

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DU SENAT : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 F ; ETRANGER : 24 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

I^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 28^e SEANCE

I^{re} Séance du Mardi 1^{er} Décembre 1964.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 2033).
2. — Congé (p. 2034).
3. — Dépôt d'un projet de loi (p. 2034).
4. — Dépôt d'un rapport (p. 2034).
5. — Questions orales (p. 2034).

Tracé de l'autoroute Aubagne-Toulon :

Question de M. Léon David. — MM. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre ; Léon David.

Reconstruction du pont de Chaumont-sur-Loire :

Question de M. Robert Bruyneel. — MM. le secrétaire d'Etat, Robert Bruyneel.

Aide sociale et familiale dans les départements d'outre-mer :

Question de M. Lucien Bernier. — MM. le secrétaire d'Etat, Lucien Bernier.

Projet de création d'une école normale à Hazebrouck :

Question de M. Marcel Darou. — MM. le secrétaire d'Etat, Marcel Darou.

Constatacion par radar des infractions au code de la route :

Question de M. Roger Lachèvre. — MM. le secrétaire d'Etat, Roger Lachèvre.

Libération conditionnelle des détenus politiques :

Question de M. Robert Bruyneel. — MM. le secrétaire d'Etat, Robert Bruyneel.

Mesures de sécurité à la poudrerie d'Angoulême :

Question de M. Pierre Marclhacy. — MM. le secrétaire d'Etat, Pierre Marclhacy.

Déversement dans le Drac de produits phénolés :

Question de M. Roger Delagnes. — MM. le secrétaire d'Etat, Roger Delagnes.

6. — Règlement de l'ordre du jour (p. 2042).

PRESIDENCE DE Mme MARIE-HELENE CARDOT,
vice-président.

Le séance est ouverte à dix heures.

Mme le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 26 novembre a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

CONGE

Mme le président. M. Jean-Eric Bousch demande un congé. Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

— 3 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

Mme le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, portant approbation d'un rapport sur les principales options qui commandent la préparation du V^e plan.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 52, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du plan et pour avis, sur sa demande, à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. (*Assentiment.*)

— 4 —

DEPOT D'UN RAPPORT

Mme le président. J'ai reçu de M. Adolphe Chauvin un rapport fait au nom de la commission des affaires culturelles, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif au conseil supérieur de l'éducation nationale (n° 35-1964-1965).

Le rapport sera imprimé sous le n° 53 et distribué.

— 5 —

QUESTIONS ORALES**RETRAIT D'UNE QUESTION**

Mme le président. L'ordre du jour appellerait la réponse à la question orale n° 603 de M. Raymond Bossus, mais l'auteur de la question m'a fait connaître qu'il la retirait.

Acte est donné de ce retrait.

TRACÉ DE L'AUTOROUTE AUBAGNE—TOULON

Mme le président. M. Léon David attire l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur le projet de construction d'autoroute sur le parcours Aubagne—Toulon (Bouches-du-Rhône-Var).

Le tracé établi par les ponts et chaussées soulève les critiques des maires des communes intéressés et des organisations agricoles, notamment en raison des dommages importants causés à certaines agglomérations et constructions, mais particulièrement aux vignobles et autres cultures.

Il lui demande d'examiner le tracé proposé par le comité de défense et de protestation qui éviterait tous les dommages précités. (N° 605. — 8 octobre 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Mesdames, messieurs, le problème du tracé de la future autoroute Aubagne—Toulon fait actuellement l'objet d'études très approfondies. En effet, deux solutions peuvent être envisagées : soit un tracé passant à l'intérieur des terres, soit un tracé situé à proximité du littoral.

La première de ces solutions présente de grosses difficultés techniques dues à de très importantes dénivellations.

La seconde est, elle aussi, de réalisation difficile, mais elle présente l'avantage considérable de desservir la zone urbaine qui se développe le long de la côte entre Cassis et Toulon. Cette

desserte par autoroute est d'autant plus utile que le réseau routier existant ne répond plus, depuis un certain temps déjà, aux exigences de la circulation.

C'est essentiellement pour cette raison majeure que le tracé proche du littoral paraît *a priori* préférable.

Cependant, à l'heure actuelle, aucune décision n'a encore été prise. Le choix final dépendra en particulier des études géologiques et des levés topographiques qui vont être lancés. Il sera en tout état de cause largement inspiré par le souci de réduire le plus possible les dommages causés aux cultures.

M. Léon David. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. David.

M. Léon David. Avec votre brève réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, je n'ai pas entièrement satisfaction et je me permets de signaler que les inconvénients du tracé en zone littorale auraient une répercussion très grave sur un certain nombre d'habitants.

Ma question orale n'a pas pour objet, vous le pensez bien, de nous opposer à la construction de l'autoroute, bien au contraire, car nous regrettons l'insuffisance notoire de l'équipement de la France eu égard aux besoins et par comparaison avec d'autres pays.

C'est sur le tracé Aubagne—Toulon que portent nos observations. Les ponts et chaussées nous assurent qu'aucun tracé définitif n'a encore été choisi et vous venez de le confirmer. Les études en cours ne sont que préliminaires, disent-ils. Raison de plus pour que les intéressés fassent entendre leur voix car si, ainsi que le prétendent les ponts et chaussées, il est trop tôt pour protester, il ne faudrait pas que, demain, il soit trop tard.

L'opposition contre le tracé qui paraît tout de même avoir l'agrément des ponts et chaussées va grandissant. S'il était retenu, la construction de l'autoroute occasionnerait un grave préjudice.

En effet, d'après les renseignements en ma possession, dans la seule région Aubagne—la Ciotat, il serait détruit 61 hectares de vignes à plein rendement, des vergers, des oliviers, des jardins de primeurs et de fleurs.

Pour la seule commune de Roquefort-la-Bédoule, huit hectares de vignes seraient fauchés, ce qui priverait les propriétaires de leur principale ressource et perturberait les prévisions d'apport de raisin à la coopérative nouvellement construite.

De plus, aux abords mêmes du centre de la localité, un barrage de 6,60 à 7,25 mètres de hauteur et un remblai de 80 mètres à la base couperaient le village en tronçons et détruiraient toute esthétique.

Je sais que le ministère de l'agriculture, en réponse à une lettre du maire de Roquefort-la-Bédoule jointe à une délibération du conseil municipal, écrit : « Le tracé de l'autoroute dans sa traversée de cette localité sera vraisemblablement modifié ». Nous sommes très heureux pour elle !

Au sujet de la destruction de vignobles, de cultures diverses et de la réorganisation du territoire de la commune, je puis dire qu'il en serait de même pour la localité de Ceyreste, dans les Bouches-du-Rhône, ainsi que dans toute la région voisine appartenant au département du Var.

C'est la crainte qui s'est exprimée lors d'une réunion du comité provisoire tenue à la mairie de Ceyreste. J'ai sous les yeux la liste des participants à cette réunion ; tous les maires intéressés par le tracé étaient présents, ainsi que les conseillers généraux et tous les représentants des organisations professionnelles agricoles : syndicats, coopératives, etc.

Voici une partie de la résolution qui a été adoptée au cours de cette réunion et qui propose un tracé différent de celui qui paraît — je le répète — devoir être retenu par les ponts et chaussées.

Les intéressés « réclament la mise à l'étude du tracé d'intérêt général figurant sur le plan proposé qui traverse des zones forestières incultes et inhabitées, ce qui est la règle d'or des tracés d'autoroutes ; emprunte un terrain solide, facilitant le passage des poids lourds ; réduisant le coût des travaux, la traversée de zones incultes permettant à nos ingénieurs d'employer des moyens ultra-modernes, des charges d'explosifs considérables, des engins mécaniques puissants et rendant nul le problème des déblais ; permet la création de réserves d'eau par barrages des ravins ; permet la création de plates-formes touris-

tiques donnant le désir de séjourner dans nos belles régions ; ne lèse qu'un très petit nombre de propriétaires qui, la plupart du temps, n'habitent pas dans les zones traversées ; vivifie en profondeur la zone côtière grâce aux bretelles qui, indépendamment de la facilité de circulation avec la côte, entraîneront la création de riantes villas, zones d'ortoirs des grandes villes ou séjour de tourisme ; alors que le reboisement est impossible dans nos rochers, les soins attentifs de chaque propriétaire recréeront une zone verte ».

Telles sont les propositions émises par le comité.

J'ai constaté que dans votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, vous disiez que la zone littorale était plus propice pour la construction de l'autoroute pour deux raisons : une raison géologique, je crois — j'y reviendrai — et la facilité d'accès aux villes de la côte.

