
SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
TELEX 201176 F DIRJO PARIS



TÉLÉPHONES :
DIRECTION : 40-58-75-00
ABONNEMENTS : 40-58-77-18

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

COMPTE RENDU INTÉGRAL

9^e SÉANCE

Séance du vendredi 21 octobre 1988

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. ETIENNE DAILLY

1. **Procès-verbal** (p. 633).
2. **Déclaration de l'urgence d'un projet de loi** (p. 633).
3. **Dépôt de rapports du Gouvernement** (p. 633).
4. **Questions orales** (p. 633).

M. le président.

Revendications des instituteurs-maîtres-formateurs et directeurs d'école d'application du Val-de-Marne (p. 633)

Question de Mme Hélène Luc. - M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer ; Mme Hélène Luc, M. le président.

Situation du circuit motocycliste de Tremblay-lès-Gonesse (p. 635)

Question de Mme Hélène Luc. - M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer ; Mme Hélène Luc.

M. le président.

Programmation et tracé du boulevard intercommunal du Parisis (p. 636)

Questions de Mme Marie-Claude Beaudou. - M. Maurice Faure, ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement ; Mme Marie-Claude Beaudou.

Tracé de l'autoroute A 16 dans le département du Val-d'Oise (p. 637)

Question de Mme Marie-Claude Beaudou. - M. Maurice Faure, ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement ; Mme Marie-Claude Beaudou.

Création de huit cents postes supplémentaires d'instituteurs dans le Val-d'Oise (p. 639)

Question de Mme Marie-Claude Beaudou. - M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer ; Mme Marie-Claude Beaudou.

Création de postes supplémentaires au lycée de Gonesse (p. 641)

Question de Mme Marie-Claude Beaudou. - M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer ; Mme Marie-Claude Beaudou.

Prise en charge du surcoût financier de la construction d'un tunnel du T.G.V. en zone urbanisée (p. 641)

Question de Mme Marie-Claude Beaudou. - M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer ; Mme Marie-Claude Beaudou.

Mesures pour préserver les intérêts des biscuitiers français (p. 642)

Question de M. Alain Gérard. - MM. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer ; Alain Gérard.

Avenir des enseignements artistiques (p. 643)

Question de M. Paul Loridant. - Mme Catherine Tasca, ministre délégué auprès du ministre de la culture, de la communication, des grands travaux et du Bicentenaire, chargé de la communication ; M. Paul Loridant.

M. le président.

5. **Ordre du jour** (p. 644).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY, vice-président

La séance est ouverte à quinze heures quinze.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

DÉCLARATION DE L'URGENCE D'UN PROJET DE LOI

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 21 octobre 1988.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en application de l'article 45 de la Constitution le Gouvernement déclare l'urgence du projet de loi portant diverses mesures d'ordre social, déposé le 19 octobre 1988 sur le bureau du Sénat.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« Signé : Michel ROCARD »

Acte est donné de cette communication.

3

DÉPÔT DE RAPPORTS DU GOUVERNEMENT

M. le président. J'informe le Sénat que M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre :

- en application des dispositions de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, le sixième rapport sur le contrôle *a posteriori* des actes des collectivités locales et des établissements publics locaux ;

- en application de l'article 8 de la loi n° 67-1176 du 28 décembre 1967 relative à la régulation des naissances, le dix-septième rapport sur la situation démographique de la France.

Acte est donné du dépôt de ces rapports.

4

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses à des questions orales sans débat.

En accord avec le Gouvernement et l'auteur de la question, j'appellerai la question n° 6 immédiatement après la question n° 11.

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

Il en est ainsi décidé.

REVENDEICATIONS DES INSTITUTEURS-MAÎTRES-FORMATEURS ET DIRECTEURS D'ÉCOLE D'APPLICATION DU VAL-DE-MARNE

M. le président. Mme Hélène Luc attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et de sports, sur le fait que les instituteurs-maîtres-formateurs et directeurs d'école d'application du Val-de-Marne, réunis récemment en assemblée générale et qui exercent les fonctions d'instituteurs-maîtres-formateurs en école d'application rattachée à l'école normale de Bonneuil, inquiets de la déficience actuelle du recrutement des instituteurs-maîtres-formateurs - I.M.F. - et des directeurs d'école d'application - D.E.A. - exigent à l'unanimité les points suivants :

- revalorisation indiciaire des I.M.F. ; alignement sur les I.M.F.A.I.D.E.N.-I.M.F. attachés à l'inspection départementale de l'éducation nationale ;
- revalorisation en conséquence des D.E.A. ;
- refus de la précarité de la fonction comme dans certains départements ;
- refus du rôle de formateur des maîtres-directeurs ;
- possibilité d'une formation universitaire d'un an au moins au cours de la carrière dans le cadre de leur propre formation continue.

Elle considère que les revendications avancées par ces formateurs doivent être satisfaites rapidement, car elles relèvent de la revalorisation de la fonction enseignante et de l'amélioration significative de la formation des instituteurs, qui constituent des priorités pour l'éducation nationale.

Elle lui demande donc de bien vouloir lui faire connaître les décisions qu'il sera amené à prendre dans ce sens. (N° 11.)

La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer. Madame le sénateur, le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, est attentif à la situation des personnels qui participent à la formation des instituteurs.

Ces personnels, les directeurs d'école annexe et d'application et les instituteurs-maîtres-formateurs, restent rémunérés sur la base de l'échelle indiciaire des instituteurs. Ils ont donc bénéficié du plan de revalorisation de la carrière des instituteurs, dont la dernière tranche a été mise en œuvre en 1988.

Les instituteurs-maîtres-formateurs en école normale perçoivent, ajoutée à leur traitement d'instituteur, une bonification indiciaire de 15 points - indice nouveau majoré.

Les directeurs d'école annexe et d'application perçoivent, quant à eux, selon l'importance de l'établissement dirigé, une bonification indiciaire de 15 points pour le premier groupe, de 26 points pour le deuxième groupe ou de 34 points pour le troisième, soit le traitement d'instituteur plus 30, 41 ou 49 points.

Depuis plusieurs années, les instituteurs-maîtres-formateurs en école normale revendiquent le même régime de rémunération que les instituteurs-maîtres-formateurs auprès des inspecteurs départementaux de l'éducation nationale. Ces derniers bénéficient, en effet, en matière de rémunération, d'une assimilation aux directeurs d'école annexe classés dans le deuxième groupe, qui perçoivent le traitement d'instituteur plus 41 points nouveaux majorés.

Le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, souligne toutefois que, si ces deux catégories de personnels participent à la formation des maîtres, leurs fonctions et leurs charges de service sont sensiblement différentes.

En l'absence de textes spécifiques, et compte tenu des fonctions qui sont les leurs en matière de formation, animation, soutien pédagogique, les instituteurs-maîtres-formateurs auprès des inspecteurs départementaux de l'éducation nationale obéissent en effet à l'horaire normal de la fonction publique.

En revanche, les instituteurs-maîtres-formateurs en école normale assurent un service hebdomadaire total de vingt-quatre heures, soit dix-huit heures d'enseignement devant les élèves dans les classes d'application et six heures, à l'école normale, consacrées aux actions de formation, d'animation et de recherche.

En ce qui concerne la question du recrutement des instituteurs-maîtres-formateurs en école normale, la note de service du 11 février 1981, relative à la carte des classes des écoles annexes et des classes d'application, fixe le contingent d'instituteurs-maîtres-formateurs d'école normale autorisé pour chaque département. La note de service du 1^{er} juillet 1985 précise que ce contingent peut, sur autorisation ministérielle, être modifié si l'évolution des effectifs d'élèves-instituteurs l'exige. Il appartient donc aux inspecteurs d'académie, directeurs des services départementaux de l'éducation, de présenter, avec l'accord des recteurs d'académie, les modifications qu'ils jugent souhaitables pour répondre aux exigences de la formation initiale.

Les fluctuations annuelles des effectifs d'élèves-instituteurs peuvent parfois justifier la fermeture de certaines classes d'application. Il n'est cependant pas raisonnable de parler de « précarité » des fonctions d'instituteurs-maîtres-formateurs en école normale.

Par ailleurs, le statut des maîtres-directeurs étant en cours d'abrogation, le refus du rôle de formateur des maîtres-directeurs est devenu une revendication sans objet.

Il convient de signaler enfin que, comme tous les instituteurs, les instituteurs-maîtres-formateurs en école normale bénéficient des dispositions de la circulaire n° 72-240 du 20 juin 1972 relative à la mise en œuvre de la formation continue des instituteurs. Ce texte prévoit que tout instituteur titulaire en position d'activité a droit à un crédit de formation à temps plein équivalent à une année scolaire, à répartir sur la carrière.

Madame Luc, les instituteurs-maîtres-formateurs peuvent participer, comme l'ont fait plusieurs centaines d'entre eux en 1987-1988, aux stages d'initiative nationale prévus par le programme national de formation continue de la direction des écoles. Il s'agit là de stages de haut niveau destinés aux formateurs d'instituteurs. Ces sessions permettent de répondre aux besoins de formation des instituteurs-maîtres-formateurs et ne font pas double emploi avec celles qui peuvent être organisées par les recteurs, dans leur académie.

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

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, je vous remercie d'avoir groupé mes questions.

Monsieur le ministre, j'ai beaucoup de considération, comme vous le pensez, pour votre fonction de ministre de la mer, mais, étant donné le nombre et l'importance des questions déposées par Mme Beaudeau et par moi-même, je déplore l'absence d'un des ministres de tutelle.

Au premier rang des préoccupations des enseignants se trouve placée celle de la revalorisation de leur fonction et de leur propre formation initiale et continue. Tel est le sens de la question que je vous ai posée aujourd'hui en me faisant l'interprète des formateurs du département du Val-de-Marne.

Or, assurer à tous les jeunes une formation de qualité et revaloriser en profondeur et de manière substantielle les métiers de l'enseignement constituent deux objectifs indissociables.

Comment, en effet, prétendre améliorer le système éducatif, lutter contre l'échec scolaire et mobiliser les personnels à cette fin sans commencer par reconnaître l'importance de leur rôle et, en conséquence, sans leur accorder les salaires, les conditions de travail et, plus généralement, le statut professionnel et social correspondant ?

Ainsi, lorsque les instituteurs revendiquent pour leur salaire et la revalorisation de leur fonction, ils le font non seulement pour eux, pour leurs conditions de vie de salarié, mais aussi pour la qualité même et la démocratisation du service public d'enseignement. Le retard moyen des salaires des instituteurs sur ceux du privé, à qualification identique, est d'au moins 2 p. 100, soit quelque 1 500 francs mensuels. Est-

ce trop demander quand on sait qu'une telle mesure, qui doit être prise d'urgence, représente à peine 1,4 p. 100 des 474 milliards de francs votés pour la loi de programmation militaire et de surarmement ?

Outre la revalorisation d'ensemble de la fonction enseignante, des corrections s'imposent au sein même de certaines catégories. Ainsi en est-il des instituteurs-maîtres-formateurs, dont font partie, avec les directeurs et les professeurs d'école normale, les inspecteurs départementaux et leurs conseillers pédagogiques de l'équipe des formateurs du département.

Ils interviennent dans les actions de formation initiale et continue des instituteurs. Ils ont un rôle spécifique à tenir qui passe par l'obtention préalable d'un certificat d'aptitude également spécifique, le certificat d'aptitude aux fonctions d'instituteur-maître-formateur qui consacre leur formation et leur qualification.

Il est anormal que les détenteurs de ce même certificat aient des situations indiciaires différentes selon qu'ils sont affectés comme instituteur-maître-formateur dans une école normale ou - c'est cela qui importe - comme conseiller pédagogique auprès d'un inspecteur départemental de l'éducation nationale.

Un de vos prédécesseurs, monsieur le ministre, avait écrit voilà quelques années que les C.P.A.I.D.N. avaient droit à un indice supérieur parce qu'ils n'avaient plus à enseigner à des élèves en classe. Cet argument, aujourd'hui comme hier, n'est vraiment pas recevable.

