

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 :
STANDARD : (1) 40-58-75-00
ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1990-1991

COMPTE RENDU INTÉGRAL

7^e SÉANCE

Séance du vendredi 12 avril 1991

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

1. **Procès-verbal** (p. 453).
2. **Décision du Conseil constitutionnel** (p. 453).
3. **Questions orales** (p. 453).

Mesures envisagées pour favoriser le développement de l'entreprise Métafram, à Beauchamp, dans le Val-d'Oise (p. 453).

Question de Mme Marie-Claude Beaudou. - M. Lionel Stoléro, secrétaire d'Etat au Plan, Mme Marie-Claude Beaudou.

Conclusions des études sur le tracé de l'autoroute A 16 en région parisienne (p. 454)

Question de Mme Marie-Claude Beaudou. - M. Lionel Stoléro, secrétaire d'Etat au Plan ; Mme Marie-Claude Beaudou.

Dégradation du service public sur le réseau Nord de la S.N.C.F. (p. 455)

Question de Mme Marie-Claude Beaudou. - M. Lionel Stoléro, secrétaire d'Etat au Plan ; Mme Marie-Claude Beaudou.

Conséquences de la départementalisation de la caisse d'allocations familiales de la région parisienne (p. 457)

Question de Mme Marie-Claude Beaudou. - M. Michel Gillibert, secrétaire d'Etat aux handicapés et aux accidentés de la vie ; Mme Marie-Claude Beaudou.

Situation des adultes handicapés en fin de séjour dans les centres d'aide par le travail (p. 457)

Question de M. Marc Bœuf. - MM. Michel Gillibert, secrétaire d'Etat aux handicapés et aux accidentés de la vie ; Marc Bœuf.

4. **Ordre du jour** (p. 458).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à quinze heures.

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

DÉCISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. J'ai reçu de M. le président du Conseil constitutionnel, par lettre en date du 11 avril 1991, le texte d'une décision du Conseil constitutionnel sur la conformité à la Constitution de la loi organique modifiant la loi organique n° 80-844 du 29 octobre 1980 relative au statut de la magistrature.

Acte est donné de cette communication.

Cette décision du Conseil constitutionnel sera publiée au *Journal officiel*, édition des lois et décrets.

3

QUESTIONS ORALES

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

MESURES ENVISAGÉES POUR FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'ENTREPRISE MÉTAFRAM À BEAUCHAMP, VAL-D'OISE

M. le président. Mme Marie-Claude Beaudeau attire l'attention de M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire sur l'importance de l'entreprise Métafram à Beauchamp, Val-d'Oise. Cette entreprise produit des pièces mécaniques pour l'automobile, des systèmes de freinage pour l'aéronautique et le ferroviaire. Elle dispose d'un centre de recherches important. Son développement est indispensable à l'industrie française.

Elle lui demande quelles mesures il envisage afin de favoriser un développement sur le site de Beauchamp. (N° 285.)

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

M. Lionel Stoléru, secrétaire d'Etat au Plan. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous prie d'excuser l'absence de mon collègue M. Roger Fauroux, qui, retenu loin de Paris, n'a pu venir répondre en personne, comme il le souhaitait, à cette question.

Métafram, filiale de Pechiney, est spécialiste du frittage des pièces mécaniques. Depuis sa création, en 1982, cette société n'a cessé de perdre de l'argent. La situation s'est dégradée en 1990, avec un déficit trois fois supérieur à celui de l'année précédente et représentant 12 p. 100 du chiffre d'affaires. De

plus, Métafram réalisant 70 p. 100 de ses ventes dans le secteur automobile, le retournement de ce marché devrait logiquement contribuer à aggraver encore la situation de l'entreprise en 1991. Les experts évaluent, en effet, entre 5 p. 100 et 10 p. 100 la baisse du marché automobile français cette année.

En dépit de ces difficultés, Pechiney souhaite maintenir cette activité, mais doit lui permettre de retrouver sa compétitivité.

Afin de réduire les frais de structure, Métafram envisage donc de transférer les activités de l'usine de Beauchamp, qui vous préoccupe plus particulièrement, madame. Cette usine emploie 151 personnes. Il s'agit, en effet, de la plus petite usine de l'entreprise. Elle ne produit que 8 p. 100 des pièces mécaniques, soit deux à six fois moins que les autres usines de Métafram. Elle ne présente, par ailleurs, pas de véritable spécificité, son activité recoupant largement celles des autres usines.

L'activité serait principalement transférée à l'usine Carbone-Lorraine de Gennevilliers et dans la région grenobloise, où sont déjà concentrés deux tiers des effectifs de Métafram.

Ce projet est actuellement soumis aux instances représentatives du personnel. Le comité d'entreprise a demandé une expertise dont les résultats seront examinés le 26 avril - dans quinze jours.