Je reprends l'argument du comité de protestation : le principe des autoroutes, c'est autant que faire se peut la ligne droite et l'éloignement des localités. Les villes de la côte : Cassis, La Ciotat, Bandol, Sanary n'ont rien à craindre d'un éloignement de l'autoroute par rapport à la côte. En effet, les personnes se rendant de Marseille à Toulon suivront l'autoroute jusqu'au bout, mais celles qui iront à La Ciotat ou à Cassis emprunteront les bretelles qui seront nécessairement construites sur l'autoroute et qui desserviront avec plus de facilité les villes de la côte.

Je prends un exemple : l'autoroute de l'Esterel n'a pas réduit le commerce local ni le tourisme dans les villes de Fréjus ou de Saint-Raphaël, Cannes, etc. En conséquence, l'argument ne vaut rien.

Le second argument porte sur le fait que le tracé proposé par le comité des protestataires emprunterait une zone de collines et de forêts où des travaux plus importants seraient probablement nécessaires. Mais un autre argument entre en jeu et il m'étonnerait que les ponts et chaussées n'y aient pas songé : Il va falloir indemniser les propriétaires expropriés car votre tracé détruirait de nombreux hectares de vignobles et certainement des villas ; or les frais occasionnés par l'indemnisation des propriétaires seraient à peu près équivalents aux frais supplémentaires résultant du tracé à travers les forêts.

Si j'insiste, c'est parce que, dans notre région, l'ensemble de la population est opposé au tracé le long du littoral. Des représentants de la ville de la Ciotat, qui étaient présents à la réunion tenue à la mairie de Ceyreste, ont été d'accord avec le tracé à travers l'arrière-pays dont la réalisation ne lèsera pas les intérêts de la Ciotat mais qui, au contraire, lui procurera un apport de touristes en facilitant l'accès à cette ville.

Je serais heureux, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous insistiez à cet égard auprès du ministre des travaux publics. Nous faisons confiance à la haute technicité des services des ponts et chaussées. Ce n'est pas contre leurs ingénieurs et leurs techniciens que nous nous dressons — nous savons qu'ils feront pour le mieux — mais nous souhaiterions que vous répercutiez, auprès d'eux et du ministre des travaux publics, les quelques remarques que je viens de faire, en insistant sur le fait que c'est l'ensemble de la population — je le répète — tous les maires intéressés sans exception — et l'avis des représentants des collectivités locales compte beaucoup — ainsi que les conseillers généraux qui pensent ainsi.

Je crois donc qu'il serait raisonnable — je n'emploie pas d'autre qualificatif —, que les ponts et chaussées examinent le tracé proposé par le comité des protestataires et que tout soit fait pour le mieux afin d'éviter de perturber une région si fertile et si agréable. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

RECONSTRUCTION DU PONT DE CHAUMONT-SUR-LOIRE

Mme le président. M. Robert Bruyneel signale à nouveau à M. le ministre des travaux publics et des transports que le pont qui franchissait la Loire entre Chaumont-sur-Loire et Onzain a été détruit en 1940 et remplacé en 1951 par une passerelle provisoire à voie unique qui fait subir à la circulation une gêne considérable.

Cette passerelle, installée pour une durée maximum de cinq ans, est en service depuis plus de treize ans, et comporte des dangers certains tout en exigeant des réparations nombreuses et coûteuses.

C'est ainsi que pour permettre des travaux de renforcement, l'interdiction de passage aux véhicules automobiles a été décidée pour une durée d'un mois entre le 5 octobre et le 5 novembre

1964, imposant aux usagers un détour d'une trentaine de kilomètres.

L'Etat n'ayant pu financer les travaux de reconstruction du pont, le conseil général de Loir-et-Cher estimant cette réfection urgente avait décidé de procéder au préfinancement de ces travaux en application de l'article 8 de la loi n° 55-139 du 2 février 1955.

Mais le Gouvernement se serait opposé à la réalisation de l'emprunt nécessaire en prenant prétexte de la mise en vigueur du plan de stabilisation. Le remplacement de la passerelle provisoire de Chaumont-sur-Loire ne pouvant attendre plus longtemps, il lui demande d'autoriser immédiatement l'opération financière sollicitée par le Conseil général pour la construction sans délai du nouveau pont. (N° 611. — 20 octobre 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Il s'agit de la reconstruction d'un pont, d'une longueur de 444 mètres, qui livrait passage au chemin départemental n° 1 de Loir-et-Cher entre Chaumont et Onzain, et qui a été détruit par fait de guerre. Les communications ont été d'abord rétablies au moyen d'un bac, puis, à partir de 1951, par un pont provisoire comportant un tablier métallique à voie unique. Les travaux de reconstruction définitive doivent être entrepris par les soins du ministère des travaux publics.

Quant aux dépenses à la charge de l'Etat, elles doivent normalement être imputées sur des crédits prélevés chaque année sur les tranches locales du Fonds spécial d'investissement routier gérés par M. le ministre de l'intérieur et affectés à la reconstruction des ponts communaux et départementaux détruits par faits de guerre ; la dotation allouée à ce titre en 1964 s'élève à 15 millions de francs et celle qui est allouée pour 1965 est du même montant.

Or, la reconstruction du pont de Chaumont entraînera des dépenses évaluées actuellement à 10 millions de francs environ, dont 7.900.000 francs représentent le coût de la reconstruction à l'identique et qui sont à la charge de l'Etat, le surplus devant être supporté par le département au titre des améliorations apportées aux caractéristiques de l'ouvrage.

Devant les difficultés rencontrées pour assurer le financement normal d'une opération aussi importante, le département de Loir-et-Cher, désireux de hâter la réalisation de l'opération, a demandé l'autorisation de recourir à la procédure du préfinancement des dépenses à la charge de l'Etat prévue par l'article 8 de la loi du 2 février 1955.

Un accord de principe sur cette demande a été donné en juin 1963 au préfet de Loir-et-Cher. Mais, depuis cette époque, M. le ministre des finances et des affaires économiques a été amené à donner à ses services des instructions pour que les opérations de cette nature fassent l'objet d'une autorisation spéciale de sa part.

Cette autorisation vient à nouveau d'être demandée le 22 juillet 1964 par M. le ministre des travaux publics qui vient à nouveau de rappeler cette affaire à l'attention de M. le ministre des finances, à qui il appartient de statuer.

M. Robert Bruyneel. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Bruyneel.

M. Robert Bruyneel. Mes chers collègues, mon intervention sera brève, car la question que j'ai posée est parfaitement claire et la réponse de M. le secrétaire d'Etat ne l'est pas moins. J'avais déjà profité de la discussion du budget des travaux publics, le 17 novembre dernier, pour exposer à peu près tous les arguments qui militent en faveur de la reconstruction immédiate du pont de Chaumont-sur-Loire.

Je ne vous cacherai pas que si la réponse du Gouvernement est précise, elle ne m'apporte pas tous les apaisements que j'avais souhaités ; mais j'espère que très prochainement M. le ministre des finances prendra la décision indispensable, car la population des bords de la Loire aurait une très vive déception si ce pont n'était pas prochainement reconstruit.

M. Pierre Dumas nous a dit le 17 novembre dernier, en ce qui concerne les ponts, tout au moins ceux qui sont à la charge de l'Etat pour leur reconstruction, que 2.000 ouvrages ont été détruits par faits de guerre et que 76 d'entre eux n'ont pas été reconstruits, tandis que les travaux de reconstruction de 24 ponts étaient commencés.

Si ces chiffres sont exacts, je voudrais savoir pour quelle raison le pont de Chaumont-sur-Loire n'a pas encore fait partie des ouvrages reconstruits ou en cours de reconstruction. En effet, ce pont détruit depuis près d'un quart de siècle reliait deux routes nationales, ce qui n'est certainement pas le cas de tous les ponts qui ont été reconstruits. En outre, il n'existe dans cette région baignée par la Loire que deux ponts situés tous deux à 15 kilomètres environ de la passerelle provisoire, l'un à Amboise, l'autre à Blois. Ce dernier est tout à fait insuffisant par suite de la forte densité de la circulation automobile actuelle, particulièrement au moment de l'afflux des touristes. Il n'est pas acceptable que la passerelle à voie unique prévue pour un usage de cinq ans environ, et encore en service treize ans après son installation, ne soit pas remplacée d'urgence par un pont définitif, car elle est incommode, extrêmement coûteuse au point de vue de l'entretien et, en raison de son âge, de plus en plus dangereuse au fur et à mesure que les années s'écoulent.

Le maintien de cette passerelle est une absurdité au cœur de cette splendide région des châteaux de la Loire dont la vocation est d'attirer les visiteurs et les estivants. Il ne faut pas s'étonner si les touristes se rendent de plus en plus nombreux à l'étranger où l'essence est moins chère et où l'on circule plus facilement.