La revendication de la revalorisation des instituteurs-maîtres-formateurs par un alignement indiciaire sur les I.M.F.A.I.D.E.N. ou C.P.A.I.D.E.N. est donc légitime. La situation indiciaire des directeurs d'école normale d'application - les D.E.A. - doit être également revue. La note n° 88-228 du 14 septembre 1988 donne la nouvelle classification indiciaire des maîtres-directeurs qui devrait devenir, à terme, celle des directeurs d'école. Or, à la lecture des tableaux, on constate, par exemple, que le traitement d'un maître-directeur d'une école de dix classes et celui d'un directeur d'une école d'application de dix classes également ne diffère que d'un point d'indice, soit 23 francs par mois.

Il me paraît indispensable que la spécificité de la fonction soit reconnue au niveau du traitement et que soient réexaminées les grilles de rémunération avec, au moins, le respect des parités antérieures.

Outre la question de la revalorisation indiciaire, les I.M.F. et les D.E.A. vous posent également celle de leur formation initiale et continue. En effet, mieux former des enfants, c'est d'abord mieux former les enseignants. Cela passe par le développement d'une formation s'appuyant sur les résultats des avancées scientifiques et universitaires les plus récentes, des recherches pédagogiques initiées par l'institut national de la recherche pédagogique et sur l'expérience engrangée par tout le potentiel de formateurs existants : professeurs d'écoles normales comme instituteurs-maîtres-formateurs.

Compte tenu des exigences nouvelles de la formation des instituteurs, de l'élévation du niveau de recrutement au D.E.U.G. - et au-delà - il faut correctement préparer les maîtres-formateurs à ces situations nouvelles. C'est tout le sens de leur demande comme première étape d'une formation universitaire d'un an au moins dans le cadre de la formation continue.

Monsieur le ministre, il faut faire droit à ces exigences...

M. le président. Madame Luc, je vous prie de conclure. Vous avez déjà dépassé votre temps de parole d'une minute.

Mme Hélène Luc. Il s'agit d'un enjeu important pour les jeunes et les enseignants. Des négociations doivent s'ouvrir sans tarder sur ces sujets.

Monsieur le ministre, la question que je vous ai posée est aujourd'hui au cœur des problèmes d'actualité. Hier, la puissante journée de grèves et de manifestations a rassemblé des milliers de fonctionnaires, parmi lesquels de très nombreux enseignants. Il faut que vous preniez en compte le grand mécontentement des enseignants qui ont à cœur que notre système éducatif ait la capacité de satisfaire les immenses besoins de formation de notre société. Cela passe par la revalorisation immédiate de leur fonction et de leur formation.

Il convient également que les problèmes des instituteurs-maîtres-formateurs et directeurs d'écoles d'application fassent partie des discussions annoncées par M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et

des sports, hier soir à la télévision. Il est grand temps qu'un changement de cap soit enfin pris car, jusqu'à présent, ils n'ont pas obtenu de réponse.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Bravo !

M. le président. Pas de réponse ! C'était sûr, d'ailleurs, comme chaque fois que le ministre compétent n'est pas présent !

Je me permets de rappeler que l'article 48, alinéa 2, de la Constitution prévoit une séance par semaine pour les questions. Si nos collègues usent de leur droit de se faire remplacer, cette pratique perd complètement son sens, mais si les ministres font de même, elle le perd également !

SITUATION DU CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE TREMBLAY-LES-GONESSE

M. le président. Mme Hélène Luc tient à faire part à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, chargé de la jeunesse et des sports, de sa vive inquiétude suite aux graves menaces qui pèsent sur le circuit Carole et le terrain de moto-cross situés à Tremblay-lès-Gonesse. Le bail passé entre l'Etat et l'A.F.T.R.P. - agence foncière et technique de la région parisienne - ne serait pas renouvelé, ce qui entraînerait par le fait la suppression de cet équipement qui répond aux besoins des motards et des jeunes.

En effet, il permet la pratique de la moto dans les meilleures conditions de sécurité. C'est d'ailleurs pour cela qu'il a été créé afin de mettre fin à la longue série d'accidents mortels à Rungis. Il permet également la tenue d'épreuves sportives, telles celles que vient d'organiser le moto-club Axe 94 de Choisy-le-Roi avec le concours du conseil général du Val-de-Marne, épreuves qui rencontrent un grand succès populaire.

Elle lui demande donc de faire en sorte que soit abandonné tout projet d'opération immobilière sur ces terrains. Elle lui demande également d'assurer le développement du circuit Carole avec l'apport de tous les moyens nécessaires, y compris la rétrocession des terrains aux collectivités territoriales intéressées par l'existence d'un grand complexe moto s'adressant à tous les motards (n° 6).

C'est grâce à l'obligeance du Gouvernement - vous pouvez l'en remercier, madame Luc - que cette question est appelée maintenant.

La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, nous nous retrouvons, M. le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports et moi-même, au sein de la mission interministérielle de la mer que je préside, au nom du Premier ministre. A ce titre, Mme le sénateur acceptera peut-être que je puisse répondre à la question qu'elle a bien voulu poser en appelant l'attention du secrétaire d'Etat chargé de la jeunesse et des sports sur le devenir du circuit Carole.

Comme le sait l'honorable parlementaire, le syndicat d'aménagement et d'équipement des pays de France et d'Aulnoye a manifesté, le 14 septembre 1987, son intention de se désengager de la gestion de ce circuit : membre du comité consultatif du circuit Carole, il ne parvient plus à assurer l'équilibre budgétaire.

Par ailleurs, la fédération française de motocyclisme, à la recherche d'une implantation pour son centre national en région parisienne, semble prête à reprendre la gestion du circuit tout en respectant les contraintes que supporte le syndicat. Elle se propose également de reprendre l'ensemble des travaux d'entretien du circuit, y compris le gros entretien qui, actuellement, est à la charge de l'Etat.

Le président du syndicat a été avisé par M. le directeur des sports du non-renouvellement de la concession au 31 décembre 1988. Néanmoins, il est convenu que le comité consultatif du circuit Carole se réunisse prochainement, afin de proposer une solution permettant d'assurer une meilleure pratique sportive du motocyclisme, et cela, bien entendu, dans les conditions de sécurité les plus satisfaisantes.

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

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, excusez-moi, mais la réponse n'est pas très nette. Je souhaiterais savoir si le circuit Carole pourra rester à Tremblay-lès-Gonesse.

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Monsieur le président, je pensais m'être fait comprendre. Je répète ce que j'ai dit : « Par ailleurs, la fédération française de motocyclisme, à la recherche d'une implantation pour son centre national en région parisienne, semble prête à reprendre la gestion du circuit tout en respectant les contraintes que supporte le syndicat. Elle se propose également de reprendre l'ensemble des travaux d'entretien du circuit, y compris le gros entretien qui, actuellement, est à la charge de l'Etat. »

Je crois que vous avez la réponse.

M. le président. Madame Luc, étant dûment éclairée, vous renoncez sans doute à la parole... (Sourires)

Mme Hélène Luc. Non, monsieur le président !

M. le président. Alors, je vous la donne, mais pour cinq minutes seulement.

Mme Hélène Luc. Je ne renonce pas à la parole parce que je pense que les problèmes ne sont peut-être pas définitivement réglés par cette réponse. Cela dit, elle peut aider à résoudre la question que je soulève, car elle contient des éléments allant dans le sens des préoccupations de tous ceux qui sont attachés au maintien et au développement du circuit Carole, et dont je me suis fait l'interprète.

Maintenant, il faut tenir les engagements et ouvrir sans délai les discussions avec toutes les parties prenantes. En effet, le circuit Carole est le seul de ce type, en France, à répondre de manière très satisfaisante aux besoins des motards, des jeunes et de tous les passionnés de la moto. Il permet la pratique de la moto dans les meilleures conditions de performance et de sécurité. L'expérience de dix années a apporté la preuve qu'on peut concilier avec bonheur compétition sportive et pratique des sports mécaniques dans une optique de détente, de loisir, de prévention et d'éducation des jeunes au pilotage et à la sécurité.

Tout ce que permet le circuit Carole est à la fois unique et original. Grâce à sa gratuité d'entrée quarante week-ends par an, les douze autres étant réservés à la compétition, le circuit Carole est accessible à toutes les couches de population.

Je me permets de vous rappeler, monsieur le ministre, combien les élus communistes de la région parisienne, ceux du Val-de-Marne en particulier, étaient préoccupés au premier chef, se sont battus et ont œuvré en vue de l'édification de cet équipement voilà dix ans. Il s'agissait alors d'en finir avec cette longue série de morts et de blessés parmi les jeunes qui pratiquaient alors leur sport favori sur les parkings du marché d'intérêt national de Rungis, dans le Val-de-Marne.

Depuis sa création, le circuit Carole - du nom de la dernière victime de Rungis, qui avait seize ans - reçoit chaque semaine des milliers de motards qui viennent parfois de très loin. Aucun accident n'a été enregistré depuis son ouverture. Son accessibilité est facilitée par la proximité des autoroutes.

Les investissements qui y ont été réalisés s'élèvent à plusieurs milliards de francs ; dernièrement encore, une nouvelle tour de contrôle, d'une valeur de 2 millions de francs, vient d'être réalisée. Dès lors, la suppression du circuit Carole conduirait aussi à un immense gâchis financier. De nombreuses communes de la région parisienne, en versant une subvention de dix centimes par habitant, offrent à leurs jeunes habitants férus de sport mécanique la possibilité d'une utilisation permanente du circuit. Depuis sa création, il a, d'ailleurs, permis l'éclosion de nombreux talents.

L'éventualité de la suppression du circuit Carole ne pourrait donc qu'inquiéter, eu égard aux conséquences qui s'en suivraient. J'espère que nous parviendrons à sauver ce circuit, et que M. le ministre de la jeunesse et des sports nous aidera autant qu'il le pourra, ce dans les meilleures conditions financières possible. En effet, il est bien évident que, si la décision de fermer ce circuit avait été arrêtée - mais n'en parlons plus, puisque l'engagement vient d'être pris, me semble-t-il, de le maintenir, ce dont je me félicite - je tiens à vous déclarer ici, monsieur le ministre, qu'avec les associations de motards et de jeunes, avec les pilotes et les amateurs, avec mes amis Georges Valbon et Michel Germa, prési-

dents des conseils généraux, les élus communistes de la région parisienne, nous nous y serions opposés très fermement. Nous avons eu très peur !

L'association Axe 94 de Choisy-le-Roi, qui a organisé avec succès, en avril dernier, le trophée du conseil général du Val-de-Marne et qui, avec le concours de la municipalité de Choisy-le-Roi, permet à de nombreux jeunes Choisyens d'orienter positivement leurs loisirs vers le sport mécanique, a lancé une pétition pour que « Carole ne meure pas une deuxième fois » ; elle a recueilli 4 000 signatures que je vais d'ailleurs vous remettre, puisque les responsables de cette association, que j'ai reçus cette semaine, m'ont demandé de vous les transmettre.

Comme vous pouvez le constater, le mécontentement des motards était grand depuis qu'ils avaient appris le choix de l'abandon des terrains fait par l'agence foncière technique de la région parisienne, propriétaire des 18 hectares de terrain, et par l'Etat, propriétaire du circuit, lequel serait ainsi sacrifié sur l'autel de la spéculation foncière et des projets de recomposition de la région parisienne en une vaste place financière et de loisirs de luxe comprenant Eurodisneyland, golf, hôtels quatre étoiles pour hommes d'affaires et autres « gagners » volant de sièges sociaux en places boursières.

Je crois que le maintien de ce circuit sur ces terrains sera très apprécié des motards et je demande à M. le ministre de faire tout ce qui est possible pour que le fonctionnement, en liaison avec le conseil général et les communes de Seine-Saint-Denis, puisse s'opérer dans les meilleures conditions financières possible.

