerne Romont, je précise que cela n'avait pas été une insistance de la députation glânoise de l'époque, mais je précise également que les terrains sont réservés pour une période de cinq ans. En cela je dis aussi clairement que les montants qui étaient programmés et prévus pour le contournement de Romont sont de l'ordre de 15 millions, voire davantage. Je précise aussi que dans ce rapport sur le postulat, comme l'a relevé le député Pierre-André Page, il y a l'accès pour rejoindre la route qui va en direction de Payerne, ce qui me paraît important. Je suis heureux que le Conseil d'Etat l'ait accepté.

Encore une fois merci à tous les intervenants et je vous prie de prendre acte de ce rapport dans le sens que je viens de vous décrire.

- Le Grand Conseil prend acte de ce rapport.

Projet de loi N° 6 sur l'élection et la surveillance des juges¹

Rapporteur: **Theo Studer** (CVP/PDC, LA), président de la Commission de justice

Commissaire: **Erwin Jutzet, Directeur de la sécurité et de la justice**

Deuxième lecture

CHAPITRE PREMIER

Le Rapporteur. Bestätigung der ersten Lesung.

Le Commissaire. Confirmation des premiers débats.

– Confirmation de la première lecture.

CHAPITRE 2

ART. 3

Le Rapporteur. Bestätigung des Ergebnisses der ersten Lesung.

Le Commissaire. Confirmation des premiers débats.

– Confirmation de la première lecture.

ART. 4

Le Rapporteur. Bestätigung der ersten Lesung.

Le Commissaire. Confirmation des premiers débats.

Hänni-Fischer Bernadette (PS/SP, LA). Ich habe gestern Abend diesen Artikel noch einmal durchgelesen, und es hat mich ein bisschen gestört, dass Absatz 1 eine positive Umschreibung gibt für die Ausbildung der Richterinnen und Richter. Absatz 2 sagt dann aber, diese Anforderung gelten für die Friedensrichterinnen und Friedensrichter nicht. Da könnte man daraus schliessen, a contrario, Friedensrichterinnen und Friedensrichter müssen zwar die juristische Ausbildung nicht haben, was der Wille des Grossen Rates war, müssen aber auch über keine Kenntnisse verfügen. Absatz 2 sagt das in einem negativen Sinn. Unter dem Titel Ausbildung sucht man im Normalfall nach einer positiven Umschreibung der Bildungsanforderungen, wie das in Absatz 1 der Fall ist für die anderen Richter. Aber eine solche Umschreibung fehlt für die Friedensrichterinnen und Friedensrichter. Bei Stellensuchenden könnte das zu Missverständnissen und falschen Hoffnungen führen, obwohl das hier bei uns klar ist, was es bedeutet.

Analog zur Debatte über die Einbürgerungen vom letzten Mittwoch denke ich an den Begründungsnotstand, wenn jemand im Nachhinein wissen möchte, warum er oder sie nicht gewählt worden ist. Es wäre dann schwierig zu sagen, es sei wegen der fehlenden Kenntnisse oder wegen der fehlenden Ausbildung, wenn keinerlei Kenntnisse und keinerlei Ausbildung verlangt werden. Ich will damit eigentlich nur unter Rückzug meines Änderungsantrags, weil ich jetzt diese letzte Lesung nicht mehr überflüssig überlasten möchte, das Unausgesprochene ausdrücken, indem ich sage, dass die Friedensrichterinnen und Friedensrichter über Kenntnisse und eine angemessene Ausbildung verfügen müssen, die für das Amt des Friedensrichters oder der Friedensrichterin geeignet sind.

Le Rapporteur. Ich nehme zur Kenntnis, dass Frau Grossrätin Hänni ihren Antrag wieder zurückgezogen hat, so dass sich eine weitere Diskussion erübrigt.

Le Commissaire. Auch ich bin sehr froh über den Rückzug dieses Amendements. Effektiv gibt es hier unbestimmte Rechtsbegriffe wie Kenntnisse und angemessene Ausbildung, die sehr interpretationsbedürftig wären. Der Grosse Rat hatte klar den Willen, dass man eben als Friedensrichter nicht Jurist sein muss, sondern dass hier dem Grossen Rat und dem Conseil de la magistrature eine Auswahl auch unter andern Personen zur Verfügung stehen soll.

Schliesslich möchte ich darauf hinweisen, wenn Frau Grossrätin Hänni-Fischer von einem Begründungsnotstand spricht, dass das nicht ganz zutrifft, denn wenn jemand nicht gewählt wird, wenn jemand postuliert für einen Posten und nicht gewählt wird, hat er keinen Anspruch auf eine Begründung, warum er nicht gewählt worden ist. Darum bin ich sehr froh um den Rückzug dieses Änderungsantrages.

– Confirmation de la première lecture.

ART. 5 À 9

Le Rapporteur. Bestätigung der ersten Lesung.

Le Commissaire. Confirmation de la première lecture.

– Confirmation de la première lecture.

CHAPITRE 3

ART. 10 À 17

Le Rapporteur. Bestätigung des Ergebnisses der ersten Lesung.

Le Commissaire. Egalement.

– Confirmation de la première lecture.

CHAPITRE 4

– Confirmation de la première lecture.

¹ Entrée en matière et 1^{re} lecture le 10 mai 2007, BGC p. 367 à 373.