Certes, on conçoit que l'Etat ne puisse pas tout reconstruire à la fois, mais la patience des riverains de la Loire est à bout et ils ne comprennent pas l'interdiction faite au conseil général de procéder au préfinancement des travaux, ce qui aurait pour résultat de mettre fin à une trop longue carence de l'Etat, en lui fournissant la solution la plus avantageuse pour le financement.

C'est pourquoi je demande au ministre des travaux publics d'insister à nouveau très vivement auprès de M. le ministre des finances pour que le préfinancement soit autorisé dans les plus courts délais. (*Applaudissements.*)

AIDE SOCIALE ET FAMILIALE DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Mme le président. M. Lucien Bernier, se référant à la réponse qui lui a été faite le 21 avril 1964 à sa question orale n° 555 du 9 avril 1964, demande à M. le ministre d'Etat chargé des départements et des territoires d'outre-mer de bien vouloir lui faire connaître :

1° Les raisons pour lesquelles n'ont pas été pris les textes dont il a parlé, bien qu'ils aient fait l'objet de décisions favorables du Gouvernement ;

2° Les résultats de l'étude entreprise concernant la définition de l'enfant à charge ouvrant droit au bénéfice des allocations familiales dans les départements d'outre-mer. (N° 607. — 13 octobre 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Le texte auquel se réfère M. le sénateur Bernier dans la première partie de sa question a pour objet d'accorder aux ressortissants des départements d'outre-mer les avantages suivants : octroi du congé de naissance aux chefs de famille salariés, à l'occasion de chaque naissance survenue à leur foyer ; octroi du bénéfice des allocations familiales aux titulaires d'une pension vieillesse de sécurité sociale et aux bénéficiaires de l'allocation aux vieux travailleurs salariés et, enfin, octroi des allocations familiales aux marins-pêcheurs titulaires d'une pension d'accident du travail et aux veuves desdits marins.

Je suis heureux de préciser que le décret relatif à ces différentes mesures a fait l'objet d'un accord de tous les départements ministériels intéressés et qu'il sera publié incessamment au *Journal officiel*.

En ce qui concerne l'extension aux départements d'outre-mer de la notion métropolitaine d'enfant à charge ouvrant droit au bénéfice des allocations familiales, je rappelle qu'une étude est actuellement en cours. Les résultats actuels de l'enquête sont trop fragmentaires pour que le Gouvernement soit en mesure de prendre une décision en pleine connaissance de cause. Le Gouvernement a cependant conscience de l'importance et de l'intérêt du problème posé et des instructions très détaillées ont été données pour que soient réunis dès que possible les éléments d'information nécessaires.

M. Lucien Bernier. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Bernier.

M. Lucien Bernier. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de m'avoir apporté la réponse de M. le ministre d'Etat chargé des départements et des territoires d'outre-mer à la question que je lui avais posée le 13 octobre dernier.

Je constate qu'il a fallu le dépôt d'un amendement de la commission des affaires sociales, auquel votre collègue M. le secrétaire d'Etat au budget a opposé l'irrecevabilité tirée de l'article 40 de la Constitution, et la discussion de deux questions orales pour que nous entrevoyions enfin la sortie de textes conformes à la simple équité dont nous étions en fait saisis depuis juin 1963 et dont M. le ministre d'Etat chargé des départements et des territoires d'outre-mer nous avait assuré que l'urgence qui s'attachait à leur promulgation était telle qu'il invitait les préfets à convoquer les conseils généraux en session extraordinaire.

Nous nous félicitons d'avoir, par notre ténacité, obtenu gain de cause sur le congé de naissance, le maintien des allocations familiales à certaines catégories sociales particulièrement dignes d'intérêt, comme les titulaires de certaines pensions d'invalidité et de vieillesse, les bénéficiaires de l'allocation aux vieux travailleurs salariés, les chefs de famille effectuant leur service militaire légal, les marins titulaires d'une pension pour accident professionnel et les veuves de marin disparus en mer.

Nous en profitons pour remercier tous ceux qui nous ont aidés en la circonstance et en particulier la commission des affaires sociales qui n'a pas hésité à prendre à son compte l'amendement que j'avais déposé sur le sujet qui nous intéresse lors de la discussion de la loi de finances rectificative pour 1963 en décembre dernier.

Reste posé le problème de l'enfant à charge au regard de la législation en vigueur dans les départements d'outre-mer sur les allocations familiales.

Je rappelle que, dans nos départements d'outre-mer, nous sommes en retard de deux républiques, car nous en sommes encore au code de la famille pour ce qui est de la définition de l'enfant à charge ouvrant droit au bénéfice des allocations familiales. L'enfant recueilli est, en effet, exclu chez nous du bénéfice de ces allocations alors qu'en métropole celles-ci sont versées à quiconque assume, dans quelques conditions que ce soit, la charge effective de l'enfant.

Pourquoi l'article L. 525 du code de la sécurité sociale n'est-il pas purement et simplement étendu aux départements d'outre-mer, comme nous le demandons ? C'est pourtant la seule solution conforme à la politique de départementalisation que le Gouvernement affirme pratiquer et que vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, réaffirmez ici même, il y a peu, en son nom lors de la discussion du budget des départements d'outre-mer. Cette politique de départementalisation suppose sinon l'égalité, du moins la parité de traitement.

D'ailleurs, même dans le cadre de la politique plus spéciale de parité globale des allocations qu'a définie le Gouvernement pour nos départements, comment continuerez-vous à justifier la disparité de traitement entre un enfant recueilli vivant en métropole qui ouvre droit aux allocations familiales et son homologue vivant dans un département d'outre-mer qui en est privé ? Je puis, du reste, vous signaler des cas précis où des familles percevant des allocations familiales, alors qu'elles résident sur le territoire métropolitain, s'en voient privées pour le ou les mêmes enfants lorsqu'elles retournent habiter dans un département d'outre-mer. C'est là une disparité de traitement particulièrement révoltante sur le plan des principes que nous ne pourrions jamais admettre car, pour nous, les départements d'outre-mer sont aussi la France.

Au surplus, dans nos départements, il y a une caisse générale de sécurité sociale unique pour le secteur privé qui gère à la fois les assurances sociales et les allocations familiales, et il suffit de passer d'un guichet à un autre dans le même établissement pour qu'un même enfant soit reconnu à charge ou qu'il ne le soit plus. La législation est, en effet, identique pour les assurances sociales régies en France métropolitaine comme dans les départements d'outre-mer par l'article L. 285, 2° du code de la sécurité sociale. Par contre, comme je l'ai exposé elle n'est pas la même pour les allocations familiales.

En face de tant de contradictions et d'incohérences, comment voulez-vous que nos populations y comprennent quelque chose ? Nous signalons, au reste, que l'intérêt de l'enfant — et lui seul nous paraît devoir compter — sera toujours sauvegardé puisque l'article L. 526 du code de la sécurité sociale qui organise la tutelle aux allocations familiales s'applique dans les départements d'outre-mer. Alors pourquoi ne pas y déclarer également

applicable l'article qui le précède, l'article L. 525 du même code qui réglerait enfin le problème que nous évoquons ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, il ne vous échappera certainement pas que si nous sommes ici, sans doute, dans un domaine technique et financier, il n'en reste pas moins qu'il est posé un principe sur lequel nous ne transigerons jamais, à savoir la parité de traitement entre nationaux français. Comment le Gouvernement ne comprend-il pas l'erreur grave qui serait la sienne, la lourde faute qu'il commettrait en persistant dans son refus d'étendre purement et simplement aux départements d'outre-mer l'article L. 525 du code de la sécurité sociale, surtout qu'il s'affirme décidé maintenant à accroître sa politique de migration pour les départements d'outre-mer vers la métropole. Il lui est donc impossible de continuer dans son refus d'aider les enfants recueillis dans nos départements pour prétendre ensuite les accueillir sur le territoire métropolitain au profit de l'économie nationale quand ils auront grandi avec tous les sacrifices que vous pouvez imaginer.

C'est pourquoi je vous conjure, une fois de plus, d'en finir avec vos atermoiements et vos procédés dilatoires et de traduire dans les faits la nécessaire égalité des droits entre Français. (Applaudissements.)

