
S É N A T

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

Service des Commissions.

BULLETIN DES COMMISSIONS

AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

Mardi 24 mai 1966. — *Présidence de M. Jean Bertaud, président.* — La commission a entendu le rapport de M. Yvon sur le projet de loi (n° 118, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée Nationale, relatif aux contrats d'affrètement et de transport maritimes.

Après avoir brossé un large tableau de l'évolution de notre droit maritime depuis l'ordonnance sur la marine de Colbert et exposé l'économie générale du projet, le rapporteur a particulièrement insisté sur les innovations que le texte apporte à notre législation en ce qui concerne le transport des passagers et de leurs bagages.

Après un échange de vues au cours duquel sont notamment intervenus MM. Louis André, Lebreton, Beaujannot et le président lui-même, la commission s'est ralliée aux conclusions de M. Yvon tendant à l'adoption du texte voté par l'Assemblée Nationale, sous réserve de l'adoption des amendements suivants :

Au *premier alinéa de l'article 49*, au lieu du mot « croisière » au singulier, lire le mot « croisières » au pluriel.

Après l'article 54, introduire un article 54 bis (nouveau) ainsi rédigé :

« Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

« a) De soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article 53 ;

« b) Ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi ;

« c) Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 54 ;

« d) Ou de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise ».

Mercredi 25 mai 1966. — *Présidence de M. Jean Bertaud, président.* — Sur le rapport de M. Raymond Brun, la commission a examiné le projet de loi (n° 130, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée Nationale, relatif aux mesures de protection et de reconstitution à prendre dans les massifs forestiers particulièrement exposés aux incendies et modifiant diverses dispositions du Code forestier.

Analysant l'économie générale du projet, le rapporteur a indiqué que ses dispositions se présentaient en deux catégories distinctes par leur nature et leur champ d'application :

— les premières concernent l'aménagement, l'équipement et la reconstitution de la forêt en vue d'organiser de façon cohérente l'ensemble des interventions nécessaires et la mise en défense de chaque zone particulièrement exposée. Elles s'appliquent exclusivement à un certain nombre de périmètres délimités par la loi (forêts méditerranéennes) et font l'objet du chapitre I^{er} du projet ;

— les secondes, qui ont un champ d'application plus vaste, visent à renforcer les mesures de sécurité publique prévues au Code forestier. Elles font l'objet du chapitre II du projet. Sans restreindre les attributions actuelles des maires, elles investissent les préfets d'un nouveau pouvoir de police en matière de prévention et de lutte contre les incendies.

Abordant ensuite l'examen des articles, la commission a adopté un certain nombre d'amendements :

— A l'article 2, sur la proposition de M. Restat, il a été décidé de ne pas limiter exclusivement aux forêts méditerranéennes le champ d'application du chapitre I^{er} du projet et, en

conséquence, de rédiger comme suit le début de l'article 2 : « Dans les massifs forestiers situés dans les circonscriptions d'action régionale « Provence, Côte d'Azur, Corse » et « Languedoc » et dans les départements où l'importance des incendies... ».

— A l'article 3, sur la proposition de son rapporteur, la commission a estimé qu'il n'était pas opportun d'enlever aux collectivités publiques (départements et communes) qui en feraient la demande la faculté d'être maîtres d'œuvre des travaux déclarés d'utilité publique en application des dispositions de l'article précédent. Elle s'est, en conséquence, prononcée pour l'adoption du texte du projet initial du Gouvernement en le complétant dans ce sens.

— A l'article 4, la commission s'est ralliée au texte voté par l'Assemblée Nationale. La question a été posée par M. Lalloy de savoir s'il ne conviendrait pas d'associer les collectivités publiques à la négociation des conventions conclues avec les propriétaires qui réalisent eux-mêmes les travaux.

— A l'article 6, sur la proposition de son rapporteur, la commission a approuvé un amendement complétant les 3^e et 4^e alinéas. La priorité prévue s'appliquera non seulement aux anciens propriétaires mais aussi à leurs ayants droit.

— A l'article 8, sur la proposition de M. Brun, il a été admis que la consultation prévue s'appliquerait aux départements intéressés mais non aux communes.

— A l'article 10, enfin, la commission s'est prononcée, à la demande de M. Restat, pour le retour à la rédaction initiale de l'article 178-1. Elle a considéré, en effet, qu'il n'y avait pas lieu, d'une part, de limiter les nouveaux pouvoirs des préfets aux départements où les risques d'incendie de forêt constituent une menace grave pour la sécurité publique, d'autre part, de lier la mise en jeu des pouvoirs du préfet à l'avis du centre régional de la propriété forestière.