M. Marie-Claude Beaudeau. Très bien !

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Je voudrais dire à Mme Luc que le Gouvernement est sensible à tous les problèmes qui concernent la jeunesse et qu'il se reconnaît dans toutes ses aspirations. C'est la raison pour laquelle il ne pouvait qu'être favorable à ce projet et qu'il a déployé tous ses efforts pour que la fédération française de motocyclisme puisse revoir sa décision. Sa position n'est pas définitive, mais je crois qu'elle est en bonne voie.

Par ailleurs, M. Michel Delebarre, ministre des transports, est soucieux de la sécurité, notamment de l'action pédagogique. Tout cela ne peut que concourir au maintien du circuit Carole. Du reste, avec un aussi beau nom... (*Mme Hélène Luc remet la liste de signatures à M. le ministre.*)

M. le président. Je suis saisi d'une demande d'intervention de l'ordre des questions par M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, qui, lui, est présent. Je pense que cette présence est un élément suffisant pour que nous lui donnions satisfaction. Les questions qui viendraient en discussion dès à présent sont les questions nos 4, 24 et 5 de Mme Beaudeau, toutes adressées à M. le ministre d'Etat.

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

Il en est ainsi décidé !

PROGRAMMATION ET TRACÉ DU BOULEVARD INTERCOMMUNAL DU PARISIS

M. le président. Mme Marie-Claude Beaudeau demande à M. le ministre des transports quelles mesures il envisage pour que le boulevard intercommunal du Parisis soit réalisé rapidement afin de relier la région de Roissy-en-France à la région d'Argenteuil, les deux grands pôles d'activités du département du Val-d'Oise.

Elle lui demande quelle programmation est envisagée pour la réalisation des différents tronçons devant poursuivre la voie nouvelle actuellement décidée entre Gonesse et Sarcelles.

Elle lui demande quelle intervention il envisage pour que disparaissent les nuisances que provoquerait le tracé actuel du boulevard intercommunal du Parisis dans la région de Bonneuil-en-France, Arnouville-lès-Gonesse et Sarcelles.

Elle lui demande quelle est sa position vis-à-vis de la proposition de traversée souterraine de Sarcelles par le boulevard intercommunal du Parisis, seule solution susceptible de

préservé efficacement la zone résidentielle du Haut-du-Roy, la cité Malesherbes, les équipements sportifs de Sarcelles et le futur projet du cœur de ville. (N° 4.)

La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Maurice Faure, ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, Monsieur le président, en réalité, les questions nos 4 et 24 de Mme Beaudeau seront groupées dans la réponse que je vais lui faire, puisqu'elles se réfèrent au même sujet.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Effectivement, ces questions sont liées.

M. le président. Dans ces conditions, elles peuvent être appelées conjointement.

Par sa question n° 24, Mme Marie-Claude Beaudeau confirme à M. le ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, la nécessité de modifier le tracé du boulevard intercommunal du Parisis sur la commune de Bonneuil-en-France et Arnouville-lès-Gonesse - Val-d'Oise - et la nécessité de prévoir le passage de cette voie en souterrain dans la traversée de la ville de Sarcelles.

Elle lui demande quelles mesures nouvelles il envisage pour éviter les nuisances et préserver la sécurité des habitants de cette région (n° 24).

La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Maurice Faure, ministre d'Etat. Madame le sénateur, la question suivante, n° 5, qui porte sur l'autoroute A 16, soulève d'autres problèmes concernant la même région. De tout cela, votre collègue du Val-d'Oise, M. Perrein, est venu m'entretenir voilà quinze jours environ.

Le boulevard intercommunal du Parisis - le B.I.P., comme l'on dit de façon populaire dans le quartier - est une voie inscrite au schéma directeur de la région d'Ile-de-France, qui relie l'autoroute du Nord et l'autoroute A 15.

Ses emprises sont réservées dans les plans d'occupation des sols des communes concernées. Il est principalement destiné à améliorer la desserte, à partir des autoroutes A 1 et A 15, de l'importante zone urbanisée de l'est de la vallée de Montmorency qui compte des communes très peuplées comme Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Eaubonne et Gonesse.

La réalisation de cette infrastructure est prévue par tranches fonctionnelles successives.

La première section, comprise entre l'autoroute A 1 et la R.N. 370 à Gonesse, a été déclarée d'utilité publique le 11 mars 1988 ; les travaux correspondants seront engagés sous la maîtrise d'ouvrage du département du Val-d'Oise, pour une mise en service prévue pour la fin de 1990.

Les études de la section suivante, entre la R.N. 370 et la R.N. 1, qui relie Sarcelles et Groslay à Gonesse, sont en cours. Cette section sera à maîtrise d'ouvrage de l'Etat. Un avant-projet a été élaboré, en liaison avec les communes concernées : Groslay, Sarcelles, Arnouville-lès-Gonesse, Garges-lès-Gonesse, Bonneuil-en-France et Gonesse. Conformément à la loi du 18 juillet 1985, une procédure de concertation publique a eu lieu pendant l'été dernier. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération débutera dans quelques semaines. L'opération elle-même pourrait s'étaler sur la durée des deux prochains contrats Etat-région, c'est-à-dire sur les dix ans à venir.

Dans la traversée de Sarcelles, la voie projetée est en tranchée, entre 2,5 mètres et 6 mètres au-dessous du niveau du sol, et en particulier à 6 mètres au droit de la zone résidentielle du Haut-du-Roy.

La distance séparant la voie des immeubles permet la réalisation d'écrans antibruit et de buttes de terre plantées. Ces dispositifs permettront d'obtenir un niveau sonore comparable au niveau actuel pour la cité Malesherbes et le Haut-du-Roy, compte tenu de la présence actuelle du C.D. 125, qui supporte un trafic important.

La couverture partielle du B.I.P. au droit de la cité Malesherbes a été étudiée, à la demande de la commune.

Cette solution, beaucoup plus onéreuse, n'apporterait pas d'amélioration significative du point de vue sonore sur la cité Malesherbes, en raison de la présence à proximité immédiate d'un échangeur avec le C.D. 125, présence qui interdit la couverture continue.

S'agissant des sections suivantes, situées entre la R.N. 1 et l'autoroute A 15, les études sont en cours. Les contraintes du site sont importantes, en particulier la forte urbanisation de la vallée de Montmorency et la présence de la nappe phréatique à Enghien.

La priorité porte sur la réalisation du tronçon C.D. 109 - autoroute A 15. La concertation avec les élus locaux se poursuit. Le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sur le tronçon C.D. 109 - autoroute A 15 devrait intervenir en 1989 ou 1990.

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

Mme Marie-Claude Beaudeau. Monsieur le ministre d'Etat, je vous remercie d'être venu en personne répondre à la question que je vous avais posée le 28 juillet sur le Parisis.

Cette question a fait l'objet, le 6 octobre dernier, d'une réponse qui a été publiée au *Journal officiel*. C'est cette réponse que vous venez de me relire. Elle appelle de ma part deux remarques.

Premièrement, le boulevard intercommunal du Parisis est donc confirmé au schéma directeur d'urbanisme de la région d'Ile-de-France ; sa réalisation est prévue par tranches fractionnelles successives. Cette réponse me satisfait tout à fait. Elle rejette ce qui avait été appelé la voie Gonesse - Sarcelles comme une réalisation en soi et qu'avaient entériné la direction départementale de l'équipement et la majorité du conseil général du Val-d'Oise.

Le boulevard intercommunal du Parisis se fera d'Argenteuil à Gonesse. Je vous dis qu'il faut en accélérer la réalisation ; des besoins pressants existent en matière de circulation dans le Val-d'Oise ; il faut les satisfaire très rapidement.

Ma deuxième remarque aura trait à la procédure de concertation publique en cours. Dans notre esprit, « concertation publique » signifie prise en compte des propositions des habitants et des élus d'une région. Sur deux points, les propositions suivantes doivent, à notre avis, être retenues, et je vous demande d'y réfléchir.

Premièrement, à Bonneuil-en-France, la solution proposée par l'association pour la défense de l'environnement et les questions d'urbanisme d'Arnouville-lès-Gonesse et les territoires environnants, qui reprend d'ailleurs des propositions faites par la direction départementale de l'équipement en 1981 pour la déviation du chemin départemental 84, doit être retenue pour les raisons suivantes : elle préserve la population de Bonneuil-en-France, y compris les habitants du hameau des Tulipes, les populations du Petit Parc, des Quinconces à Arnouville de toutes les nuisances ; des échanges de parcelles avec l'aéroport du Bourget sont possibles.

Le projet de l'association ADEQUATE fait preuve d'imagination créatrice en utilisant le périmètre du bassin de retenue comme échangeur en forme d'anneau. C'est, à mon avis, une proposition intelligente, qui rompt avec la pratique de l'échangeur, mangeur et stérilisateur de surfaces.

Cette solution servira la circulation sans entraîner de nouvelles expropriations, tout en élargissant le trafic des quartiers pavillonnaires d'Arnouville-lès-Gonesse et de Bonneuil-en-France.

De plus, le projet fusionne autoroute et déviation du chemin départemental 84 en un tracé unique.

Ce projet est donc logique, raisonnable au plan financier, d'intérêt public, et il faut le retenir.

A Sarcelles, je regrette que vous rejetiez la solution de traversée en souterrain. Vous ne contestez pas que « cette solution serait de nature à résoudre un certain nombre de difficultés rencontrées au niveau des zones du Haut-du-Roy, de la cité Malesherbes et des équipements sportifs de cette ville ». Vous pourriez ajouter, monsieur le ministre d'Etat, que c'est la seule solution pour supprimer totalement les nuisances multiples subies par la population de cette zone, pour préserver les équipements sportifs et, surtout, pour éviter la coupure de la ville en deux.

Je me permets d'ajouter, enfin, que cette proposition est celle de la population unanime. Il faut donc la retenir.

Pour vous opposer au passage en souterrain, vous avancez deux arguments dans la réponse que vous m'avez faite.

D'abord, vous nous dites que la voie souterraine ne permettrait pas un accès direct à Sarcelles par le C.D. 125, car il n'y aurait pas d'échangeur à cet endroit. J'ai consulté des

techniciens, monsieur le ministre : ils considèrent que deux bretelles d'entrée et de sortie sont possibles et souhaitables pour éviter que le trafic ne débouche dans la voirie de la ville, pour la desserte de la zone industrielle notamment.

Cette proposition, contrairement à ce que vous affirmez - je regrette de vous le dire - dégagerait la voirie actuelle et mettrait fin aux nuisances et à l'insécurité, en évitant la sortie et l'entrée directement dans la ville, comme le prévoit le projet actuel.

Pour rejeter la solution que je propose, vous avancez un deuxième argument : vous nous dites qu'elle coûterait cher. Certes, la qualité de la vie des Sarcelloises et des Sarcellois, leur sécurité, l'avenir de leur ville supposent une aide. L'Etat doit la consentir. Il suffirait, monsieur le ministre d'Etat, de la somme consacrée à quelques accessoires d'un avion bombardier pour financer le souterrain.

Ce surcoût ne serait pas très élevé ; je vous demande de le faire chiffrer.

Vous prétendez donc que, compte tenu des très faibles avantages qu'elle présente, cette solution ne paraît pas devoir être retenue. Je vous laisse la responsabilité de cette assertion, monsieur le ministre d'Etat. Pour ma part, je considère que préserver la qualité de la vie des habitants du Haut-du-Roy, de la cité Malesherbes, sauvegarder les équipements sportifs, éviter la coupure de Sarcelles par une autoroute à deux fois deux voies, décongestionner les voies de circulation de cette ville, assurer une desserte rationnelle de la zone industrielle, constituent autant d'avantages.

Je vous demande, monsieur le ministre, de revoir votre position, de consulter sérieusement la population de toute la région de Bonneuil-en-France et de Sarcelles ; elle vous confirmera que c'est la voie souterraine qui est la bonne solution.

TRACÉ DE L'AUTOROUTE A 16 DANS LE DÉPARTEMENT DU VAL-D'OISE

M. le président. Mme Marie-Claude Beaudeau demande à M. le ministre des transports de modifier rapidement le projet de tracé de l'autoroute A 16 dans la traversée du département du Val-d'Oise, et plus particulièrement dans la région de Ronquerolles et la zone urbanisée de Villiers-le-Bel, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, pour tenir compte de l'avis quasi unanime des habitants et des élus des régions concernées.