PROJET DE CRÉATION D'UNE ÉCOLE NORMALE A HAZEBROUCK

Mme le président. M. Marcel Darou appelle l'attention de M. le ministre de l'Éducation nationale sur le projet de création d'une nouvelle école normale pour garçons et filles dans l'arrondissement de Dunkerque, avec implantation à Hazebrouck ; il lui signale l'angoissant problème que pose actuellement la formation des maîtres et maîtresses de l'enseignement primaire en face de l'insuffisance des possibilités existantes ; il lui précise que le projet visant cette création nouvelle est soumis à ses services depuis 1961 et qu'il comporte l'agrément des pouvoirs publics de la région du Nord, des organisations qualifiées, qui considèrent cette création comme une réalisation indispensable dans le cadre du V^e Plan ; il ajoute enfin qu'en attendant la construction de la nouvelle école normale, les locaux actuels du lycée des Flandres à Hazebrouck peuvent parfaitement être utilisés dès la rentrée scolaire de 1965, et tenant compte de ces éléments, il lui demande quelles dispositions il envisage de prendre pour aboutir à la création de cette école normale, pour la rentrée scolaire de 1965. (N^o 608. — 15 octobre 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Les propositions des autorités départementales et académiques visant à la création d'une école normale d'instituteurs et d'institutrices à Hazebrouck ont donné lieu à une étude approfondie des besoins du département du Nord en instituteurs dans les années à venir et des possibilités d'accueil des écoles normales existantes de Lille et de Douai.

De cette étude, il ressort que, compte tenu du taux de renouvellement des instituteurs titulaires et de l'existence d'un contingent d'instituteurs remplaçants à titulariser réduit à son effectif réglementaire, les écoles normales d'instituteurs et d'institutrices de Douai et l'école normale mixte de Lille doivent former cette année : 210 maîtres environ, pour l'enseignement du premier degré et l'enseignement spécialisé ; 220 maîtres de collège d'enseignement général, dont 140 pour le Nord et 80 pour le Pas-de-Calais.

Or, un projet d'agrandissement de l'école normale mixte de Lille va permettre à cet établissement de recevoir 720 élèves. Quand cet agrandissement sera réalisé, l'école normale de Lille et les écoles normales d'instituteurs et d'institutrices de Douai — ces dernières pouvant accueillir 450 et 460 élèves — seront en mesure de faire face à l'ensemble des besoins évalués actuellement.

Dans cette perspective, la construction d'une nouvelle école normale ne semble pas nécessaire. En ce qui concerne le lycée des Flandres, son effectif a été calculé pour recevoir les élèves des premier et deuxième cycles de la région d'Hazebrouck. Cet établissement qui vient d'ouvrir va se remplir progressivement et il ne serait guère prudent d'en modifier la structure pédagogique.

Mme le président. La parole est à M. Darou.

M. Marcel Darou. Monsieur le secrétaire d'Etat, au cours de son congrès annuel du 12 novembre 1961, l'union des amicales

laïques du secteur des Flandres, à Hazebrouck, après avoir entendu différents exposés sur les difficultés créées à l'occasion de la rentrée scolaire de septembre 1961, regrettant la pénurie du personnel enseignant de l'enseignement primaire, a adopté à l'unanimité un vœu concernant la création d'une école normale mixte dans l'arrondissement de Dunkerque, avec implantation à Hazebrouck, ville située au cœur de la Flandre, nœud important de voies ferrées, reliée par des routes nationales à Dunkerque, Béthune, Saint-Omer et Calais.

Cette nouvelle école normale permettrait de recruter sur place des instituteurs et des institutrices qui resteraient sans doute, pour la plupart, leur carrière durant, dans notre région flamande. Les membres de l'amicale souhaitaient que ce vœu puisse être rapidement réalisé pour le plus grand bien de notre école publique, car les difficultés de recrutement dans notre secteur sont dans une large mesure dues au nombre insignifiant d'élèves-maîtres issus de la région des Flandres.

Ce vœu fut très largement diffusé et nous constatons avec plaisir qu'il fut adopté sur le plan départemental par l'union des amicales laïques du Nord, la fédération départementale des délégués cantonaux, l'association départementale des parents d'élèves, le syndicat national des instituteurs. Il fut étudié et pris en considération par le conseil général.

La fédération départementale des délégués cantonaux renouela ce vœu lors de son congrès annuel de 1964, tenu à Cambrai, les 6 et 7 juin dernier. Voici un extrait du vœu voté à l'unanimité : « Les délégués cantonaux du Nord demandent que soient créées à Hazebrouck deux écoles normales, une pour les garçons, une autre pour les jeunes filles, avec des sections de formation pour les professeurs des C. E. G. »

Je fus chargé de constituer un dossier concernant cette création. Il fut transmis à plus de cent exemplaires aux parlementaires, aux conseils généraux, aux maires des chefs-lieux de canton de l'arrondissement de Dunkerque, aux préfets et sous-préfets, au recteur, à l'inspecteur d'académie, aux inspecteurs primaires, aux directeurs et directrices des C.E.G., aux amicales laïques, aux délégués cantonaux, à l'association des parents d'élèves et au syndicat national des instituteurs.

Je n'ai pas eu cent réponses écrites, mais aucune réponse défavorable ; j'ai eu de nombreuses réponses orales, toutes favorables au projet ; j'ai reçu plus de quarante réponses écrites et j'en ai tiré des photocopies que j'ai transmises à M. le ministre de l'éducation nationale. En particulier, les trois députés de la région de Dunkerque, MM. Auguste Damette, Jules Houcke, tous deux députés U.N.R., et M. Albert Denvers, député socialiste, sont absolument d'accord avec nous. Tous les conseillers généraux et les maires en souhaitent une prompt réalisation. Tous les directeurs et directrices de C.E.G., tous les inspecteurs primaires estiment que cette création rendra de grands services aux futurs maîtres et maîtresses et à l'école publique.

Le Nord compte 2.300.000 habitants ; les écoles normales de garçons et de filles de Douai devraient donner satisfaction aux quatre arrondissements de Douai, Cambrai, Valenciennes et Avesnes, qui groupent plus d'un million d'habitants.

L'école normale mixte de Lille remplirait le même rôle pour l'arrondissement de Lille qui compte près d'un million d'habitants. Les deux écoles normales créées à Hazebrouck donneront satisfaction aux 300.000 habitants de l'arrondissement de Dunkerque.

Incontestablement, pour que ce projet aboutisse, il devrait être prévu dans le budget de 1965 et réalisé au cours du V^e plan.

Si j'ai posé à ce sujet une question orale sans débat, c'est parce que, me semble-t-il, une solution rapide pourrait intervenir. En effet, on construit actuellement à Hazebrouck un nouveau lycée des Flandres. Déjà, le 16 septembre dernier, toute la partie technique a quitté le vieil établissement et a rejoint les nouveaux locaux. Le moderne et le classique vont suivre en septembre prochain. L'ancien lycée sera libre et, en attendant la réalisation des nouveaux locaux destinés à ces écoles normales, on pourrait l'utiliser dès le 16 septembre 1965, pour ouvrir l'école normale.

Je souhaite vivement, au nom de toute la population de l'arrondissement de Dunkerque, être entendu. Cette façon d'agir, après avoir pris rapidement une option sur un terrain voisin du nouveau lycée des Flandres avant qu'il ne soit vendu pour des lotissements privés, permettrait d'avoir dans quatre ans, vers 1969-1960, des maîtres et des maîtresses en nombre suffisant et avec toutes les qualités requises pour assurer une excellente éducation dans notre région.

J'espère, monsieur le ministre, que la réponse que vous venez de nous donner ne sera pas définitive et qu'un nouvel examen

du projet nous permettra d'obtenir rapidement satisfaction. (Applaudissements.)

CONSTATATION PAR RADAR DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

Mme le président. M. Roger Lachèvre expose à M. le ministre de la justice qu'un certain nombre de tribunaux de la région parisienne sont appelés à sanctionner des automobilistes poursuivis à la suite d'infractions au code de la route relevées par « radar ». Cette méthode ultra-moderne bouleverse quelque peu la conception traditionnelle de la constatation contradictoire d'une quelconque infraction. Il lui demande en conséquence de préciser dans quelle mesure cette méthode est actuellement appliquée et s'il estime qu'elle peut se substituer aux méthodes traditionnelles, compte tenu des incertitudes d'ordre technique qu'elle comporte. Il lui demande également de préciser qu'elle autorité a pu donner son homologation, c'est-à-dire une garantie officielle de fonctionnement, aux appareils utilisés dans ce but, ainsi que la date des procès-verbaux de leur réception. (N° 609. — 15 octobre 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Deux types d'appareils dits cinémomètres, communément appelés « radars », sont actuellement utilisés dans la région parisienne pour contrôler la vitesse des véhicules automobiles.

Le plus ancien, qui fonctionne depuis 1962 et qui est basé sur le principe des rayons cathodiques, est installé en permanence à Villejuif sur le tronçon de l'autoroute du Sud où la vitesse des véhicules se dirigeant sur Paris est limité à 60 kilomètres à l'heure.

Le cinémomètre comporte un dispositif d'alerte qui est fixé à la vitesse limite de 70 kilomètres à l'heure de façon à couvrir largement la marge d'imprécision de l'appareil.