Compte tenu de ces amendements, la commission s'est prononcée à l'unanimité pour l'adoption du projet de loi.

Jeudi 26 mai 1966. — *Présidence de M. Jean Bertaud, président.* — La commission a entendu M. Edgard Pisani, Ministre de l'Equipement, sur l'orientation que le Gouvernement entend donner à la politique des transports.

M. Pisani a montré, tout d'abord, que le « Ministère de l'Equipement » actuel était l'aboutissement d'une longue évolution tendant à grouper les infrastructures de la cité et la construction

des logements. N'ayant pas voulu séparer les transports d'ordre international et ceux inhérents à la cité (Air France et la R. A. T. P., par exemple), le Gouvernement a donc été amené à les maintenir au sein d'un même ministère qui, par ailleurs, n'a pas directement compétence dans les domaines de l'énergie et des télécommunications, encore que le Ministre de l'Équipement soit fréquemment consulté à leur endroit.

Des rapports existent entre ce Ministère et ceux de l'Éducation nationale, des Affaires sociales (construction des écoles, des hôpitaux...) et de l'Intérieur (amené, lui aussi, à s'occuper des infrastructures urbaines et de l'enchérissement des sols). La vision globale de l'aménagement du territoire n'est pas du ressort de M. Pisani, mais il a fréquemment à intervenir pour la construction des infrastructures des métropoles d'équilibre, pour ne citer que cet exemple.

En ce qui concerne l'organisation de l'Administration centrale du ministère, des études sont en cours alors que des regroupements sont déjà intervenus au plan des services régionaux et départementaux.

Abordant le domaine des transports, le ministre a, tout d'abord, rappelé que la coordination des transports était toujours commandée par l'article 7 de la loi de 1949 et par son décret d'application du 14 décembre 1949, mais que depuis cette date, si le contingentement routier était resté de règle, il avait été sensiblement élargi, allant aujourd'hui jusqu'à atteindre 220.000 tonnes en zone longue.

S'étant engagé dans la voie de la libéralisation progressive des transports, le Gouvernement n'entend pas revenir en arrière, d'autant qu'en juin 1965, il a signé à Bruxelles un accord en la matière, allant dans le même sens.

Ceci signifie, en particulier, que l'on s'oriente vers une remise en cause de la Convention de 1937, liant la S. N. C. F. à l'État, les modifications envisagées devant permettre d'établir une distinction entre la gestion industrielle de la société et ses servitudes de service public.

Les investissements de la S. N. C. F. — a déclaré le ministre — ne sont plus des investissements d'extension, mais de modernisation, ayant pour objet de lui permettre d'être demain moins coûteuse ; c'est ainsi qu'on est à la veille, en Europe, de réaliser « l'attelage automatique » qui va nécessiter des adaptations difficiles mais nécessaires.

D'ici 1972-1975, on peut imaginer que des avions gros porteurs pourront aller de Paris à Marseille en une heure, mais dans le même temps, un convoi ultra-rapide ira plus vite de Paris

à Lyon (de centre à centre) que l'avion ; les marchandises continueront donc d'utiliser la voie ferrée sans gêner alors aucunement le transport de voyageurs ; du même coup, le prix du transport de marchandises pourrait être abaissé de 25 p. 100 et une certaine « revitalisation » des régions pourra être opérée.

En ce qui concerne la construction navale, le Gouvernement est engagé dans une politique de concentration et il entend la poursuivre ; rappelant que le Japon représente 50 p. 100 de ce marché, M. Pisani a déclaré que nos chantiers devaient s'efforcer d'être au moins concurrentiels des chantiers européens (Suède, Allemagne, Italie) au moment, d'ailleurs, où le tonnage des pétroliers augmente considérablement (300.000 tonnes actuellement).

Parlant de l'avion supersonique « Concorde », le ministre a insisté sur la nécessité d'obtenir une bonne rentabilité de cet appareil (évaluée en nombre de passagers et en fret) qui sera le seul en service pendant trois à cinq ans, ce qui aura un effet incontestablement positif sur nos constructions aéronautiques. Cependant certains problèmes, notamment de bruit et d'horaires, ne sont pas encore résolus.