Elle insiste auprès de lui pour que la proposition d'un autre tracé plus rationnel, moins onéreux, plus conforme aux besoins actuels et d'avenir en matière de circulation de cette région appelée, avec la présence de l'aéroport international Roissy - Charles-de-Gaulle, à un grand développement, soit retenue, évitant la traversée de Ronquerolles, se situant au nord de Villiers-le-Bel et rejoignant l'autoroute A 1 et le boulevard intercommunal du Parisis dans une zone située entre Gonesse et Aulnay-sous-Bois. (N° 5.)

La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Maurice Faure, ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement. Cette question diffère de la précédente, qui portait sur le tracé d'une route à deux fois deux voies, sans péage, c'est-à-dire relevant pour l'essentiel du budget de l'Etat et du budget de la région, à l'exception d'une partie relevant de la voirie départementale, à la sortie de l'autoroute A 1.

Avec Mme Beaudeau, le débat est un peu inégal : elle connaît évidemment beaucoup mieux que moi le détail des lieux ; je ne saurais lui répondre avec autant de précision qu'elle en a apporté à réfuter mon point de vue.

Cela dit, l'expérience que j'ai acquise depuis que j'exerce mes fonctions actuelles m'a appris deux choses. Tout d'abord, à entendre les élus communistes, il suffit de prendre sur les crédits de la défense nationale pour résoudre les questions budgétaires des problèmes qu'ils soulèvent. Ce n'est pas plus difficile que cela !

En l'occurrence, le problème est surtout d'ordre budgétaire. Si je vous suivais - et je n'ai aucun empêchement intellectuel à vous suivre dans cette affaire - nous n'atteindrions alors l'extrémité du boulevard, au rythme des crédits prévisibles - et cela, aucun miracle ne saurait le contourner - que dans trente ans au lieu de quinze. Il faut donc choisir. Sauf à ce qu'il y ait des propositions de contributions supplémentaires substantielles de la part des collectivités locales !

Ensuite, plus j'avance dans l'étude de la voirie en région parisienne, plus je me heurte à la suggestion de réaliser toutes ces voiries en souterrain. Sans doute ne pourrions-nous pas l'éviter sur quelques tronçons, pour des raisons de classement historique ou autres. Il faut bien avoir conscience cependant qu'en voie souterraine le coût est de un milliard de francs le kilomètre. Ce problème se posera surtout pour achever de dessiner le contournement de Paris par la A 86.

Mais je me suis évadé du sujet. Je reviens à la A 16, qui, elle, est une liaison concédée aux sociétés autoroutières et, par conséquent, à péage.

Je vous remercie de me poser cette question, qui revêt une très grande importance pour la partie nord de l'Île-de-France.

Dans une certaine mesure, j'ai trouvé l'affaire pratiquement « bouclée ». Je donne, je dois le dire, mon adhésion personnelle aux solutions retenues, encore que je sois ouvert - et ce sera l'objet de ma conclusion - à une dernière concertation avant la phase définitive de décision.

Je rappellerai d'abord que l'autoroute A 16, qui doit relier Paris à Amiens et Boulogne et ainsi assurer la liaison avec le tunnel sous la Manche, à une date aussi proche que possible de la date prévue pour l'ouverture de celui-ci, ne peut s'arrêter aux limites de la région d'Île-de-France, et nous sommes bien d'accord sur ce point.

Votre question évoque deux problèmes distincts : le premier, ponctuel, est relatif aux conditions de passage au droit de Ronquerolles ; le second, plus général, est lié au rôle de l'A 16 en région Île-de-France.

A Ronquerolles, la décision ministérielle du 3 mai 1988 a arrêté le tracé longeant la R.N. 1. Toutefois, suite à l'intervention d'un certain nombre d'élus de l'Oise et du Val-d'Oise, un complément d'études portant sur le tracé proposé par ces élus et passant à l'ouest de Ronquerolles a été demandé à mes services techniques.

Les résultats de ce complément d'études seront prochainement présentés et discutés, lors d'une ultime concertation à ce niveau d'études. Je ne les connais pas encore mais j'ai indiqué que, personnellement, j'avais une certaine sympathie pour le deuxième tracé, qui est assez unanimement suggéré par les élus.

Sur le rôle de la A 16 en Île-de-France, qui est le point contentieux de cette question, je rappellerai au préalable la fonction des diverses infrastructures prévues dans le Val-d'Oise.

Les échanges interrégionaux de trafic vers l'Ouest seront assurés par la R.N. 322 doublée, puis par la A 86 ou la A 15.

Quant aux autres trafics, ils seront assurés par la prolongation de l'autoroute A 16 en région parisienne jusqu'au boulevard intercommunal du Parisis - dont nous venons de parler - puis jusqu'à la A 3, la A 104 ou la A 1 pour les échanges avec l'Est et Roissy et jusqu'à la A 1 et la A 86 pour les échanges avec la proche couronne Nord et Paris.

En accord avec les élus régionaux, le précédent gouvernement a, de plus, réaffirmé lors du comité interministériel pour l'aménagement du territoire de 1987 l'importance de l'autoroute A 16 dans le réseau régional, comme, d'une part, le maillon de la rocade francilienne entre le B.I.P. à Sarcelles et la R.N. 184 à l'Isle-Adam et, d'autre part, comme une voie radiale drainant le trafic d'un vaste secteur compris entre les autoroutes A 1 et A 15 dans la partie urbanisée des départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise.

Les études de trafic, menées sur la base du tracé qui figure au schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France depuis 1965, permettent d'illustrer le poids prépondérant de la vocation urbaine de l'autoroute A 16 en Île-de-France.

A l'horizon 1995, proche de la mise en service, le trafic sur l'autoroute A 16 aux limites de l'Île-de-France serait d'environ 12 000 véhicules par jour. A l'entrée de la section urbaine au droit d'Ecouen, il dépasserait 20 000 véhicules par jour et atteindrait environ 30 000 véhicules par jour à l'entrée de Paris, avec une pointe proche de 40 000 véhicules par jour au nord du B.I.P.

Dès qu'on arrive à la hauteur de Villiers-le-Bel, plus de 90 p. 100 du trafic de l'autoroute A 16 est interne à l'Île-de-France, ce qui illustre le rôle essentiellement urbain de cette section.

De plus, la réalisation de l'autoroute A 16 améliorerait très sensiblement les conditions de circulation et d'environnement des riverains des autres voies du secteur urbain.

La R.N. 1 est actuellement très saturée, avec plus de 50 000 véhicules par jour, et dangereuse. Les R.N. 16, R.N. 17, R.N. 370, R.N. 301, C.D. 29 et C.D. 125 écoulent de 20 000 à 30 000 véhicules par jour dans de mauvaises conditions, du fait de leurs caractéristiques disparates et discontinues.

Leur trafic serait alors diminué de tout le trafic prévu sur l'autoroute A 16. Ce transfert représente une baisse de 20 p. 100 à 40 p. 100 sur les principales voies concernées ; il serait sensible aussi sur les autres voies du secteur, C.D. 29, R.N. 30, C.D. 114, et même sur l'autoroute A 1 au nord du Bourget.

Il y aura donc une amélioration très sensible dans le secteur traversé, tant pour les usagers que pour les habitants.

En ce qui concerne plus particulièrement la traversée du département du Val-d'Oise, il convient de rappeler que le tracé de base de l'autoroute A 16 en Île-de-France est réservé dans les documents d'urbanisme depuis près de trente ans. Sans doute soulève-t-il des problèmes d'insertion à proximité de la région de Ronquerolles, que je considère secondaires non pas en soi, mais par rapport au problème posé plus haut, et de la zone urbanisée de Villiers-le-Bel, Sarcelles et Garges-lès-Gonesse, où les aménagements devront être réalisés avec un soin particulier.

Les emprises réservées sont partout suffisantes pour assurer une bonne insertion dans le site urbain moyennant des dispositions techniques adaptées, écrans, buttes, traitements paysagers, et surtout couverture.

Ainsi, à Villiers-le-Bel, il y a plus de 150 mètres entre l'autoroute et les habitations, donc largement de quoi réaliser une insertion harmonieuse, d'autant que la voie nouvelle sera enfoncée ; de même, à Garges, la largeur réduite - 70 à 100 mètres - disponible devant les immeubles collectifs impose une couverture, déjà prévue.

A ceux qui s'inquiètent, je dirai que toutes les dispositions seront prises afin de protéger correctement les riverains des nuisances de bruit dans ces deux communes.

Madame le sénateur, pourquoi être tantôt favorable, tantôt opposée à cette couverture ? Dans un cas, c'est le budget de la société concessionnaire d'autoroute qui en assurera le financement, tandis que, dans l'autre cas, c'est le budget conjoint de l'Etat et de la région. Cela allongerait les délais de réalisation du projet concerné, comme je vous l'ai déjà indiqué tout à l'heure. Il n'y a pas de miracle.

Malgré cela, certaines municipalités traversées par la section urbaine de l'autoroute A 16, notamment Garges et Villiers-le-Bel, ont néanmoins proposé l'abandon de cette section urbaine et le report du débouché de l'autoroute A 16 sur le B.I.P. à l'est de Gonesse.

Vous insistez pour que l'Etat retienne une telle proposition.

Il me paraît peu raisonnable d'abandonner à tout jamais un tracé réservé, qui répond à un impérieux besoin de circulation urbaine ne pouvant être assuré autrement.

En dehors des grandes difficultés d'insertion sur le B.I.P., compte tenu des échangeurs avec l'autoroute A 1 et la R.N. 17, cette variante présenterait deux inconvénients majeurs.

Tout d'abord, elle n'offre aucune amélioration des conditions de circulation au sud du B.I.P. La zone formée par les autoroutes A 1, A 15 et le B.I.P. est alors définitivement dépourvue de toute traversée autoroutière susceptible de soulager la voirie locale.

Les seules voies déchargées par cette « variante Est » sont la R.N. 370 et le B.I.P., qui n'est de toute façon pas saturé.

Elle a aussi l'inconvénient de renvoyer le trafic de l'autoroute A 16 vers l'autoroute A 1 dans un secteur déjà très congestionné et où les conditions de circulation ne peuvent que s'aggraver avec le développement des barreaux de Roissy, Villepinte et Paris-Nord-II. Tout apport de trafic supplémentaire est donc à éviter.

Elle aurait, enfin, l'inconvénient d'être en partie concurrente du B.I.P.

Cette « variante Est » proposée pour l'autoroute A 16 apparaît, en définitive, du point de vue fonctionnel, très différente de la solution de base. Les deux solutions s'adressent

à des types de problèmes entièrement indépendants. En ce sens, il s'agit non pas de deux variantes d'une même infrastructure, mais de deux infrastructures répondant à des objectifs d'aménagement et de transport distincts.

Autrement dit, faire déboucher l'autoroute A 16 immédiatement au nord du B.I.P., c'est se préoccuper essentiellement du problème du relais entre le tunnel sous la Manche et l'agglomération parisienne en général. Le tracé de l'autoroute A 16 tel qu'il avait été retenu et qui fait déboucher cette autoroute bien au sud du B.I.P. contribue à la desserte et à la fluidité du trafic local au sein de cette zone très fortement urbanisée.

En conclusion, l'ensemble des éléments que je viens de développer assez longuement - je vous prie de m'en excuser, mais il s'agit d'un problème important - fait apparaître qu'il n'existe pas d'alternative pour l'accueil de l'autoroute A 16 dans le secteur urbain du nord de la région parisienne, si l'on veut que cette infrastructure assure pleinement ses fonctions de desserte régionale, permettant notamment de trouver des solutions à la situation critique observée actuellement sur le réseau traditionnel de ce secteur.

Il restera à en définir en temps utile les modalités de réalisation en concertation avec tous les partenaires concernés.

Je ne doute pas qu'il s'agit bien de l'objectif recherché par l'ensemble des responsables régionaux et locaux dans la région d'Ile-de-France.