Lorsqu'un véhicule passe dans son champ à une allure supérieure à cette vitesse, une lampe rouge s'allume et une sonnerie électrique retentit automatiquement dans un abri situé à 50 mètres en direction de Paris, où se tiennent en faction trois gardiens de la paix. Chacun de ceux-ci note alors par écrit la couleur du véhicule, sa marque et son numéro minéralogique. Si les constatations faites par les trois agents de police concordent exactement, et seulement dans ce cas, un procès-verbal de contravention est établi, auquel est donné, bien entendu, une suite légale.

Depuis peu, la préfecture de police utilise également un autre type de cinémomètre, électronique celui-là, qui est transporté sur une voiture technique se déplaçant, suivant les nécessités du contrôle sur les voies où la vitesse est réglementée et où son utilisation est possible sans entraver la circulation, bois de Boulogne et de Vincennes, berges de la Seine, boulevards périphériques notamment. Ces contrôles sont effectués par des équipes spécialisées composées de cinq fonctionnaires : un brigadier-chef ou brigadier, un conducteur, trois gardiens de la paix en uniforme. Lors des opérations de contrôle, le gradé et le conducteur, qui sont en civil, restent dans la voiture technique et sont chargés de la mise en marche et de la surveillance du fonctionnement de l'appareil et, en sus, de l'identification des véhicules qui circulent à une allure supérieure au seuil fixé.

Les trois gardiens en tenue, qui constituent l'équipe d'interpellation, sont placés à trois ou quatre cents mètres en aval, distance indispensable pour permettre l'arrêt des conducteurs en infraction dans les meilleures conditions de sécurité. La liaison entre la voiture de contrôle et l'équipe d'interpellation est assurée par postes radio-émetteurs-récepteurs portatifs.

Lorsque le signal sonore du cinémomètre se déclenche au passage d'un véhicule, celui-ci n'est signalé à l'équipe d'interpellation que si le brigadier et le chauffeur de la voiture de contrôle sont d'accord sur ses caractéristiques, c'est-à-dire numéro d'immatriculation, marque et couleur. Si l'un des deux fait une réserve sur l'un de ces éléments, aucune suite n'est donnée à l'affaire. Il arrive cependant que le numéro d'immatriculation ne puisse être relevé en raison des circonstances — vitesse, numéro mal éclairé ou illisible — ou ne le soit que partiellement. Le message transmis par l'équipe de contrôle se borne alors à indiquer les caractéristiques du véhicule avec la partie du numéro minéralogique qui a pu être relevée.

Par ailleurs, des instructions ont été données pour que la répression ne soit assurée qu'à partir du seuil de 80 kilomètres à l'heure. Cette marge de 20 kilomètres à l'heure au-dessus

du plafond légal de limitation de la vitesse dans les agglomérations est très suffisante pour éliminer tout risque d'erreur, la précision globale de la mesure de l'appareil étant de plus ou moins 2 p. 100, soit 3 kilomètres à l'heure.

Le cinémomètre est d'ailleurs muni d'un dispositif d'étalonnage qui permet de vérifier à tout instant son fonctionnement ainsi que l'exactitude du renseignement fourni. Ces vérifications sont effectuées après chaque déplacement de la voiture technique et au moins après chaque période de 30 minutes de fonctionnement ininterrompu.

En outre, l'appareil se trouve bloqué à chaque dépassement du seuil jusqu'à la remise à zéro en appuyant sur un bouton-poussoir. Il en résulte donc une impossibilité absolue d'enregistrer plus d'un véhicule à la fois. Les opérations de contrôle ne portent que sur un seul sens de circulation à la fois et les rapports de contravention sont établis par les gardiens de l'équipe d'interpellation.

Quel que soit le type d'appareil utilisé, il est bien évident que ce procédé de contrôle scientifique de la vitesse des véhicules automobiles est plus précis que la méthode qualifiée de traditionnelle par l'honorable parlementaire, qui est fondée sur l'appréciation purement subjective de l'agent verbalisateur.

A cet égard, il a été noté que, pour pallier les éventuelles erreurs techniques des cinémomètres, ceux-ci sont réglés sur une vitesse très sensiblement supérieure à celle qui est autorisée.

On doit d'ailleurs souligner qu'aucune contestation n'a été jusqu'à présent formulée par les contrevenants sur les indications fournies par le radar de Villejuif, alors que le tribunal de police de cette ville est amené à juger, chaque mois, environ 400 à 500 contraventions pour excès de vitesse décelés par cet appareil.

En toute hypothèse, il est bien évident que les précisions données par les cinémomètres n'ont pas une force probante devant les tribunaux de police et qu'elles valent seulement à titre de renseignement pour permettre au juge d'établir son intime conviction.

C'est d'ailleurs pour confirmer ces précisions et pour éviter le risque de contestation que M. le préfet de police, sur recommandation de M. le procureur de la République de la Seine, a assorti l'emploi du cinémomètre mobile utilisé par ses services d'une équipe d'interpellation composée d'agents de police judiciaire qui font stopper les véhicules signalés par l'appareil et qui, le cas échéant, recueillent les observations de leur conducteur.

La chancellerie n'est pas en mesure de préciser les conditions dans lesquelles les cinémomètres utilisés ont été homologués par les services techniques de la préfecture de police, ni d'indiquer la date des procès-verbaux de leur réception.

L'honorable parlementaire peut cependant être assuré que le choix qui a été fait de ces appareils ne l'a été qu'après une sélection et une expérimentation très attentives des appareils de cette nature existant sur le marché.

Mme le président. La parole est à M. Lachèvre.

M. Roger Lachèvre. Je voudrais remercier M. le secrétaire d'Etat et en sa personne M. le garde des sceaux, d'avoir bien voulu répondre à une question qui a pu paraître un peu insolite dans les services de la chancellerie où il n'existe pas, j'imagine, de section d'électroniciens. (Sourires.)

Si j'ai bien compris M. le secrétaire d'Etat, il est maintenant établi qu'il n'existe aucune garantie sérieuse de fonctionnement pour les appareils que j'ai cités, ni aucune homologation d'aucune sorte.

Le lendemain du jour où j'ai posé ma question, la presse ayant bien voulu en faire état, j'ai reçu une très volumineuse correspondance provenant le plus souvent d'automobilistes qui, ayant été interpellés dans les conditions que vous avez citées et condamnés le plus souvent à une amende de 150 francs — vous avez dit qu'il en était distribué de 400 à 500 par mois — j'ai reçu, dis-je, beaucoup de protestations dans un courrier émanant de correspondants qualifiés.

J'ai reçu en particulier une lettre d'un polytechnicien spécialiste de ces problèmes, qui me dit ceci : « L'estimation de la vitesse dans le système que vous avez évoqué se fait en mesurant la différence correspondant à deux positions successives de la voiture. Mais, si deux voitures sont proches il peut y avoir un « saut » de l'une à l'autre, ce qui fausse la mesure. Egalement, si une masse métallique importante, un camion ou un semi-remorque par exemple, se trouve sur la voie adjacente,

des décélération et réflexions de faisceaux peuvent se produire, entraînant des erreurs. »

Et mon correspondant, que je remercie ici, ajoute : « Des réclamations analogues à la vôtre se sont manifestées en Allemagne. Les réclamants ont plaidé dans des procès qu'ils ont tous gagnés. »

On peut trouver des renseignements à ce sujet dans un hebdomadaire allemand qui est très connu, *Der Stern*. Je n'ai pu malheureusement me les procurer avant cette séance. Je me borne à le signaler à ceux que cela pourrait intéresser.

Il résulte de votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, ce que je savais bien, que si le radar est un instrument merveilleux il reste aussi un instrument capricieux. C'est si vrai que s'il ne faisait pas des caprices, son emploi serait, non pas recommandé, mais rendu depuis longtemps obligatoire dans un certain nombre de secteurs où il pourrait rendre des services considérables. Je pense, par exemple, à la navigation maritime et à la navigation aérienne où son emploi demeure seulement recommandé. Pourquoi ne l'a-t-on pas rendu obligatoire ? Vous le savez maintenant, c'est parce que, en l'état actuel des choses, aucune autorité ne semble être en mesure de garantir un fonctionnement absolument irréprochable, c'est-à-dire un fonctionnement à 100 p. 100 dans toutes les circonstances de son utilisation.

Je dois préciser ma pensée. Je ne suis pas opposé aux contraventions ; je pense que la police a de bonnes raisons de modérer les automobilistes qui ont tendance à appuyer un peu trop sur l'accélérateur et je m'interroge sur l'emploi par la police d'un appareil qui n'aboutit pas forcément à une bonne justice et c'est ce qui me chiffonne.