Sur le plan commercial, une étude est en cours mais il apparaît dès maintenant que le coût du kilomètre-passager sera supérieur de 30 p. 100 à celui atteint pour les appareils subsoniques.

Par ailleurs, la mise en œuvre de gros transporteurs aériens correspond à des nécessités d'abaissement de coût et de limitation d'encombrement du ciel ; cela suppose donc la construction d'un avion « Airbus » dont le prix de revient du kilomètre-passager serait d'environ 30 p. 100 moins élevé que le coût actuel.

Pour cet appareil, deux formules différentes sont à l'étude : celle d'un bimoteur qui serait équipé de réacteurs américains et celle d'un quadrimoteur équipé de réacteurs Rolls-Royce.

Un certain nombre de questions ont été posées ensuite par les Sénateurs :

— par M. Yvon, sur le problème de l'utilisation des très gros navires et la modernisation des ports français (golfe de Fos, Dunkerque, Le Havre), la croissance de la taille des bateaux étant une chance pour notre façade atlantique, et sur l'importance du maintien de l'aide accordée jusqu'à maintenant au cabotage ;

— par M. Sambron, évoquant le problème que pose pour Saint-Nazaire l'augmentation de tonnage des navires construits et signalant l'intérêt de la construction d'un pont sur l'estuaire de la Loire entre Saint-Nazaire et Mindin ;

— par M. Brégègère, sur les problèmes de tarifications ferroviaires des produits agricoles et sur la question du tunnel sous la Manche : pour ce dernier, la solution la moins coûteuse paraît être le tunnel foré. Quant à la tarification des produits agricoles, elle est dominée par l'intégration du prix du transport dans le coût du produit ;

— par M. Pauzet, sur le nombre élevé des accidents et la possibilité d'y remédier : les autoroutes seront construites au rythme annuel de 200 km et le péage permettant lui-même le recours à l'emprunt devra être maintenu et pourrait même être étendu aux autoroutes de dégagement ; 2.500 « points noirs » vont être peu à peu supprimés ; des mesures vont être étudiées touchant au permis de conduire, au bon état des véhicules, etc.

Quant à la transformation des routes à trois voies en routes à quatre voies, c'est une politique risquant de diminuer le nombre de kilomètres d'autoroutes ;

— par M. Mistral, sur la reconstruction des ponts détruits par la guerre et l'extension de l'aérodrome de Lyon-Bron ;

— par M. Schmitt, au sujet de la liaison Mer du Nord—Méditerranée : l'aménagement des sections Marseille-Saint-Symphorien, Thionville-Neuves-Maisons, Mulhouse-Altkirch, est en cours et sera poursuivie en priorité, a précisé le ministre. Quant à l'aménagement de la partie comprise entre Saint-Symphorien et le bassin rhénan, il sera entrepris au cours des VI^e et VII^e Plans mais se heurtera, éventuellement, à d'autres impératifs d'équipement compte tenu du développement des oléoducs et des possibilités d'abaissement des tarifs ferroviaires ;

— par M. Beaujannot, sur le complexe industriel Nantes-Saint-Nazaire et l'aménagement du bassin de la Loire. Selon M. Pisani, le problème se pose principalement au point de vue de la rentabilité de l'irrigation de 600.000 hectares ; mais c'est surtout en augmentant la dimension des unités urbaines le long de la Loire que cette région sera « valorisée » ;

— par M. Sempé, sur les effets bénéfiques de la démographie espagnole vis-à-vis de l'économie du Sud-Ouest, actuellement touchée par une crise sévère : M. Pisani a insisté sur la nécessité de créer un axe autoroutier Nord-Sud, notamment vers la région de Barcelone ;

— par M. Bouquerel, sur l'aménagement des ports de Dunkerque et du Havre, qui ont besoin d'être reliés au cœur du Marché commun ;

— par M. Legouez, sur la nécessité de voir se développer plus rapidement l'autoroute de l'Ouest, et sur l'aménagement de la région de la Basse-Seine ;

— par M. Léon David, sur la reconversion nécessaire des chantiers navals de la Méditerranée.

Après avoir remercié le ministre de son long et intéressant exposé, le président a rappelé à ses collègues que M. Pisani serait entendu, au cours du mois de juin, sur les problèmes de construction et d'urbanisme.

AFFAIRES ETRANGERES DEFENSE ET FORCES ARMEES

Mercredi 25 mai 1966. — *Présidence de M. Rotinat, président.*

— La commission a désigné M. le général Ganeval pour rapporter le projet de loi (n° 115, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée Nationale, portant création du corps militaire du contrôle général de l'armée.