J'ajoute néanmoins, tout en vous précisant que je donne personnellement mon accord aux considérations que je viens de porter à votre connaissance, que je ne me refuse pas à envisager une dernière concertation avec les élus concernés, avant la phase définitive de la décision. (M. Perrein applaudit.)

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

Mme Marie-Claude Beaudou. Monsieur le ministre d'Etat, vous nous rendez assurément hommage quand vous dites que les élus communistes s'obstinent à demander le transfert de dépenses militaires vers d'autres budgets. C'est vrai ! Nous préférons des écoles, des hôpitaux, des équipements à l'arme chimique, aux bombes à neutrons ou à la guerre des étoiles.

Vous devez vous demander, monsieur le ministre d'Etat, pourquoi la parlementaire que je suis montre une telle obstination vis-à-vis d'un projet sur lequel porterait un simple différend de tracé, donc sur une question technique.

Il s'agit non pas d'un problème technique, mais d'une question que je qualifierai de profondément politique.

Tout d'abord, la liaison avec la Grande-Bretagne est nécessaire. Le vieux rêve du tunnel sous la Manche va se réaliser. Nous en sommes satisfaits. Le principe de l'autoroute A 16 n'est donc pas en cause ; nous l'approuvons et nous l'avons déjà dit.

Ensuite se pose le problème du financement de cette autoroute. Vous nous répondez que la gestion sera confiée à une société autoroutière, qu'il s'agira donc d'une gestion privée, ce qui entraînera un péage.

C'est un choix politique que vous confirmez. L'Etat se dessaisit de son pouvoir de décision. Le profit a ses critères, qui ne correspondent pas à l'intérêt public.

Enfin, fait tout à fait nouveau et aussi politique, le transfert de gestion et, par conséquent, de décisions de tous ordres se fera pour la première fois à l'intérieur d'une zone, la banlieue parisienne, qui jusqu'alors était incluse dans un périmètre sauvegardé du péage.

Pour se rendre des cités populaires de Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Villiers-le-Bel, Arnouville à son lieu de travail, il faudra payer quotidiennement le droit d'utiliser la route. En outre, vous ne réglez aucunement les problèmes de circulation qui se posent dans ces villes. C'est pourquoi nous demandons la révision en ce qui concerne la R.N. 370.

Est-ce possible que ce soit un ministre se réclamant de la gauche qui institue une nouvelle avancée dans la pratique du péage, c'est-à-dire un recul dans le domaine des libertés et de la justice ?

La contradiction apparaît maintenant clairement : la gestion par une société autoroutière veut dire péage et profit, ce qui implique la traversée des zones les plus rentables finan-

cièrement. L'autoroute A 16 passera dans les villes, les morcellera, les asphyxiera et, pour Garges-lès-Gonesse et Villiers-le-Bel, par exemple, les mutilera.

L'intérêt public, économique, l'environnement, la qualité de la vie dans des banlieues déjà défavorisées appellent un autre tracé plus rationnel, préservant la vie des gens. C'est ce tracé que nous vous proposons et pour lequel nous nous battons.

Il est possible de traverser exclusivement une région de culture, épargnant toute région construite, fortement urbanisée.

Je l'affirme une fois de plus, le tracé proposé peut éviter Ronquerolles. Il peut également éviter l'entrée de Villiers-le-Bel pour se détourner vers la patte-d'oie de Gonesse, desservir l'aéroport de Roissy, se brancher par bretelle sur l'autoroute A 1.

Il faut soulager l'autoroute A 1. Or le projet actuel prévoit le raccordement sur l'autoroute A 1, là où l'asphyxie est la plus grande, en pleine zone urbanisée de La Courneuve. Il suffit, pour s'en rendre compte, de prendre cette autoroute dans la journée.

Si vous admettez le tracé actuel de l'autoroute A 16, vous acceptez, monsieur le ministre d'Etat, de privilégier le profit au mépris de la qualité de vie des habitants et de l'intérêt d'une région.

Si, au contraire, vous décidez le tracé nord-est, vous vous déterminez contre le profit et pour la qualité de la vie.

Ce choix sera lourd de conséquences, monsieur le ministre d'Etat. Deux cent cinquante mille habitants qui veulent préserver leur cadre de vie, leur tranquillité, leur environnement, attendent votre décision avec patience, mais, je vous le dis aujourd'hui, monsieur le ministre d'Etat, avec détermination. (M. Bangou applaudit.)

CRÉATION DE HUIT CENTS POSTES SUPPLÉMENTAIRES D'INSTITUTEURS DANS LE VAL-D'OISE

M. le président. Mme Marie-Claude Beaudou demande à M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, quelles mesures il envisage pour créer huit cents postes supplémentaires d'instituteurs dans le Val-d'Oise, nécessaires à un enseignement sur la base de vingt-cinq élèves par classe, et assurer le remplacement des maîtres en congé. (N° 16.)

La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le département du Val-d'Oise n'a jamais été négligé, bien au contraire, puisque, depuis 1981, ce sont plus de 875 postes qui y ont été créés, dont 206 à cette rentrée. C'est là un effort très important qui mérite en préambule d'être signalé.

Certes les fortes hausses d'effectifs qui ont marqué la situation du Val-d'Oise ces dernières années ont empêché ce département de bénéficier autant que d'autres du desserrement quasi général des taux d'encadrement de l'enseignement élémentaire.

On doit toutefois constater que l'enseignement préscolaire y a beaucoup progressé, la totalité des enfants de trois ans sont en effet scolarisés, ce qui n'est pas encore le cas partout, même en région parisienne. Avec moins de vingt-neuf enfants par classe maternelle, les effectifs moyens sont tout à fait conformes à ceux des départements fortement urbanisés.

Des lacunes dans les remplacements ont pu néanmoins être constatées, l'effort consenti cette année - près de vingt postes supplémentaires - devra de ce point de vue être poursuivi.

A la prochaine rentrée, la dotation du Val-d'Oise fera, comme chaque année, l'objet d'une attention toute particulière.

Je profite de l'occasion qui m'est offerte en cette noble assemblée pour dire que M. Perrein est intervenu à de nombreuses reprises auprès du ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports sur ces problèmes de rentrée scolaire dans le Val-d'Oise ; ensemble, ils ont étudié de manière très approfondie les possibilités d'améliorer cette rentrée.

M. le ministre d'Etat souligne néanmoins que l'effort de solidarité demandé aux départements les plus favorisés ne pourra permettre de régler immédiatement tous les problèmes. Cet effort sera donc concentré sur les zones où l'aug-

mentation de la population scolaire est la plus sensible, ainsi que dans celles où la lutte contre l'échec scolaire justifie des moyens particuliers.

L'exigence d'amélioration du système éducatif est, en effet, autant quantitative que qualitative. Il faut avant tout avoir des enseignants, non seulement en nombre suffisant, mais également bien formés.

C'est ainsi que le projet de budget pour 1989 traduit clairement la priorité du Gouvernement et l'engagement du Président de la République puisqu'il prévoit notamment que les postes mis au concours d'élèves instituteurs seront portés, sur cinq ans, de 7 000 à 10 000. Le projet de budget comporte à cet effet 500 emplois supplémentaires d'élèves instituteurs.

Par ailleurs, une provision de 100 millions de francs est prévue ; elle est consacrée, en partie, à la revalorisation des bourses - 24 millions de francs en tiers d'année - et, pour l'essentiel, à la création de bourses de prérecrutement. Celles-ci seront mises en place à compter de la rentrée 1989 et seront réparties de façon sélective entre les académies et les disciplines. Elles permettront, dans les départements comme celui du Val-d'Oise, de faciliter les recrutements souvent difficiles, mettant ainsi ces derniers en situation de mieux répondre à une demande de scolarisation grandissante.

Le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports rappelle enfin que les crédits de plus d'un milliard de francs prévus par le décret d'avances du 11 juin 1988 permettent, dans des départements comme le Val-d'Oise, de renforcer la lutte contre l'échec scolaire et de promouvoir une meilleure égalité des chances.

J'espère avoir ainsi répondu à vos souhaits, madame le sénateur.

M. Louis Perrein. Très bien !

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

Mme Marie-Claude Beaudeau. Monsieur le ministre, tout d'abord, laissez-moi vous parler de la journée d'hier. Cette journée du 20 octobre a été marquée par un puissant mouvement, dans le Val-d'Oise, des institutrices et des instituteurs à qui j'exprime ma solidarité, ainsi qu'un total soutien au nom du groupe communiste et apparenté du Sénat.

M. le président. Attention, madame le sénateur, vous disposez de cinq minutes !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Je respecterai mon temps de parole, monsieur le président ; j'ai l'habitude !

Par un mouvement profond, responsable, ces enseignants ont exprimé leur volonté justifiée de voir revaloriser leurs traitements et leur place dans la société. Mais ils ont aussi tenu à mettre en évidence combien la revalorisation de leur métier était partie liée avec la réussite de tous ces jeunes, contrairement à ce qu'a affirmé M. Jospin, hier soir, à Antenne 2.

Mille cinq cents francs de plus chaque mois pour un instituteur débutant, cela représente non seulement un but pour la Nation mais aussi - j'y insiste, monsieur le ministre - une possibilité qui, je l'espère, se traduira concrètement dans le budget de l'éducation nationale prochainement présenté au Sénat.

Par leurs mouvements, institutrices et instituteurs ont également exprimé leur profonde volonté de voir réexaminer la place de l'école dans un département jeune au développement continu.

Monsieur le ministre, connaissez-vous un autre département qui, en vingt ans, a vu sa population passer de 600 000 à un million d'habitants ?

M. Paul Loridant. Oui, l'Essonne !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Dans la lettre que M. Jospin a adressée aux enseignants, il écrivait : « L'école est au cœur de notre avenir. » Eh bien ! Elle ne l'est pas dans le Val-d'Oise.

M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, ajoutait dans cette lettre : « Il m'incombe, au sein du Gouvernement, de mettre en œuvre la priorité reconnue à l'éducation par le Président de la République. »

Après MM. Savary, Chevènement et Monory qui ont toujours rejeté toute mesure sérieuse en faveur du Val-d'Oise, je vous demande de prendre des mesures urgentes.

Et cela passe, tout d'abord, par des mesures de rattrapage considérables. Le Val-d'Oise, en ce qui concerne l'enseignement comme bien d'autres domaines, est lanterne rouge sur le plan national. Je vous renvoie à ce sujet - mais M. le ministre doit le posséder - au document établi par le conseil départemental de l'éducation nationale le 18 mai 1988 et intitulé « Le plan de rattrapage départemental ».

Je n'ai pas le temps de commenter ce document, c'est bien dommage. Cependant, j'attirerai votre attention sur trois points : les taux d'encadrement, les actions de formation et le remplacement des maîtres et maîtresses absents.

Le taux moyen d'encadrement était seulement de 28,72 p. 100 et enregistrait une aggravation à la rentrée 1988 du fait de la venue de plus de 4 000 élèves supplémentaires.

Dans le domaine de la formation des enseignants, si, en 1986, le territoire de Belfort a pu disposer de 113 semaines/stagiaires pour cent instituteurs, le Val-d'Oise, avec quarante semaines/stagiaires, était relégué au soixante-dixième rang des départements. Or, ce département a une forte majorité de jeunes enseignants, peut-être même le plus fort pourcentage de jeunes de tous les départements français.

Dans le domaine du remplacement des maîtres et des maîtresses en congé, la situation est grave. Bien que le taux d'absentéisme dans le Val-d'Oise - 4,81 - soit inférieur à celui qui est enregistré en France - 5,21 - et dans l'académie de Versailles - 5,44 - le taux de remplacement effectif est l'un des plus mauvais de France : ce département est quatre-vingt-dixième sur quatre-vingt-dix-huit.

M. le ministre d'Etat ne tient pas compte du fort taux de féminisation des enseignants du Val-d'Oise - 80 p. 100 - et de la part des congés de maternité - 46,48 p. 100 - qui est la plus forte de France, la moyenne nationale étant de 25,10 p. 100. Par ailleurs, la brigade de remplacement est notoirement insuffisante : 6,34 emplois de remplacement pour 100 classes.