Je crois que cette question méritait d'être posée et je souhaite que M. le garde des sceaux veuille bien y réfléchir encore pour exiger que les autorités qualifiées à cette fin se penchent sur le problème et fassent en sorte qu'on puisse mettre en service un appareil dont le fonctionnement sera la garantie d'une bonne justice, ce qui n'apparaît pas dans les explications qui viennent d'être données. (*Applaudissements.*)

LIBÉRATION CONDITIONNELLE DES DÉTENUS POLITIQUES

Mme le président. M. Robert Bruyneel demande à M. le ministre de la justice de lui faire connaître les motifs qui l'ont incité à appliquer « une politique particulièrement restrictive » aux mesures de libération conditionnelle qui ne sont « accordées que très exceptionnellement » aux détenus politiques.

Il lui demande de bien vouloir lui préciser en vertu de quels principes les détenus politiques sont moins bien traités en l'occurrence que les condamnés de droit commun. (N° 610. — 15 octobre 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Je voudrais simplement préciser ici que la libération conditionnelle est une faveur et qu'elle n'est jamais un droit. Il appartient à M. le garde des sceaux, ministre de la justice, de l'accorder quand il estime que cette mesure est utile à l'amendement du condamné et non contraire à l'intérêt de la société. Il s'agit donc de critères purement objectifs. Ce sont ces principes qui ont commandé et qui commandent l'action du ministre compétent à l'égard de la catégorie de condamnés visée par cette question, comme d'ailleurs à l'égard de toutes les autres catégories de condamnés.

M. Robert Bruyneel. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Bruyneel.

M. Robert Bruyneel. Mes chers collègues, vous ne serez pas surpris si je vous affirme que les explications du Gouvernement ne m'ont donné aucune espèce de satisfaction et ne m'ont absolument pas convaincu.

Ainsi, il est exact que la libération conditionnelle a, sous de vagues prétextes, été supprimée pour les condamnés politiques, mais ce qu'il y a de plus incroyable c'est que, pour tenter de justifier cet excès de sévérité, on la refuse également aux détenus de droit commun.

Une telle mesure constitue d'abord une regrettable régression. Elle nous ramène, en matière d'exécution des peines, à cent années en arrière et elle distingue fâcheusement notre régime pénitentiaire de celui de l'ensemble des pays civilisés. Il s'agit, en effet, d'une institution préconisée au milieu du siècle dernier par le célèbre magistrat français Bonneville de Marsangy et qui obtint un grand succès à l'étranger avant d'être introduite en France par la loi du 14 août 1885 due à l'initiative du sénateur Béranger. Elle est devenue aujourd'hui, comme le sursis, une institution mondiale.

Sans vouloir vous infliger un cours de droit pénal, je voudrais vous rappeler que la libération conditionnelle a été prévue en faveur des condamnés qui, pendant un certain temps d'incarcération, ont donné des signes manifestes et des preuves suffisantes d'amendement et de bonne conduite. C'est un moyen d'assurer l'ordre et la discipline dans les établissements pénitentiaires et de lutter contre la récidive. Elle incite le condamné libéré à mener une vie normale, sous menace de réincarcération, et les statistiques prouvent que dans l'ensemble elle a produit des résultats très appréciables puisque la proportion des libérations révoquées est très faible, ne dépassant pas 2 p. 100, au moins lorsqu'elle n'est pas accordée aux relégués.

On comprend donc mal qu'on refuse désormais l'application de cette louable institution aux détenus politiques dont la conduite est satisfaisante, qui sont en général des condamnés primaires facilement réadaptés et appartenant le plus souvent à des milieux susceptibles d'assurer leur existence matérielle et de leur fournir un emploi.

On conçoit d'autant moins cette nouvelle rigueur infligée à toute une catégorie de détenus que la libération conditionnelle a été, au contraire, très libéralement accordée à tous les condamnés du front de libération nationale.

Il y a plus grave. La suspension de l'application de cette institution constitue en fait une violation de la loi. Certes, la législation prévoit que le garde des sceaux peut, après avoir recueilli certains avis, accorder ou refuser la libération conditionnelle. Il peut, en cas de recrudescence de la criminalité, estimer nécessaire de restreindre cette mesure, qui a été appliquée largement lorsque les prisons étaient encombrées et beaucoup plus parcimonieusement lorsqu'elles étaient moins peuplées, ce qui était d'ailleurs une erreur, mais il ne peut, sans enfreindre l'esprit et la lettre de la loi, décider qu'elle ne serait plus accordée qu'exceptionnellement, c'est-à-dire pratiquement plus du tout aux détenus politiques.

Il suffit pour s'en convaincre de se reporter aux travaux préparatoires de la loi du 14 août 1885.

Approuvé par tout le Sénat, Béranger, rapporteur de la proposition de loi, déclara notamment : « La libération conditionnelle est un mode d'exécution de la peine. Elle ne fait pas double emploi avec la grâce, car grâce et libération n'ont ni la même origine, ni le même but, ni les mêmes conséquences ». Et Béranger précisait : « Ce qui intervient, ce n'est pas un acte de faveur, c'est un acte de justice, l'octroi d'une récompense sérieusement gagnée, la reconnaissance d'un droit qu'il y aurait injustice véritable à repousser.

« La grâce, c'est un acte de simple bienveillance, de pure faveur, qui pourrait être accordée ou refusée selon le bon plaisir... Quant à la libération conditionnelle, combien la chose est différente ! Elle doit être gagnée et si elle est gagnée elle doit être accordée ».

La question est donc claire et il ne peut y avoir de confusion dans la pensée du législateur. Le refus en bloc de la libération conditionnelle doit être assimilé à un refus d'application de la loi.

Je demande donc de nouveau et très instamment que cette heureuse institution, que le Parlement n'entend pas abolir, reçoive son application normale aussi bien en ce qui concerne les détenus politiques que les condamnés de droit commun. C'est non seulement une question de justice, c'est aussi pour les condamnés politiques une question d'humanité. Ils savent maintenant qu'ils ne peuvent espérer aucune amnistie prochaine, malgré l'adoption d'une proposition de loi par le Sénat à l'unanimité des votants. Leur refuser, en outre, l'application d'une mesure qu'ils ne devraient qu'à leur bonne conduite et leur amendement, c'est vouloir aggraver leurs tourments, durcir leur ressentiment et les plonger, eux et leurs familles, dans un indicible désespoir.

En conclusion, on peut se demander si les méthodes de répression des infractions politiques dans notre pays diffèrent sensiblement de celles qui sont en vigueur en Espagne. (*Applaudissements.*)

MESURES DE SÉCURITÉ A LA POWDRERIE D'ANGOULÊME

Mme le président. M. Pierre Marcihacy demande à M. le ministre des armées quelles mesures il compte prendre :

1° Pour assurer à Angoulême la sécurité des ouvriers et employés de la poudrerie ;

2° Pour garantir en tout état de cause la sécurité des habitants de la ville et des environs. (N° 612. — 27 octobre 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Les accidents récemment survenus à la poudrerie d'Angoulême sont venus rappeler la nature dangereuse des fabrications d'un service pour lequel les questions de sécurité constituent une préoccupation majeure et permanente. A cette tâche essentielle, les personnels des poudreries, ouvriers et employés, sont d'ailleurs associés par l'intermédiaire de leurs délégués à la sécurité et des comités d'hygiène et de sécurité.

Des mesures diverses sont prises afin de limiter les répercussions en chaîne d'accidents imprévisibles : c'est d'abord l'espacement des constructions, installées de préférence dans des sous-bois qui assurent une protection naturelle ; c'est ensuite le « merlonnage » des ateliers les plus dangereux, c'est-à-dire l'édification autour de ces ateliers d'importantes levées de terre destinées à empêcher la propagation d'une explosion éventuelle ; parallèlement, la commande à distance des appareillages se généralise, permettant ainsi de diminuer les effectifs employés à la manipulation des substances dangereuses ; enfin, les charges mises en œuvre dans les locaux sont réduites dans toute la mesure du possible.

Il est bien évident que toutes ces mesures, qui visent à la sécurité intérieure des poudreries, concourent également à celle de leur voisinage. En outre, celle-ci est assurée par une disposition légale très importante et qu'il convient de rappeler ici : en application de la loi du 8 août 1929, un polygone d'isolement a été défini dans chaque établissement, en tenant compte de l'emplacement des points les plus dangereux, de la nature et de l'importance des charges susceptibles de donner lieu à des explosions et de leurs modalités d'entreposage ; l'extension de ce polygone marque la limite de la zone, toujours largement évaluée, où des dégâts pourraient se produire en cas d'explosion, et les terrains situés dans le polygone sont frappés d'une servitude légale *non aedificandi* dont l'observation doit suffire à prévenir toutes conséquences graves, à l'extérieur d'un établissement, d'un accident survenant à l'intérieur.