Des représentants du personnel ont été reçus à deux reprises au cabinet du ministre de l'industrie. Ces réunions ont permis d'examiner l'ensemble des questions.

Il faut, en tout état de cause, souligner qu'il n'y a pas, globalement, de pertes d'activité pour Métafram puisque l'ensemble des activités de l'usine de Beauchamp seraient reprises dans les autres usines de l'entreprise. Par ailleurs, les effectifs du centre de recherche sont intégralement maintenus.

Pechiney est donc bien décidé à assurer un avenir industriel à sa filiale Métafram, comme en témoigne le plan d'investissement de 40 millions de francs décidé en 1990.

Madame le sénateur, cette réponse, globalement satisfaisante en ce qui concerne l'activité de l'entreprise, ne répond pas, j'en conviens, à vos interrogations sur l'emploi dans l'établissement qui vous préoccupe plus particulièrement.

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

Mme Marie-Claude Beaudeau. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai bien entendu votre réponse. Elle est en contradiction avec d'autres déclarations.

Ainsi, dans l'esquisse du nouveau schéma directeur de l'Ile-de-France, M. Christian Sautter, préfet de région, qui propose, comme cinquième objectif, de relancer l'industrie, écrit : « L'Ile-de-France a une tradition industrielle et peut multiplier les entreprises moyennes de haute technicité dans l'industrie et dans les services à l'industrie ». C'est, évidemment, un objectif que je partage.

Comme troisième objectif, M. Sautter prévoit « l'organisation d'une bonne répartition dans l'espace régional, département par département, qui tendra à réduire les migrations quotidiennes ».

Le département du Val-d'Oise, où des régions entières ont vu disparaître la totalité de leurs entreprises, pourtant prospères, a perdu de nombreux emplois depuis vingt ans. Il est devenu l'un des départements d'Ile-de-France les plus touchés par le chômage puisqu'on y recense actuellement 50 000 chômeurs.

Or que vient-on d'apprendre concernant le site de Beauchamp ? Une entreprise implantée depuis 1947, employant 160 personnes et jouant un rôle important dans l'industrie française, est appelée à disparaître. C'est une entreprise pros-

père ; elle dispose de toutes les possibilités de développement sur un site remarquable, en bout d'une ligne du R.E.R., avec les terrains nécessaires.

Vous nous avez parlé de déficit, monsieur le secrétaire d'Etat. A notre avis, ce sont les plans successifs de restructuration qui sont à l'origine d'un prétendu déficit, que contestent d'ailleurs les employés.

L'entreprise Alliage fritté Métafram est structurée suivant trois fonctions : la production de pièces mécaniques en alliage fritté pour l'automobile, production qui peut s'étendre ; la production du système de freinage pour la S.N.C.F., la R.A.T.P. et l'aéronautique ; enfin, le fonctionnement d'un centre de recherche de haut niveau n'ayant pas son pareil en Europe. Aucune de ces fonctions n'est vouée au déclin. Toutes trois sont, au contraire, porteuses de potentialités.

L'entreprise vient de se voir reconnaître l'homologation du banc et système de freinage, homologation qui lui donne pratiquement l'exclusivité d'une production à caractère européen, voire mondial. Elle n'a donc rien à voir avec ces usines d'ouvriers non qualifiés d'hier, qui doivent disparaître, comme l'écrit M. le préfet de région !

Pourtant, les faits sont là : Métafram - vous semblez nous le confirmer - disparaissant de Beauchamp et du Val-d'Oise par réduction, va être « éclatée » entre Gennevilliers, dans les Hauts-de-Seine, Veury, dans l'Isère, et Oloron, dans les Pyrénées-Atlantiques.

La décision a été prise par Pechiney et Usinor-Sacilor. Personne ne veut ouvertement la soutenir, pas même les collaborateurs de M. Fauroux, qui m'ont effectivement reçue, avec une délégation des salariés, voilà quelques jours.

Personne ne veut approuver ouvertement ce qui se traduira, en fait, par l'abandon des marchés S.N.C.F., par la perte de marchés européens, voire du marché américain, pour l'alliage fritté, et l'abandon par l'industrie française d'un marché se livrant sans défense à l'industrie japonaise.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le Gouvernement peut-il faire quelque chose ? Nous pensons que oui. Le fait-il ? Après avoir entendu votre réponse, je suis amené à répondre non.

L'Etat participe au capital de Pechiney ; le Gouvernement a donc les moyens de se faire entendre. De plus, il est l'organisme de tutelle de la S.N.C.F. et de certaines branches de l'aéronautique. Or, à ce jour, monsieur le secrétaire d'Etat, malgré mes premières démarches, qui datent de fin février, le ministre n'a toujours pas pris position.