Je suis obligée de dire que M. le ministre d'Etat porte la responsabilité des dizaines de classes qui chaque jour restent sans maître dans notre département, ce qui aggrave les retards scolaires et désorganise le service.

Je n'ai pris que ces trois facteurs pour dire qu'il faut agir vite avec des mesures importantes. Lesquelles ?

Pour placer le Val-d'Oise au niveau moyen de l'académie de Versailles, en tenant compte des 4 000 élèves supplémentaires, il faut 466 postes supplémentaires et, pour les emplois de remplacement, 71 postes supplémentaires sont nécessaires, soit un total de 537 postes.

Ces 537 postes sont nécessaires pour faire du Val-d'Oise un département comme les autres départements de l'académie. J'ai calculé que, si nous voulons en faire un département se situant dans une moyenne, il faudrait 700 postes supplémentaires et que, pour en faire un département où l'école soit au cœur de notre avenir, il faudrait 800 postes supplémentaires.

Je demande qu'ils soient créés et, pour justifier cette demande, je livre à votre réflexion les conséquences actuelles de ces retards mentionnés dans les études faites par le conseil départemental de l'éducation nationale : « Le département du Val-d'Oise est déjà, depuis plusieurs années, le dernier des quatre départements de l'académie pour le taux de passage en quatrième de collège et en seconde de lycée ». Comment pourrait-il en être autrement ?

L'éducation au cœur de l'avenir ! L'éducation, une priorité ! Il faut passer aux actes dans le Val-d'Oise et sans attendre !

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Avec le respect que je dois à Mme le sénateur, je ne peux pas laisser dire que MM. Savary et Chevènement ont totalement oublié le Val-d'Oise.

Vous connaissez la situation dans laquelle se trouvait l'éducation nationale en 1981. Nous avons dû engager tous nos efforts et remettre de l'ordre, mais l'ensemble des départements de notre pays méritent la même attention.

Le ministre d'Etat, M. Lionel Jospin - j'ai eu l'occasion de le rappeler - s'est entretenu voilà une quinzaine de jours avec M. Perrain, ce qui prouve qu'il se préoccupe de la situation, certes difficile, de votre département.

CRÉATION DE POSTES SUPPLÉMENTAIRES
AU LYCÉE DE GONESSE

M. le président. Mme Marie-Claude Beaudou demande à M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, quelles mesures il envisage pour créer des postes d'enseignants supplémentaires au lycée de Gonesse - Val-d'Oise - afin d'abaisser à trente élèves la moyenne par classe, créer deux postes d'agents, deux postes de surveillants, attribuer de nouvelles heures de soutien et des crédits exceptionnels pour assurer la sécurité, réhabiliter, agrandir, moderniser le lycée René-Cassin et construire un nouveau lycée à Garges-lès-Gonesse. Elle insiste pour que ces mesures interviennent de toute urgence afin de répondre aux besoins d'un lycée construit pour mille élèves et qui en accueille actuellement mille sept cents. (N° 19.)

La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, à l'occasion de la rentrée 1988, le second degré a bénéficié de 7 300 emplois nouveaux ou équivalents dont 745 ont été attribués à l'académie de Versailles.

Avec 1 619 élèves à la rentrée de 1988 contre 1 490 élèves l'an dernier, le lycée de Gonesse a donc connu une progression de ses effectifs scolarisés de 129 élèves. C'est la raison pour laquelle la dotation horaire attribuée à cet établissement a été accrue de 238 heures.

On remarquera que l'effectif moyen par division est resté stable avec 32,39 à la rentrée de 1987 et 32,38 à la rentrée de 1988.

Il faut ici rappeler que le seuil au-delà duquel une nouvelle division est créée dans les lycées reste fixé à 40 élèves.

Le potentiel de surveillance attribué à l'établissement - 5,5 postes - est, par ailleurs, conforme au barème académique.

Enfin, avec un censeur, deux conseillers principaux d'éducation et deux documentalistes, il apparaît que le lycée de Gonesse est convenablement doté en matière d'encadrement.

De même, la dotation de ce lycée en emplois de personnels ouvriers et de service est plus favorable que la moyenne académique pour des établissements de même importance et de charges équivalentes de l'académie de Versailles. Compte tenu des priorités existant dans d'autres établissements de l'académie, il n'est pas possible au recteur d'augmenter cette dotation.

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

Mme Marie-Claude Beaudou. Monsieur le ministre, je suis vraiment très étonnée par votre réponse qui me fait penser que les renseignements qui vous ont été communiqués n'ont pas été bien évalués.

A plusieurs reprises à cette tribune, j'ai attiré l'attention du Gouvernement sur la situation du lycée de Gonesse. Je pourrais facilement reprendre les promesses qui m'ont été faites par les différents ministres de l'éducation nationale qui ont précédé votre collègue M. Jospin.

Les ministres ont passé mais le lycée, lui, est resté en l'état. Or deux paramètres essentiels sont en augmentation. Ainsi, la progression des effectifs s'est poursuivie.

Aujourd'hui, ce lycée reçoit près de 1 700 élèves alors qu'il avait été construit pour 800. Petit à petit, on a admis le nombre de 1 000 élèves, mais en accueillir 1 700, ce n'est plus possible ! M. Chevènement l'avait d'ailleurs reconnu à plusieurs reprises.

Je suis persuadée que M. le ministre actuel reconnaît le nombre de 1 900 qui est annoncé pour la rentrée prochaine. Il n'est pas possible que M. Jospin ignore les conséquences de cette surcharge record en Ile-de-France, voire au plan national.

Avec les classes surchargées, les conditions d'enseignement sont déplorables. Les locaux sont insuffisants, inadaptés. On constate une asphyxie de tous les services administratifs : res-

tauration scolaire, nettoyage, entretien et santé. Par ailleurs, l'insuffisance des locaux entraîne un coefficient de surcharge tel qu'il existe un dépassement du seuil de sécurité. Vous pourrez à ce propos consulter les conclusions des visites des différentes commissions d'arrondissement pour la sécurité.

Il n'est pas dans nos habitudes d'utiliser la peur comme argument pour faire avancer un dossier, mais il faut que chacun prenne ses responsabilités : le lycée surchargé est aujourd'hui dangereux.

Le lycée de Garges-lès-Gonesse sera construit dans trois ans. Nous avons assez lutté pour cela, mais il faut maintenant assurer au maximum la procédure d'étude, de financement et de réalisation. En attendant, le lycée de Gonesse a besoin tout de suite d'aménagements, de réhabilitations, de modernisation dans le cadre d'une aide importante pour un enseignement plus efficace tourné vers l'avenir.

Ce lycée doit faire l'objet tout de suite, monsieur le ministre, de décisions de création de classes - au moins une par niveau - dès la rentrée de la Toussaint, avec les créations de postes correspondantes.

Le budget de cet établissement appelle tout de suite, pour la section des crédits d'enseignement, une majoration que nous estimons à 100 000 francs pour la rentrée de la Toussaint. La gestion du lycée appelle tout de suite une aide exceptionnelle pour assurer une sécurité réelle et des travaux doivent être engagés à la rentrée de la Toussaint. L'administration du lycée a besoin de deux agents et de deux surveillants supplémentaires dès la rentrée de la Toussaint.

Ces mesures de sauvegarde et de modernisation seraient, pour cet établissement qu'on a trop délaissé et même volontairement oublié dans le passé, et dont le recrutement se fait, pour l'essentiel, dans les milieux populaires, dans les zones d'éducation prioritaires - ce qui justifie une aide spécifique - des mesures d'urgence.

En conclusion, monsieur le ministre, je voudrais exprimer l'espoir que la priorité à l'éducation nationale recevra dans ce lycée une application immédiate. M. Mitterrand est élu depuis 1981. Un début de concrétisation de ses priorités ne devrait-il pas se dessiner sept ans après ? C'est ce qu'attendent professeurs, parents et élèves du lycée de Gonesse.

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Je rappellerai tout d'abord à Mme Beaudou que, en vertu des lois de décentralisation, c'est désormais aux régions qu'il appartient de décider des travaux de construction ou d'extension des lycées.

A partir d'un programme prévisionnel des investissements, le préfet de région arrête chaque année, sur proposition de l'autorité académique, la liste des opérations de construction ou d'extension des établissements, l'Etat s'engageant à pourvoir les postes qu'il juge indispensables à leur fonctionnement administratif et pédagogique.

Dans l'académie de Versailles, l'installation de deux bâtiments démontables d'une capacité de 140 places a ainsi permis l'accueil des élèves supplémentaires attendus au lycée de Gonesse à la rentrée de 1988. A cette même date, a été ouvert le lycée professionnel de Garges-lès-Gonesse, d'une capacité de 876 places.

Enfin, l'évaluation de la population scolarisable dans le département du Val-d'Oise et l'obligation d'accueil correspondante ont d'ores et déjà conduit les responsables régionaux à inscrire au programme prévisionnel des investissements, arrêté le 30 juin 1988, les opérations de construction de quatre nouveaux lycées, dont la mise en service est prévue pour la rentrée 1990 : Beaumont-sur-Oise, Franconville, Herblay et Saint-Witz ou Fosses.

Telle est, madame le sénateur, la réponse complémentaire que je souhaitais vous apporter.

PRISE EN CHARGE DU SURCÔÛT FINANCIER
DE LA CONSTRUCTION D'UN TUNNEL DU T.G.V. EN ZONE URBANISÉE

M. le président. Mme Marie-Claude Beaudou demande à M. le ministre des transports et de la mer quelles mesures

il envisage pour que l'Etat prenne en charge le surcoût financier qu'entraînerait pour la S.N.C.F. la construction de deux voies supplémentaires sous tunnel foré pour la circulation du T.G.V. Nord dans la partie urbanisée de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, de la gare du Nord au pont d'Ecouen à Gonesse, Val-d'Oise. (N° 17.)

La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer. Monsieur le président, M. le ministre des transports et de la mer, retenu aujourd'hui par une séance de conseil régional, m'a demandé de bien vouloir le remplacer à cette tribune.

M. le président. Monsieur le ministre, les ministres délégués sont habilités à suppléer leur ministre ! Vous êtes donc parfaitement dans votre rôle en répondant à cette question orale.

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Madame le sénateur, les projets de lignes nouvelles dont le Gouvernement a décidé la réalisation ont été définis en tenant compte de trois critères essentiels : les préoccupations d'aménagement du territoire, les impératifs de rentabilité et la protection de l'environnement.

En ce qui concerne le T.G.V. Nord, le projet prévoit un ramiement des installations S.N.C.F. existantes entre Paris et Stains, la réalisation d'une voie supplémentaire de Stains à Gonesse et la construction d'une ligne nouvelle comportant deux voies à partir de Gonesse.

Le tracé retenu a été soumis à la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du 31 mai au 13 juillet 1988. Les personnes intéressées ont pu, à cette occasion, faire connaître leurs observations sur le projet. Celui-ci avait auparavant fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des représentants des communes concernées.

L'implantation de la voie supplémentaire de Stains à Gonesse est prévue le long des quatre voies existantes : deux voies « banlieue » et deux voies « directes » pour les trains « grandes lignes » et « marchandises ».

Pour des raisons d'exploitation ferroviaire, cette cinquième voie doit rester au niveau des quatre autres. Elle constituera en effet, avec les deux voies dites « directes », un faisceau de trois voies normalement affectées à la circulation des trains de voyageurs - trains classiques, résiduels et T.G.V. - et des trains de marchandises.

Des jonctions entre ces trois voies sont indispensables ; une voie située à un niveau différent ne permettrait pas de les réaliser et ne pourrait à elle seule assurer l'écoulement du trafic.