Mme le président. La parole est à M. Marcihacy.

M. Pierre Marcihacy. Monsieur le secrétaire d'Etat, votre réponse ne me satisfait absolument pas : vous m'excuserez de vous le dire avec une certaine brutalité.

Il y a eu le 7 août et le 24 octobre à la poudrerie d'Angoulême des accidents très graves. Une quinzaine d'ouvriers, si mes souvenirs sont exacts, y ont péri. Nous savons tous, même ceux qui ne vivent pas à proximité de telles poudreries, qu'il s'agit dans ces établissements de manipulations extrêmement dangereuses et délicates et votre réponse ne nous indique pas les mesures que l'on a prises.

La première fois, nous n'avons rien dit ; c'était le cas limite, l'accident. Mais, la deuxième fois, nous avons pensé que cette répétition était anormale et nous nous sommes demandé si l'on avait pris des précautions sur le plan intérieur. Nous savons que le personnel spécialisé est très imprudent et qu'il ne peut pas en être autrement car il côtoie constamment le danger. Il fait penser en quelque manière à ces ouvriers du bâtiment qui, pour certaines opérations, ne prennent pas de mesures de sécurité, ne s'accrochent pas et nous donnent quelquefois des frissons quand nous les voyons travailler sur les immeubles modernes. Mais il appartient aux cadres de veiller à ce que ce personnel négligent, parce qu'il fréquente constamment le danger, je le répète, respecte les mesures de sécurité.

Vous parlez des délégués du personnel. Permettez-moi de vous dire qu'il s'agit d'une institution qui n'a pas donné ce qu'on en attendait. D'ailleurs, est-ce que ces délégués sont au courant de toutes les propriétés des nouveaux explosifs ? Certainement pas ! Il appartient aux cadres instruits, à tous ces polytechniciens de haut mérite qui servent dans le corps des poudres de veiller eux-mêmes à toutes les mesures de sécurité qui doivent être prises.

Sur la première question concernant le personnel, je n'ai pas eu de réponse. Mais il y a aussi la sécurité de la ville d'Angoulême qui est en cause. Nous savons — ce n'est pas un secret militaire — qu'il y a à Angoulême depuis la grande guerre un stock assez considérable d'ypérite. Vous me direz que cette fois-ci ce stock n'a pas été volatilisé. C'est possible ! Je veux espérer que les mesures de sécurité dont vous avez parlé sont suffisantes pour que l'ypérite soit à l'abri d'une réaction en chaîne.

On nous dit aussi — et je m'aventure sur ce terrain avec beaucoup plus de précautions — qu'il y a là-bas un stock assez considérable d'une poudre spéciale qui s'appellerait la poudre Zénon. Je ne fais que répéter ce qui traîne dans les conversations de la ville. Cette poudre est, paraît-il, assez instable. Quelles précautions sont prises ?

Votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, confirme d'ailleurs celle qui a été faite à l'honorable M. Réthoré, député U. N. R. d'Angoulême, réponse qui a été donnée avant la mienne, ce dont je ne me plains pas du tout, parce que j'estime qu'en cette matière, il n'y a pas concurrence et que nous devons tous collaborer à la sécurité des habitants de notre département. Mais cette réponse est absolument insuffisante. Deux accidents se sont produits à intervalle rapproché, le 7 août et le 24 octobre. On nous répond en nous lisant le manuel de la protection du fabricant de poudres, modèle 1880, modifié 1910. (*Sourires.*) Voilà pourquoi je ne suis pas satisfait de cette réponse.

Je demande de nouveau instamment que tout soit fait pour qu'on n'accuse pas une fois de plus la malchance. Nous connaissons les impératifs de la fabrication des explosifs. Ce n'est pas nouveau. L'homme ne joue pas impunément avec la poudre. Mais il y a des rapprochements qui sont inquiétants. Je suis ici le porte-parole de certains ouvriers que je connais très bien, qui vivent au contact des acides, qui sont les victimes de maladies professionnelles très graves, qui sont de bons serviteurs de l'Etat, mais qui voudraient, ainsi que la population d'Angoulême, que les règles de la sécurité soient respectées et qu'on ne nous sorte pas des prescriptions vieilles de plus de cinquante ans. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

DÉVERSEMENT DANS LE DRAC DE PRODUITS PHÉNOLÉS

Mme le président. M. Roger Delagnes expose à M. le ministre de la santé publique et de la population que malgré de multiples interventions depuis plus de douze ans et notamment sa question orale n° 460 du 24 janvier 1963 (*J. O.* du 26 juin 1963. — Débats parlementaires. — Sénat) une société de produits chimiques, près de Grenoble, continue à déverser dans le Drac, en violation de tous les règlements en vigueur, des quantités massives de produits phénolés concentrés.

Il en résulte une pollution permanente de l'Isère et du Rhône et les populations du Bas-Rhône sont ainsi privées d'eau potable.

Il lui demande, en conséquence, s'il compte enfin prendre des mesures efficaces pour interdire à cette société tout nouveau déversement. (N° 613. — 27 octobre 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Depuis l'enquête effectuée au cours de l'année 1963, au sujet de ces déversements industriels, M. le ministre de la santé publique n'a pas cessé de se préoccuper de cette question, en liaison avec M. le ministre de l'industrie, de l'autorité de qui relève le contrôle des établissements classés.

La réponse à la précédente question orale du 24 janvier 1963, à laquelle il est fait allusion, précisait les mesures immédiates qui avaient été prises et les prescriptions à long terme préconisées. Les récentes pollutions signalées semblent devoir être imputables au niveau exceptionnellement bas des rivières au cours des mois écoulés. Toutefois, les produits phénolés ne sauraient être en cause, leur neutralisation étant assurée par des installations mises en fonctionnement en février 1964 à la suite des prescriptions imposées après enquête.

Ces dispositifs assurent la combustion des résidus phénolés ; ils complètent les procédés d'oxydation de ces corps mis en place au cours des dernières décennies au fur et à mesure de l'expansion de l'usine. De plus, il a été procédé dans le même temps au rassemblement des eaux polluées, atelier par atelier, avec stockage dans des fosses de décantation. L'effet de ces mesures fait actuellement l'objet de contrôles spéciaux.

Les travaux à plus long terme préconisés par le comité consultatif des établissements classés pour assurer la suppression des substances organiques complexes qui subsistent se poursuivent

actuellement. Le système d'égout séparatif pour les eaux de fabrication et les eaux de refroidissement vient d'être réalisé. Malgré cet effort, il faut bien reconnaître que la somme des déversements de plusieurs établissements industriels dans le Rhône constitue une lourde hypothèque pour les prises d'eau du delta. La mise en œuvre de mesures appropriées pour remédier à la situation d'ensemble interviendra dans le cadre de l'application de la loi sur l'eau en instance devant le Parlement.

L'alimentation en eau des populations des Bouches-du-Rhône fait l'objet d'études spéciales de plusieurs experts. Actuellement, un projet d'alimentation d'Arles à partir de la nappe de la Crau est soumis à l'instruction. Il tend à permettre de diminuer, voire de supprimer l'introduction d'eaux superficielles traitées dans les circuits de distribution publique.

Mme le président. La parole est à M. Delagnes.

M. Roger Delagnes. Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne suis pas du tout satisfait par votre réponse. Il semble, d'après elle, que les déversements aient cessé à la suite des travaux exécutés par l'usine Progil-Péchiney à Pont-de-Claix. Je m'inscris en faux contre cette affirmation car l'eau à Arles et aux Saintes-Maries-de-la-Mer n'a jamais été aussi polluée que ces jours et ces mois derniers.

Je m'inscris en faux contre ce que vous dites lorsque vous indiquez que ce serait certaines autres usines qui pollueraient le Rhône. Ce n'est pas vrai. C'est l'usine de Pont-de-Claix qui empoisonne le Drac puis le Rhône et je demande qu'une enquête approfondie soit faite à ce sujet.

En réalité, il s'agit d'une affaire de vieille date. Ce que vous dites aujourd'hui, on le dit depuis quinze ans et la pollution continue. J'ai sous les yeux une lettre que m'a adressée le 17 janvier 1949 M. le préfet des Bouches-du-Rhône, à la suite d'une protestation que M. le maire d'Arles et moi-même avions faite sur les déversements massifs de dichlorophénol à Pont-de-Claix. Il était bien établi et il est toujours bien établi que c'est l'usine Progil-Péchiney qui déverse ce dichlorophénol.

Voici cette lettre : « J'ai l'honneur de vous faire connaître que je viens d'être informé par M. le préfet de l'Isère qu'il avait été procédé sur place par M. l'inspecteur des établissements classés à une enquête approfondie sur l'origine et la nature des incommodités signalées. En conséquence, M. le préfet de l'Isère a mis la Société Progil en demeure de prendre diverses dispositions pour éviter que les faits signalés ne se reproduisent. Ci-joint, pour votre information, une copie de l'arrêté pris par mon collègue. »

J'ai l'arrêté sous les yeux. Il date de 1949. Il n'a jamais été appliqué.