Sur la proposition de M. Monteil, elle a décidé de demander les pouvoirs d'information pour une délégation qui serait chargée de visiter le champ de tir de la Guyane et de s'informer sur l'accomplissement du service militaire adapté en Guyane, à la Guadeloupe et à la Martinique.

FINANCES, CONTROLE BUDGETAIRE ET COMPTES ECONOMIQUES DE LA NATION

Mardi 24 mai 1966. — *Présidence de M. Gustave Alric, vice-président.* — La commission des finances s'est réunie pour examiner la recevabilité de l'amendement n° 13, déposé par M. Le Bellegou et les membres de la Commission de Législation, à l'article 19 du projet de loi (n° 116, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée Nationale après déclaration d'urgence, portant amnistie. A cet amendement, qui vise le cas des fonctionnaires sanctionnés avant l'ouverture de leur droit à la retraite, le Gouvernement avait, en séance publique, opposé l'article 40 de la Constitution.

Après en avoir délibéré, la commission a reconnu que l'article 40 de la Constitution était applicable à l'amendement.

LOIS CONSTITUTIONNELLES, LEGISLATION,
SUFFRAGE UNIVERSEL,
REGLEMENT ET ADMINISTRATION GENERALE

Mardi 24 mai 1966. — *Présidence de M. Raymond Bonnefous, président.* — La commission a examiné les amendements au projet de loi (n° 116, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée Nationale après déclaration d'urgence, portant amnistie.

Sur rapport de M. Le Bellegou, elle a adopté les amendements n° 1 de M. Lalloy, n°s 21, 22, 23, 24 et 25 du Gouvernement. Elle a également adopté l'amendement n° 26 de M. Namy, dont l'objet avait été satisfait par la rédaction adoptée par la commission pour l'article visé concernant les délits de presse.

La commission a, en revanche, rejeté les amendements n°s 2 et 3 de M. Rougeron, 4 de M. Bruyneel, 20 de M. Dulin, 27 de M. Namy et 28 de M. Guy Petit.

Il a été décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat pour l'amendement n° 18 de M. Dailly.

Les commissaires ont enfin rejeté l'amendement n° 19 de M. Dailly en tant qu'il s'appliquait à l'article 12 du projet de loi. La commission s'est déclarée favorable au fond de cet amendement et a suggéré à M. Dailly de le reporter à l'article 19, auquel cas il lui serait donné, en séance, avis favorable.

Mercredi 25 mai 1966. — *Présidence de M. Raymond Bonnefous, président.* — M. Prélôt a présenté son rapport sur la proposition de résolution (n° 53, session 1965-1966) tendant à modifier et à compléter les articles 18 et 42 du Règlement du Sénat en vue d'assurer une meilleure coordination entre les travaux du Sénat et ceux du Conseil économique et social.

Suivant les conclusions du rapporteur, la commission a modifié la proposition de résolution et l'a adoptée, à l'unanimité des présents, dans la rédaction suivante :

Article 1^{er}.

Il est inséré, dans l'article 18 du Règlement, un alinéa 1^{er bis} ainsi rédigé :

« 1 bis. — Au cas où, en application de l'article 69 de la Constitution, le Conseil économique et social désigne un de ses membres pour exposer devant le Sénat l'avis du Conseil sur un projet ou une proposition de loi, celui-ci est entendu dans les mêmes conditions ».

Article 2.

L'alinéa 4 de l'article 42 du Règlement est remplacé par les dispositions suivantes :

« 4. — Lorsqu'en application de l'article 69 de la Constitution le Conseil économique et social a choisi un de ses membres pour exposer devant le Sénat l'avis du Conseil sur un projet ou une proposition de loi qui lui a été soumis, la désignation est portée à la connaissance du Président du Sénat par le président du Conseil économique.

« 4 bis. — Le Président du Sénat donne la parole au représentant du Conseil économique et social avant la présentation du rapport de la commission saisie au fond. L'avis est donné dans la forme prévue par l'article 49 du règlement du Conseil économique. Il doit notamment rendre compte des positions prises en séance du Conseil par les minorités tant sur l'ensemble du texte que sur ses dispositions principales.