La construction de deux voies nouvelles sous tunnel foré pour la seule circulation des T.G.V. entre la gare du Nord et le pont d'Ecouen à Gonesse ne peut, quant à elle, être réalisée. Indépendamment des contraintes techniques particulières de réalisation dans un sous-sol difficile et déjà très encombré, qu'on ne peut connaître de façon précise qu'après des études géotechniques détaillées, un tel ouvrage représenterait une dépense de 3 680 millions de francs pour 16 kilomètres - non comprise la modification des installations terminales de Paris-Nord - soit plus du quart du coût total du T.G.V. Nord en France, ce qui n'est évidemment pas acceptable.

Dans le rapport qu'elle a déposé, la commission d'enquête a d'ailleurs émis un avis défavorable à une variante réalisée en souterrain en raison de son coût et parce qu'elle ne supprimerait pas les nuisances phoniques engendrées par les quatre voies actuelles et par la circulation routière souvent très dense.

D'une manière générale, la S.N.C.F. prendra les mesures nécessaires pour faciliter l'insertion dans l'environnement de ce projet d'intérêt national.

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

Mme Marie-Claude Beaudeau. La question du tracé du T.G.V. Nord entre la gare du Nord et la sortie de la banlieue parisienne mérite-t-elle votre attention, monsieur le ministre, et celle de notre assemblée ? S'il ne s'agissait que d'une préoccupation portant sur des questions techniques, bien sûr que non. Mais il s'agit, à notre avis - et vous le savez très bien - d'un problème d'une autre dimension.

La première question est la suivante : pourquoi la seule façon susceptible d'assurer une solution valable à tous les problèmes posés aujourd'hui et demain est-elle rejetée sans examen sérieux ? Je veux parler de la proposition de tunnel foré à deux voies, c'est-à-dire du rejet des nuisances et des expropriations, de l'assurance de la sécurité et de la possibilité de développement du trafic. Pourtant, vous venez de rejeter cette proposition.

Je vous l'ai dit, monsieur le ministre, ce rejet est irresponsable au moment où la S.N.C.F. et le Gouvernement envisagent l'utilisation - vous venez de nous le confirmer - des autres voies pour un développement conjoint T.G.V.-lignes de marchandises-R.E.R.

Je me permets d'insister sur votre intention de développer à grande échelle le trafic marchandises à l'échelon européen pour soulager le trafic routier. Pouvez-vous sérieusement affirmer, monsieur le ministre, qu'il est possible de sortir de Paris avec une seule cinquième voie supplémentaire capable à la fois d'assurer la liaison ferroviaire avec la Grande-Bretagne, de développer un réseau grande vitesse en direction du nord de la France et de l'ensemble de l'Europe, de concurrencer le réseau routier par un accroissement du réseau marchandises et, enfin, de répondre aux besoins nouveaux du R.E.R., du transport et de la sécurité des banlieusards ?

Je le dis simplement, il est impossible, monsieur le ministre, qu'une seule voie supplémentaire soit suffisante sur un réseau déjà saturé.

Deuxième question : pourquoi le Gouvernement laisse-t-il se développer cette solution ? N'est-ce pas pour ne pas avoir à donner un centime de subvention ? Ce désintérêt est surprenant. En effet, pour la moindre réalisation départementale, l'Etat apporte sa participation financière, même si elle est insuffisante. Alors que la réalisation du T.G.V. Nord peut être assimilée à une réalisation de type grands travaux, l'Etat refuse de s'engager financièrement, même pour un seul centime. Au demeurant, monsieur le ministre, vous n'avez pas justifié cette attitude.

Troisième question : pourquoi le T.G.V. Nord fait-il l'objet d'une telle discrimination ? Pour les autres T.G.V., la participation financière de l'Etat a été importante, et souvent déterminante pour l'aboutissement du projet. Ainsi, pour le T.G.V. Atlantique, en cours de construction, l'Etat a pris en charge 30 p. 100 de la dépense totale. Est-ce que le Nord, les conditions de vie et la tranquillité des habitants de nos banlieues, l'environnement de notre région seraient moins dignes d'intérêt ? Cette attitude me semble étonnante de la part de votre ministre de tutelle, M. Delebarre.

Monsieur le ministre, je vous demande de revoir l'ensemble des problèmes et de prendre sans attendre les mesures suivantes : premièrement, pour le tracé, il faut décider la desserte d'Amiens et desservir la Picardie, pôle régional de la plus haute importance ; deuxièmement, pour la sortie de Paris, il faut créer deux voies supplémentaires en tunnel foré de la gare du Nord au pont d'Ecouen à Gonesse ; troisièmement, pour le surcoût entraîné par le tunnel, il faut envisager la prise en charge par l'Etat de dépenses qui se situent, de l'avis des spécialistes, entre 800 millions et 1 milliard de francs.

Je relisais dernièrement le numéro 3 de *T.G.V.-Informations* : « Le chantier creuse sa voie sur cinq kilomètres de double tunnel entre sable et eau. »

Double tunnel ! On a considéré que ce percement était porteur d'avenir et possible techniquement ! Permettez-moi d'ailleurs de vous citer la conclusion de l'article, dont j'approuve les termes : « Si les Japonais et les Allemands, pour des raisons à la fois historiques et géographiques, ont actuellement une certaine avance dans cette technique de percement de tunnel, les cinquante et un mois du chantier de Villejust pèseront leur poids lors d'ouverture d'autres chantiers de ce type. »

Le tunnel simple à deux voies doit être réalisé sur douze kilomètres. Vous pouvez le décider sans attendre, monsieur le ministre.

MESURES POUR PRÉSERVER LES INTÉRÊTS DES BISCUITIERS FRANÇAIS

M. le président. M. Alain Gérard expose à M. le ministre de l'agriculture et de la forêt qu'en quelques semaines la C.E.E. vient d'augmenter de 50 p. 100 le prix du beurre attribué aux biscuitiers français et européens tout en continuant à brader ses stocks à destination de l'U.R.S.S. (N° 26.)

La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Mellick, ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, si, dans le présent Gouvernement, le ministre délégué chargé de la mer se trouve placé sous l'autorité du ministre des transports et de la mer, dans d'autres gouvernements il peut être situé sous l'autorité du ministre de l'agriculture. Ma réponse pourra donc bien convenir à votre docte assemblée.

Par ailleurs, je tiens à vous indiquer que l'absence de M. Nallet est due au fait qu'il travaille aujourd'hui avec le représentant de la Commission sur un dossier important touchant au conseil agricole qui s'est tenu cette semaine.

Monsieur le sénateur, les déséquilibres structurels et financiers auxquels conduisait la politique agricole commune ont amené le conseil et la Commission à mettre en œuvre des mesures d'assainissement rigoureux. Entamé en 1984 sur le lait, cet effort a été consolidé et généralisé par les Chefs d'Etat et de gouvernement en février 1988.

C'est à cette occasion que le régime des quotas laitiers, limité à l'origine au 1^{er} avril 1989, a été prolongé pour trois campagnes supplémentaires. Dès 1987, avec l'accord du ministre de l'agriculture de l'époque, les mécanismes d'intervention sur le beurre et la poudre de lait avaient été assouplis et le volume des quotas laitiers diminué.

Ces mesures rigoureuses conduisent à un rééquilibrage du marché laitier, rééquilibrage que traduit la décroissance rapide des stocks de poudre de lait - ils sont ramenés à néant actuellement - et de beurre. La Commission en tire les conséquences en réduisant le montant des aides à l'écoulement de ces produits dans l'alimentation animale et dans l'industrie, car ces aides étaient liées, monsieur le sénateur, à une situation d'excédents structurels.

Cet assainissement concerne également les débouchés extérieurs, y compris en direction de l'U.R.S.S., puisque, à deux reprises, et sur proposition de la C.E.E., le prix minimum international du beurre a été relevé dans le cadre du G.A.T.T.

Il est en ce sens naturel et conforme aux décisions de 1987 et de février 1988 que les utilisateurs de produits laitiers se réhabituent à payer ceux-ci à leur valeur normale.

Le ministre de l'agriculture s'attache à ce que cet assainissement progressif des conditions d'écoulement des produits laitiers se fasse à un rythme acceptable par les utilisateurs et tout particulièrement par les secteurs de la biscuiterie et de la pâtisserie. La délégation française a joué un rôle systématiquement modérateur dans les comités de gestion compétents. Il reste que les aides au beurre pâtissier-glaçier représentent encore un coût annuel de l'ordre de quatre milliards de francs pour la C.E.E., et que celui-ci n'est pas durablement compatible avec les conditions d'un marché laitier assaini.

M. le président. La parole est à M. Gérard.

M. Alain Gérard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je regrette, bien sûr, l'absence de M. le ministre de l'agriculture. Voilà une semaine, je l'avais interrogé sur les problèmes laitiers ; M. le ministre n'avait pas pu se libérer pour répondre ; aujourd'hui, je n'ai pas plus de chance avec le beurre ! Néanmoins, je vous remercie, monsieur le ministre délégué, d'avoir bien voulu vous faire son porte-parole. Je dois vous dire cependant que votre réponse n'est pas très précise par rapport aux différents éléments de ma question.

Ma question avait pour origine la situation critique dans laquelle la C.E.E. place nos entreprises en remettant en cause, sans concertation préalable, son système d'aide.

Comme vous le savez, monsieur le ministre, les entreprises spécialisées dans les produits « pur beurre » ne peuvent renoncer à l'utilisation d'une matière qui a créé une image de marque permettant, notamment, aux biscuitiers bretons de conquérir des marchés à l'exportation. Ainsi, pour nombre de ces entreprises, la part du chiffre d'affaires à l'exportation atteint 11 p. 100, voire plus.

Pour éviter de connaître des difficultés financières, ces entreprises devront alors répercuter l'augmentation du coût de la matière première sur le prix des produits avec, bien sûr, le risque de voir diminuer le volume des ventes. Cela aura une double conséquence sur l'emploi et sur la filière lait.

En effet, au plan national, 3 700 emplois se trouvent ainsi directement menacés. En décourageant l'utilisation du beurre par les industriels, la C.E.E. compromet un débouché de 250 000 tonnes, qui représente 15 p. 100 de la production totale de beurre de la C.E.E. La disparition de ce débouché provoquera de nouveaux excédents et de nouvelles limitations de quotas laitiers.

Monsieur le ministre, comme je vous l'ai démontré, il était donc essentiel d'obtenir de la C.E.E. que la sortie du système d'aides se fasse dans un délai vraiment raisonnable, afin de permettre à nos industriels de s'adapter et d'éviter le pire. Or, sur ce point, je le regrette, vous ne m'avez pas donné beaucoup d'assurance.

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Jacques Mellick, ministre délégué. Monsieur le sénateur, vous savez combien mon collègue M. Nallet attache de l'importance à ce dossier, et notamment à la défense des intérêts de notre pays au sein de la Communauté économique européenne. En ce début de semaine, il était encore à Bruxelles pour maintenir la compétitivité de notre pays, avec le souci prioritaire de défendre les intérêts de nos agriculteurs.

AVENIR DES ENSEIGNEMENTS ARTISTIQUES

M. le président. M. Paul Loridant interroge M. le ministre de la culture, de la communication, des grands travaux et du Bicentenaire sur l'avenir des enseignements artistiques à la suite de la mise en place du haut comité des enseignements artistiques tel qu'il a été prévu par la loi n° 88-20 du 6 janvier 1988.

Il lui demande dans quel sens sera infléchie la politique des enseignements artistiques et quelles missions spécifiques seront confiées au haut comité.

Dans le cadre du haut comité, il lui demande quelles actions communes seront privilégiées avec le ministre chargé de l'éducation nationale.

Il lui demande enfin si cette coopération sera la seule forme d'intervention commune des deux ministères en charge de ce dossier. (N° 18.)

La parole est à Mme le ministre.

Mme Catherine Tasca, ministre délégué auprès du ministre de la culture, de la communication, des grands travaux et du Bicentenaire, chargé de la communication. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, permettez-moi tout d'abord de vous prier d'excuser M. le ministre retenu en dehors de Paris à cause d'un déplacement qu'il n'a pu annuler.