Une lettre du 14 février 1949 de M. le ministre Schneider est ainsi rédigée : « J'ai l'honneur de vous faire connaître que M. le directeur départemental de la santé de l'Isère m'informe que ces déversements ont été suspendus ; à l'heure actuelle les eaux résiduaires sont acidifiées pour en précipiter le dichlorophénol qu'elles contiennent et, après décantation, sont épanchées sur un terrain assez éloigné du point de déversement initial. M. le directeur départemental de la santé de l'Isère me précise que ce procédé semble avoir donné des résultats satisfaisants, le goût du dichlorophénol ayant disparu des eaux du Rhône. »

A la suite d'une démarche faite par M. le docteur Coin, M. le maire d'Arles et moi-même, je recevais à nouveau de M. le préfet des Bouches-du-Rhône, le 9 juin 1951, la lettre suivante — j'en donne un extrait : « Ainsi que vous pouvez le constater, une mesure énergique est venue sanctionner mon intervention auprès des services du ministère et M. le préfet de l'Isère lui-même a pris un arrêté en date du 29 mai 1959, par lequel il retirait aux Etablissements Progil de Pont-de-Claix l'autorisation de déverser dans le Drac les eaux résiduelles provenant de ses usines. »

Rien n'a été fait et pendant quinze ans, jusqu'en 1963, nous avons continué à boire des eaux phénolées, avec des rémissions passagères : on s'arrêtait trois mois, on reprenait deux mois, etc.

En 1963, après mon arrivée dans cette assemblée, lors de la discussion du budget de la santé publique, j'ai encore protesté par une intervention à cette tribune. Je n'ai obtenu aucun résultat.

J'ai posé une question orale comme aujourd'hui en juin 1963 et M. Dumas, secrétaire d'Etat, me répondait : « J'indique à M. Delagnes que le ministre de l'industrie a ordonné une enquête approfondie sur les déversements des effluents de l'usine en cause dans le Drac. Ladite enquête a fait apparaître que cette usine ne respectait pas l'arrêté d'autorisation pris en appli-

cation de la loi du 19 septembre 1947. Elle a été mise en demeure de s'y conformer désormais et un certain nombre d'aménagements ont été entrepris qui seront vraisemblablement achevés dans les trois mois ».

M. le préfet des Bouches-du-Rhône, en date du 27 juillet 1963, m'indiquait que l'on procédait « à la revision des canalisations d'écoulement des effluents provenant de la fabrication du 2.4.D. et au renforcement du traitement au permanganate des eaux provenant des ateliers de production du phénol ». On prévoyait en outre « l'étude de l'élimination du phénol autrement que par extraction aux solvants, menée systématiquement. La société mettait au point, au stade laboratoire, puis au stade semi-industriel, une réaction de condensation des phénols conduisant à l'obtention de résines insolubles, ces résines étant ensuite facilement éliminées des eaux résiduaires par filtration. »

Tous ces procédés n'ont jamais été exécutés, puisque actuellement, si vous allez dans un hôtel des Saintes-Maries-de-la-Mer ou d'Arles, et que vous demandez de l'eau, vous ne pourrez la boire car elle a un goût très prononcé de phénol.

Vous me dites que c'est en raison de l'étiage du Rhône. Vous admettez donc fort bien, monsieur le secrétaire d'Etat, que la Société Progil continue les déversements, et que les promesses de traitement n'ont pas été tenues. Autrement dit, si le Rhône était en crue, le phénol déversé à Pont-de-Claix cesserait de polluer les eaux parce qu'il serait très dilué. Mais même quand le Rhône est en crue, l'eau est imbuvable.

Cet exemple illustre la faiblesse des gouvernements qui se sont succédé depuis quinze ans, qui n'ont pu assurer le respect de l'application de la loi sur les établissements classés.

Il est fort probable que si le Rhône avait été pollué par un petit usinier, celui-ci aurait été rondement mis au pas et, quinze jours après, placé dans l'impossibilité de poursuivre la pollution.

M. Jean Nayrou. Voilà !

M. Roger Delagnes. Mais nous avons affaire à une société toute puissante, la Société Progil-Péchiney...

M. Jean Nayrou. C'est tout le problème !

M. Roger Delagnes. ...contre laquelle il est très difficile de lutter. Nous en avons la preuve puisque, depuis quinze ans, elle prive d'eau potable 80.000 habitants de la basse vallée du Rhône.

Vous nous avez parlé du projet de loi sur la pollution des eaux que vous allez faire voter prochainement. Nous n'avons pas besoin de cette loi pour interdire à Progil de déverser du dichlorophénol dans le Drac. Appliquez donc celle qui existe, de 1917, sur les établissements classés. Si vous n'appliquez pas davantage les textes dont vous disposez, est-il utile que nous en votions de nouveaux, si vous ne voulez pas les appliquer aux grosses sociétés capitalistes ?

Quoi qu'il en soit, en ce qui concerne les communes d'Arles et des Saintes-Marie-de-la-Mer, qui procèdent déjà à la filtration et à une correction bactériologique sérieuse de la qualité des eaux, leur cas souligne la gravité du problème parce qu'il n'existe sur place ou à proximité aucune autre source d'eau douce.

Vous nous dites qu'un projet est en préparation pour satisfaire les besoins de la ville d'Arles, mais il impliquera une dépense d'un milliard de francs. L'Etat paiera-t-il une pareille somme pour amener l'eau de la Crau à Arles et aux Saintes-Maries-de-la-Mer ?

Il n'est pas possible d'imposer à ces communes de repenser leur adduction d'eau à leurs frais, parce qu'une grosse société pollue le Rhône, en contrevention formelle avec les prescriptions de la loi. On ne peut tout de même pas obliger 80.000 habitants à boire en permanence de l'eau minérale qui coûte cher — même si cela fait l'affaire des sociétés d'Evian et de Vittel !

Nous vous demandons une dernière fois, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous montrer énergique vis-à-vis de ces grosses sociétés, de leur imposer des installations qui leur permettraient de déverser dans nos rivières des eaux non polluées. C'est une question de crédits : qu'elles dépensent l'argent qu'il faut ! Nous demandons pour nos populations le droit à l'eau potable et l'application de la loi à l'usine Progil comme tout à tout le monde. (Applaudissements.)

Mme le président. Nous en avons terminé avec les réponses des ministres à des questions orales sans débat.

— 6 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance, précédemment fixée à ce jour, quinze heures :

1. — Scrutins pour l'élection de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions du projet de loi de finances pour 1965, restant en discussion.

Ces scrutins auront lieu dans l'une des salles voisines de la salle des séances, conformément à l'article 61 du règlement. Ils seront ouverts pendant une heure.

2. — Discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — M. Georges Guille demande à M. le Premier ministre, à la suite de la dernière conférence de presse et du voyage de M. le Président de la République dans divers pays d'Amérique du Sud, de définir la politique extérieure, tant européenne que mondiale, que le Gouvernement entend suivre actuellement (n° 107).

Question transmise à M. le ministre des affaires étrangères.

II. — M. Marius Moutet demande à M. le Premier ministre de définir sa doctrine en matière d'utilisation des armements nucléaires et d'exposer la conséquence qu'elle peut avoir sur les traités internationaux (n° 108).

3. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention consulaire et de son annexe, signées le 16 février 1963, entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Sénégal. (N° 310 [1963-1964] et 12 [1964-1965]. — M. Jean

Péridier, rapporteur de la commission des affaires étrangères de la défense et des forces armées.)

4. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de la convention franco-espagnole relative à la pêche en Bidassoa et baie du Figuer, signée à Madrid le 14 juillet 1959. (N° 311 [1963-1964] et 5 [1964-1965]. — M. Joseph Yvon, rapporteur de la commission des affaires économiques et du plan.)

5. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord et des deux protocoles portant création du centre international de hautes études agronomiques méditerranéennes, signés le 21 mai 1962, par les représentants des Gouvernements de l'Espagne, de la République française, du Royaume de Grèce, de la République italienne, de la République portugaise, de la République de Turquie et de la République populaire fédérative de Yougoslavie. (N° 312 [1963-1964] et 13 [1964-1965]. — M. Jean Bène, rapporteur de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.)

6. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de la convention entre la France et le Danemark relative au service militaire des double-nationaux, signée à Paris le 6 juin 1963. (N° 292 [1963-1964] et 11 [1964-1965]. — M. Marius Moutet, rapporteur de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.)

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à onze heures vingt minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.