« 4 ter. — Le représentant du Conseil économique et social a accès dans l'hémicycle pendant toute la durée de la discussion en séance publique. A la demande du président de la commission saisie au fond, la parole lui est accordée pour donner le point de vue du Conseil ».

M. Marcilhacy a ensuite rapporté le projet de loi (n° 112, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée Nationale, tendant à modifier et compléter la loi du 6 mai 1919 relative à la protection des appellations d'origine.

Le rapporteur, après avoir exposé les buts et l'articulation du projet de loi, s'est montré favorable à son adoption, tout en soulignant que le Sénat devrait être attentif à ne pas adopter des dispositions qui, par leur imprécision, seraient de nature à porter atteinte sur les marchés étrangers à certains produits de haute qualité, notamment des produits alimentaires.

Le rapporteur a suggéré des modifications de forme aux articles B (nouveau), 3 et 8. Il a demandé, de plus, à la commission d'insérer dans la loi et dans l'article A (nouveau) une définition aussi précise que possible de l'appellation d'origine, cette définition devant aider les juges et l'exécutif dans leur tâche de délimitation et de définition des appellations.

Suivant le rapporteur, la commission a adopté la rédaction suivante :

« Constitue une appellation d'origine la dénomination géographique d'un pays, d'une région ou d'une localité servant à désigner un produit qui en est originaire et dont la qualité ou les caractères sont dus exclusivement ou essentiellement au milieu géographique comprenant les facteurs naturels et les facteurs humains ».

COMMISSION DE CONTROLE
CHARGÉE D'EXAMINER LES PROBLÈMES
D'ORIENTATION ET DE SÉLECTION
DANS LE SERVICE PUBLIC DE L'ENSEIGNEMENT

Mercredi 25 mai 1966. — *Présidence de M. Louis Gros, président.* — Après avoir remercié M. Aigrain, Directeur des enseignements supérieurs, d'être venu devant la commission, le président a annoncé qu'il devait quitter Paris pour représenter la Commission des Affaires culturelles à l'inauguration du lycée français de Téhéran.

Présidence de M. Georges Lamousse, vice-président. — M. Aigrain a d'abord analysé les différentes acceptions que l'on pouvait donner au mot « orientation ». L'orientation peut être un « filtrage » destiné à ne laisser accéder à certaines études que ceux qui ont des chances raisonnables de réussir, opération pouvant consister à soumettre l'enfant ou l'adolescent à un examen passé à l'issue du cycle précédent d'études et qui est d'autant plus délicate que les voies éventuellement offertes sont plus nombreuses. Lorsque le nombre de places proposées est limité, le concours retient les meilleurs. Enfin, l'orientation peut consister à conseiller à l'étudiant la voie pour laquelle il est le plus apte, compte tenu des débouchés, c'est-à-dire après étude prospective des besoins. Mais, sur ce dernier point, il faudra très longtemps avant que nous ayons des résultats exploitables d'études à peine commencées. Le Directeur des enseignements supérieurs a insisté, en outre, sur le fait que la préparation au baccalauréat comprenait des enseignements qui, dans beaucoup de pays, sont donnés ultérieurement et que la durée des études secondaires consacrées aux Lettres n'était pas très différente dans les sections littéraires et dans les sections scientifiques, ce qui explique qu'un étudiant débutant à une culture plus forte en Lettres qu'en Sciences, même s'il a été

formé dans une section scientifique (mis à part le cas du baccalauréat T). Ce qui, en outre, justifie d'une part le décalage d'environ un cycle entre la structure des études littéraires et celle des études scientifiques, d'autre part, la différence des deux maîtrises, celle de sciences comportant quatre certificats qui ne constituent pas encore un cycle de recherche, alors que la maîtrise littéraire porte notamment sur un travail de recherche.

M. Aigrain a ensuite répondu au questionnaire présenté par la commission et concernant :

— le baccalauréat comme titre d'accès aux enseignements supérieurs, et moyen d'orientation ;

— les possibilités offertes aux étudiants ayant subi deux échecs au cours du premier cycle ;

— la nature des connaissances fondamentales qui devront être acquises au cours de ce cycle ;

— les natures différentes des deux maîtrises ;

— les possibilités offertes aux étudiants issus des instituts universitaires de technologie de continuer des études en faculté ;

— l'accès aux I. U. T. des titulaires d'un diplôme universitaire d'études scientifiques ou littéraires ;

— la nature et le rôle des I. U. T., le genre de formation qu'ils doivent donner ;

— les études à temps partiel ;

— l'éducation permanente et la formation professionnelle continue ;

— les travaux effectués dans le cadre des dispositions prévues par l'arrêté du 6 novembre 1965 créant une commission pédagogique provisoire des I. U. T. ;

— l'accès des maîtres au professorat de l'enseignement secondaire ;

— la séparation des études de licence et de maîtrise ;

— l'orientation et la sélection à l'issue du premier cycle de l'enseignement supérieur ;

— l'ordre strict dorénavant imposé dans le déroulement des études ;

— l'agrégation et les modes rationnels d'accès au professorat de l'enseignement supérieur ;

— la durée des études supérieures.