Les deux grands objectifs du ministère de la culture, de la communication, des grands travaux et du Bicentenaire pour les enseignements artistiques portent sur l'amélioration des dispositifs d'enseignement et de sensibilisation dans le cadre de l'enseignement général afin d'assurer une éducation artistique de base à tous les jeunes, ainsi que sur le développement des enseignements spécialisés et leur rénovation pédagogique, en vue d'une meilleure préparation aux nouveaux environnements de la vie professionnelle et aux nouveaux métiers.

Le travail conduit dans le cadre de la loi du 6 janvier 1988 relative aux enseignements artistiques a permis de confirmer et de préciser la politique de coopération engagée depuis plusieurs années à la fois par le ministère de la culture et de la communication et par le ministère de l'éducation nationale.

Cette politique est axée sur deux points forts : d'une part, sur la diversification des disciplines artistiques enseignées, laquelle requiert le concours de partenaires culturels, pour le théâtre et le cinéma par exemple, et, d'autre part, sur l'ouverture des établissements scolaires à la vie artistique et culturelle ainsi que sur la collaboration entre les enseignants et les intervenants professionnels du secteur artistique et culturel.

Sur ces bases, les deux départements ministériels ont décidé de conduire des politiques complémentaires et d'élaborer conjointement des programmes d'action : possibilités d'options au baccalauréat A3 lettres-arts - théâtre-expression

dramatique et cinéma-audiovisuel ; création d'ateliers de pratique artistique fondés sur une collaboration entre enseignants et intervenants professionnels issus des milieux artistiques et culturels ; création de classes d'initiation artistique et classes du patrimoine ; développement d'expériences d'artistes résidant en collèges et en lycées ; enfin, mise en œuvre d'actions communes de formation afin de permettre à des enseignants de disciplines différentes et à des responsables de secteurs culturels de se rencontrer et de concevoir des actions communes.

Pour sa part, le ministre de la culture, de la communication, des grands travaux et du Bicentenaire souhaite aujourd'hui élargir et approfondir ces politiques.

Dans le domaine de la sensibilisation artistique, il engagera des actions situées au-delà du cadre strictement scolaire de l'enseignement général, en concertation avec le secrétaire d'Etat chargé de la jeunesse, dans le cadre d'une réflexion globale sur l'aménagement des rythmes scolaires ; il mettra en place une politique de formation des jeunes en termes d'insertion professionnelle grâce à la définition de nouvelles filières de formation.

Dans ce domaine des enseignements spécialisés, par-delà l'indispensable développement des formations initiales et leur rénovation pédagogique, il prendra en compte l'aide à l'insertion des jeunes à l'issue de leur formation, l'insertion et la réinsertion des demandeurs d'emploi et des professionnels en reconversion, enfin, la formation continue des professionnels en activité de façon à favoriser des formations qualifiantes dans des perspectives de perfectionnement, de spécialisation et d'élargissement des compétences.

Pour permettre la mise en œuvre de cette politique, le ministre de la culture, de la communication, des grands travaux et du Bicentenaire a inscrit à son budget 140 millions de francs de mesures nouvelles, ce qui représente une augmentation de 20 p. 100.

Le haut comité des enseignements artistiques institué par la loi du 6 janvier 1988 relative aux enseignements artistiques, est, entre autres missions, chargé de suivre la mise en œuvre des mesures administratives et financières relatives au développement des enseignements artistiques. Il s'est déjà réuni deux fois, le 29 mars et le 5 mai 1988.

Enfin, pour concrétiser la coopération, une réunion exceptionnelle de tous les recteurs d'académie et de tous les directeurs régionaux des affaires culturelles se tiendra au début du mois de décembre.

M. le président. La parole est à M. Loridant.

M. Paul Loridant. Madame le ministre, je tiens d'abord à vous remercier d'être venue vous-même apporter une réponse à ma question portant sur l'avenir de l'enseignement artistique en France.

Le prédécesseur de l'actuel ministre de la culture avait fait beaucoup de bruit autour du projet de loi sur les enseignements artistiques en discussion voilà un an, discussion à laquelle j'avais activement participé. En vérité, ce projet, qui allait dans le bon sens - nous étions d'accord sur son orientation - nous avait paru tout à fait insuffisant lors de sa discussion. Bref, il nous avait semblé que sa réputation était nettement surfaite.

Rappelons tout d'abord que, dès 1983, sous l'impulsion de M. Lang, alors ministre de la culture, la voie à suivre en matière d'enseignement artistique avait été tracée : élargissement à de nouvelles disciplines et, surtout, formation des enseignants.

Le projet de loi sur les enseignements artistiques, adopté en 1987, n'avait pas répondu à notre attente. Je vous rappelle à cet égard les points que nous avions jugés insuffisants : nous avions obtenu très peu de renseignements sur les intentions ministérielles en matière de rythme scolaire, question pourtant essentielle pour l'épanouissement de nos enfants dans les écoles ; il en était de même à propos de la formation professionnelle ; en outre, rien n'avait été précisé sur les possibilités d'intervention des collectivités locales dans ce domaine, alors que des mesures conjointes entre le ministère de l'éducation nationale et les collectivités locales peuvent être particulièrement bénéfiques en matière d'enseignement artistique.

Madame le ministre, j'ai encore en mémoire les propos que tenait sur ce sujet et à cette même tribune notre collègue René Rignault, spécialiste des collectivités locales au sein de

notre groupe. Dans ce domaine, une bonne collaboration Etat-collectivités locales peut transformer radicalement le climat dans nos écoles.

Vous me permettez maintenant de faire un aparté. Dans la commune des Ullis, dont j'ai l'honneur d'être maire, se tient un forum d'arts plastiques auquel participent toutes les classes. Je ne manquerai pas, à la fin de la séance, de vous remettre le catalogue de cette exposition et de vous rendre compte, par la suite, de cette expérience intéressante.

La loi relative aux enseignements artistiques, nous l'avions constaté, n'apportait que peu d'innovations et peu de valeur ajoutée, sur le plan juridique, aux actions déjà engagées par M. Lang. Sans récuser totalement l'ouverture à des personnalités qualifiées - que ce soit des artistes ou des associations d'éducation populaire - pour participer à l'enseignement artistique sur les lieux scolaires, cette loi a maintenu des obstacles qui nous semblent fâcheux pour développer un tel enseignement.

Madame le ministre, il faut donc - c'est une suggestion que je vous fais - assouplir la loi sur ce point. Dans cette perspective, il s'agit bien aujourd'hui de dépasser les seuls cadres de l'institution et du temps scolaire - vous venez de le réaffirmer, je vous en remercie - car il faut donner à chacun la possibilité d'accéder à la sensibilité artistique.

Vous nous proposez des actions concrètes dans le domaine des enseignements spécialisés, de l'insertion des jeunes ou des demandeurs d'emploi comme dans celui de la formation continue. Nous ne pouvons que souscrire à toutes ces propositions. Aussi, madame le ministre, nous vous remercions des perspectives que vous offrez en matière d'enseignement artistique non seulement aux écoliers et aux universitaires, mais encore à l'ensemble des citoyens de notre pays. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. le président. Nous en avons terminé avec les réponses aux questions orales sans débat.

Mes chers collègues, pardonnez-moi de me répéter, mais j'observe encore une fois que le second alinéa de l'article 48 de la Constitution n'a plus de sens si, d'une part, les auteurs des questions et, d'autre part, les ministres concernés ne sont pas présents.

Dix questions étaient inscrites à l'ordre du jour. M. Maurice Faure, ministre d'Etat, ministre de l'équipement et du logement, était là pour répondre à trois d'entre elles. Plusieurs ministres délégués - dont vous-même, madame Tasca - sont également venus pour suppléer leurs ministres, ce qui est tout à fait normal. En revanche, d'autres étaient absents. Il serait souhaitable que cela ne se reproduise plus.

5

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mes chers collègues, je dois vous en informer dès maintenant, compte tenu du nombre d'orateurs qui souhaitent prendre la parole dans la discussion des questions orales avec débat relatives aux droits de l'homme, il est très probable que la séance de l'après-midi du mardi 25 octobre se poursuivra après le dîner.

Voici donc quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 25 octobre 1988 :

A neuf heures trente :

1. Discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Josselin de Rohan demande à M. le ministre délégué auprès du ministre des transports et de la mer, chargé de la mer, de lui faire connaître les grandes orientations de sa politique dans le domaine de la marine marchande (n° 13).

A seize heures et, éventuellement, le soir :

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

I. - M. Pierre-Christian Taittinger demande à Mme le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, quelle action diplomatique conduit le Gouvernement pour la défense des droits de l'homme (n° 12).

II. - M. Jean-Luc Mélenchon demande à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, de bien vouloir préciser au Sénat les actions envisagées par la France pour pro-

mouvoir, dans le monde entier, le principe énoncé par la Révolution française : « Les hommes naissent et demeurent libres et égaux en droits. »

La célébration du bicentenaire de la Révolution française peut nous permettre de réaffirmer sur la scène internationale que l'idée des droits de l'homme reste une idée neuve dont notre pays doit être l'inlassable champion (n° 17).

III. - Mme Nicole de Hauteclocque demande à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, de bien vouloir lui préciser les actions qu'il entend mener afin de préserver les droits de la minorité hongroise de Transylvanie (n° 18).

IV. - M. Charles Descours attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, sur le choix de Moscou pour la tenue, avant 1992, de la conférence sur la sécurité et la coopération en Europe - C.S.C.E. - relative aux questions humanitaires.

Il lui demande de bien vouloir préciser les raisons de ce choix alors que l'on assiste, en U.R.S.S., à de nombreuses violations des droits de l'homme, notamment en Arménie et en Azerbaïdjan (n° 19).

V. - M. Jacques Habert demande à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, ce que pense le Gouvernement du respect des droits de l'homme en Algérie, à la lumière des tristes événements qui ont récemment endeuillé ce pays (n° 21).

DÉLAI LIMITE POUR LE DÉPÔT DES AMENDEMENTS À UNE PROPOSITION DE LOI ET À UN PROJET DE LOI

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements :

1° A la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la prorogation du mandat des membres des comités économiques et sociaux régionaux (n° 31, 1988-1989), est fixé au mercredi 26 octobre 1988, à dix heures ;

2° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif au revenu minimum d'insertion (n° 30, 1988-1989), est fixé au mercredi 2 novembre 1988, à douze heures.

DÉLAI LIMITE POUR LES INSCRIPTIONS DE PAROLE DANS UN DÉBAT

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole dans la discussion générale du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif au revenu minimum d'insertion (n° 30, 1988-1989) devront être faites au service de la séance avant le mercredi 2 novembre 1988, à onze heures.

Personne ne demandé la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-sept heures cinq.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ROBERT ÉTIENNE

ERRATA

Au compte rendu intégral de la séance du 18 octobre 1988

MAITRISE D'OUVRAGE PUBLIQUE

Page 609, 1^{re} colonne, 2^e alinéa, 7^e ligne :

Au lieu de : « dans leurs travaux d'accession à la propriété et... » ;

Lire : « sauf dans leurs travaux d'accession à la propriété et... ».

Page 611, 1^{re} colonne, 5^e alinéa, 3^e ligne :

Au lieu de : « ... les sociétés anonymes ou coopératives d'H.L.M... » ;

Lire : « ... les sociétés anonymes d'H.L.M... ».

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT
(Application des articles 76 et 78 du Règlement)

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT
(application des articles 76 et 78 du Règlement)

Reconnaissance de la langue des signes française

29. - 21 octobre 1988. - **M. Paul Souffrin** attire l'attention de **M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale, porte-parole du Gouvernement** sur la situation de près de deux millions de sourds qui ont recours aujourd'hui, pour communiquer, à la langue des signes française (L.S.F.). Or, la L.S.F., après des décennies d'ostracisme durant lesquelles elle avait été ignorée et rejetée, n'est encore aujourd'hui que tolérée. Pour mettre un terme à cette situation, il lui demande de prendre toutes mesures en vue de la pleine reconnaissance de la L.S.F. et la mise en place d'un corps d'interprètes d'Etat en L.S.F. Et cela, pour que chaque personne atteinte de surdité puisse exercer pleinement ses droits de citoyen.