Les salariés se demandent à quoi peut bien servir un ministre de l'industrie, si ce n'est à défendre l'industrie française ! Bien entendu - vous nous l'avez confirmé - une expertise est en cours et un comité d'entreprise aura à l'examiner, mais, à notre avis, cela ne doit en aucun cas suspendre les initiatives gouvernementales.

Je tiens donc à refaire, à cette tribune, mes propositions, qui sont aussi celles des salariés. Bien entendu, je les porterai à la connaissance de la population de Beauchamp et du Val-d'Oise.

D'abord, le Gouvernement devrait refuser toute autorisation, toute aide et tout avis favorable au démantèlement et au départ de Métafram de Beauchamp.

Le Gouvernement - c'était la demande de nos délégations au ministère de l'industrie - devrait ensuite décider de convoquer, dès aujourd'hui, une table ronde à la préfecture avec les représentants de la direction, les élus du personnel et les organisations syndicales, pour débattre y compris des chiffres que vous avez donnés, pour examiner les différents plans de restructuration qui nous ont conduits à cette situation et, surtout, pour rechercher les moyens de développement, sur le site de Beauchamp, de toutes les activités actuelles de l'entreprise.

Enfin, dernière proposition, le Gouvernement devrait refuser tout licenciement qui pourrait intervenir dans ces conditions.

CONCLUSIONS DES ÉTUDES SUR LE TRACÉ DE L'AUTOROUTE A 16 EN RÉGION PARISIENNE

M. le président. Mme Marie-Claude Beaudéau demande à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer de lui préciser la nature, l'analyse et les conclusions des différentes études décidées concernant le tracé de l'autoroute A 16 dans la traversée de la région parisienne.

Elle lui demande de lui préciser si les reports successifs de tracé par le Gouvernement peuvent être interprétés comme une décision d'annulation du projet d'autoroute A 16 en région parisienne, ainsi que le demandent à l'unanimité les conseils municipaux concernés. (N° 292.)

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

M. Lionel Stoléru, secrétaire d'Etat au Plan. M. Louis Besson, qui participe, à Dunkerque, avec M. Michel Delebarre, aux assises de l'urbanisme, m'a demandé de bien vouloir le remplacer ici.

L'autoroute A 16 est un énorme projet, qui a fait l'objet, en particulier tout au long de l'année 1990, de concertations approfondies avec les élus intéressés ainsi que d'études complémentaires en vue de préciser ses caractéristiques.

Le précédent ministre de l'équipement avait lui-même, à deux reprises, consulté les principaux élus concernés et demandé des études sur les solutions alternatives de tracé proposées par ces élus, afin que toutes les possibilités soient explorées et que le pour et le contre puissent être équitablement pesés.

Mon collègue M. Louis Besson a, à son tour, pris connaissance de ce dossier. Il a pu mesurer très rapidement l'ensemble des enjeux qui s'y attachent sur les plans suivants : fonctionnalité de l'autoroute A 16, insertion dans le site, mode de réalisation et difficultés d'acceptabilité locale.

Les rejets successifs de tracé que vous évoquez, madame le sénateur, ne signifient nullement l'abandon définitif de l'autoroute, mais reflètent au contraire la volonté très ferme que la décision qui interviendra - quelle qu'elle soit, elle interviendra pour que cette autoroute soit réalisée - sera prise après une analyse complète des enjeux que j'indiquais précédemment et une écoute attentive de tous les intéressés.

Je puis vous assurer, au nom de M. Besson, que cette décision, qui ne peut être sans cesse différée, sera prise dans les meilleurs délais.

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

Mme Marie-Claude Beaudéau. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, en posant à nouveau le problème de l'autoroute A 16, je repose, en fait, celui des orientations en matière d'infrastructures routières pour le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France.

Comme nombre d'autres responsables de l'économie et de l'aménagement en Ile-de-France, comme les élus, quels qu'ils soient, comme la population, qui ne supporte plus les heures perdues, l'énerverment, le gaspillage de temps et d'énergie, je suis en effet fort préoccupée.

J'ai lu à ce propos avec intérêt la lettre *Autoroutes 2020* du mois de janvier 1991 exprimant une inquiétude à la suite de la décision prise par le Gouvernement de réduire de 1 million de francs les crédits affectés aux routes, avec pour conséquence l'aggravation des retards de réalisation des autoroutes A 86, A 88 et A 16 pour la partie Paris-Amiens. Pour l'autoroute A 16, nous ne nous en plaignons pas : si seulement vous décidiez de la supprimer purement et simplement, nous pourrions enfin rechercher de vraies solutions pour améliorer la circulation dans toute la région nord de l'Ile-de-France.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je reprendrai l'argumentaire que j'ai déjà développé à de nombreuses reprises devant vos prédécesseurs, argumentaire sérieux et important, semble-t-il, puisqu'il a conduit le Gouvernement à hésiter, à douter, à reporter. Aujourd'hui, il le convaincra peut-être d'abandonner un tel projet.