Un échange de vues s'est établi, auquel ont pris part, outre M. Aigrain, MM. Prélot, Portmann, Henriet et Lamousse.

Jeudi 26 mai 1966. — *Présidence de M. Georges Lamousse, vice-président.* — La commission a entendu M. Jean Voisin, Directeur général des Services d'enseignement de la Seine, sur les conditions d'orientation et de sélection dans le premier cycle de l'enseignement secondaire (situation antérieure à la réforme de l'enseignement, situation créée par la réforme et, en particulier, fonctionnement des collèges d'enseignement secondaire).

La réforme de l'enseignement a commencé à s'appliquer en 1964, année au cours de laquelle quatre C. E. S. ont été créés dans le département de la Seine. Dix autres ont été ouverts en 1965 et dix nouveaux C. E. S. seront créés à la rentrée scolaire de 1966. On ne peut donc porter de jugement d'ordre général sur cette réforme dont la portée est encore limitée.

Un collège d'enseignement secondaire doit recevoir tous les enfants de son secteur, issus du cours moyen deuxième année. Aucun critère, *a priori*, n'est retenu pour la répartition des enfants à l'intérieur du C. E. S. ; celle-ci s'effectue notamment en fonction du choix des familles et du rythme de travail de chaque élève, après consultation du dossier scolaire et médical. L'orientation impérative est exceptionnelle. Les élèves qui désirent préparer une autre forme d'enseignement que celle qui leur est proposée sont soumis à un examen. A la fin du premier trimestre de sixième, les élèves sont orientés vers la section qui semble le mieux convenir. Les exemples d'orientation « ascendante » sont relativement nombreux.

Les enseignements donnés dans les C.E.S. conservent, en principe, leur spécificité. L'enseignement classique et l'enseignement moderne « long » sont confiés, en général, à des professeurs certifiés, tandis que l'enseignement « court » est assuré par des instituteurs ou des maîtres de C. E. G. selon les méthodes pédagogiques propres à l'enseignement primaire.

Après avoir exposé l'organisation et les méthodes des classes d'accueil, des sections de transition et des sections pratiques terminales, M. Voisin a mis l'accent sur les moyens d'orientation et d'information mis à la disposition des familles.

A la fin de son exposé, M. Voisin a répondu aux questions posées par MM. Lamousse et Vérillon.

COMMISSION MIXTE PARITAIRE
CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE
SUR LE PROJET DE LOI PORTANT AMNISTIE
D'INFRACTIONS CONTRE LA SURETÉ DE L'ÉTAT
OU COMMISES EN RELATION
AVEC LES ÉVÉNEMENTS D'ALGÉRIE

Mercredi 25 mai 1966. — *Présidence de M. Raymond Bonnefous, président d'âge.* — La commission a, tout d'abord, procédé à la désignation de son bureau qui est ainsi constitué :

<i>Président</i>	M. Capitant.
<i>Vice-président</i>	M. Raymond Bonnefous.
<i>Rapporteurs</i>	MM. Capitant. Le Bellegou.

Présidence de M. Capitant, président. — La commission a ensuite procédé à un large échange de vues sur le projet de loi auquel ont pris part notamment MM. Bruyneel, Dailly, Garet, de Grailly, Marcihacy, Raymond Bonnefous, Le Bellegou et le président. Elle n'a pas adopté, 7 commissaires s'étant prononcés pour et 7 contre, la proposition de M. Capitant, tendant à reprendre le texte voté en première lecture par l'Assemblée Nationale en le modifiant par la suppression du deuxième alinéa de l'article 5, qui exclut du bénéfice de l'amnistie, par décret, les condamnés qui ont assumé un rôle déterminant d'organisation et de commandement.

La commission a alors constaté qu'elle ne pouvait parvenir à l'adoption d'un texte commun.