L'autoroute A 16 est contestée, rejetée, condamnée par l'ensemble des collectivités locales du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis. Aucune commune, monsieur le secrétaire d'Etat, ne souhaite voir pénétrer l'autoroute A 16 en zone urbaine. Tous les élus concernés - maires, conseillers généraux, conseillers régionaux, députés, sénateurs - peuvent-ils se tromper aussi grossièrement ? M. le ministre de l'équipement, seul contre tous, peut-il avoir raison ? Serait-il donc le seul à comprendre, alors que les élus apprécieraient mal les conditions de vie et les besoins de leur commune et de leur région ?

En toute objectivité, je demande au Gouvernement de réfléchir sur les arguments suivants.

Une autoroute Paris-Londres à quatre ou six voies, débouchant sur l'autoroute A 16 - constamment saturée - débouchant elle-même sur l'autoroute A 1 ne peut qu'entraîner des phénomènes de paralysie de la circulation. A certaines heures, par exemple, le trajet Sarcelles-Paris requiert une heure et demie à deux heures. Combien de temps cela demandera-t-il avec l'autoroute A 16 venant se jeter sur l'autoroute A 1 ? Certaines villes seront coupées en deux parties : Villiers-le-Bel, Sarcelles, Arnouville-lès-Gonesse, Garges-lès-Gonesse, dans le Val-d'Oise, puis, en Seine-Saint-Denis, Dugny et La Courneuve. Cette coupure entraînera de nouvelles nuisances, un nouveau mal-vivre dans les cités, contre lequel le Gouvernement prétend vouloir lutter.

Le péage, seule source de financement de l'autoroute, fait l'objet d'une opposition unanime. Payer pour se rendre à Paris en voiture, cela ne passe pas, monsieur le secrétaire d'Etat ! Je me permets également d'ajouter que ce type de financement pourrait vous causer quelques surprises. La croissance de la fréquentation des autoroutes s'est ralentie dans les années 1989-1990, et on a constaté une amplification de ce phénomène au cours de ces derniers mois.

« Comment expliquer ces évolutions ? », titre la publication *Autoroutes 2020 ? « Effet Golfe ? Hausse du prix moyen des carburants ? Essoufflement de la production industrielle ? Modification des comportements ? »*

Les réponses à ces questions, auxquelles il faut ajouter la baisse du pouvoir d'achat et les tarifs de péage trop élevés constituent certainement l'explication du phénomène.

Le moment est-il bien choisi pour imposer aux communes, à la population, cette nouvelle autoroute A 16 ? D'autant que deux autres phénomènes sont observés : le trafic poids lourds se maintient - la réduction du trafic marchandises à la S.N.C.F. le confirmera - et le nombre de tués sur autoroute a tendance à croître - 10 p. 100 en un an.

Cette autoroute A 16 en pleine région urbanisée, est-ce bien, monsieur le secrétaire d'Etat, le moyen le mieux adapté pour régler les problèmes de transport et de circulation, une autoroute qui, de surcroît, sera encombrée de poids lourds et qui sera de plus en plus dangereuse ?

Nous pensons qu'au lieu d'une concentration de voies uniques convergeant vers Paris nos villes ont besoin de voies diversifiées, diffusant la circulation et réduisant la nécessité de prendre la direction de Paris en utilisant des axes encombrés.

La route n'est pas une fin en soi, elle est conçue pour rendre la vie plus facile. Nous pensons qu'il faut développer le réseau national, départemental, communal et accorder les moyens pour réaliser les projets prévus dont certains remontent à dix, vingt, trente, voire quarante ou cinquante ans.

S'agissant des liaisons avec l'Europe et l'Angleterre, la réalisation de voies souterraines passant sous les régions urbanisées est peut-être la solution, comme beaucoup le notent aujourd'hui.

Alors, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande d'être mon interprète auprès de M. le ministre de l'équipement. Il faut enterrer le projet de l'autoroute A 16 et il faut envisager, avec l'ensemble des communes et des départements, les véritables moyens de favoriser les transports, les déplacements des habitants du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis, mais aussi de l'Oise et de la Seine-et-Marne. Je crois que vous pourriez alors obtenir un autre consensus, qui serait au service des hommes et non du profit et de l'Europe. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

DÉGRADATION DU SERVICE PUBLIC SUR LE RÉSEAU NORD DE LA S.N.C.F.

M. le président. Mme Marie-Claude Beaudeau attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur la détérioration et la dégradation du service public sur le réseau nord S.N.C.F. au départ de la gare du Nord, la troisième gare du monde.

Considérant le nombre croissant de retards ou de suppressions de trains dans la dernière période : 499 trains sont concernés pour la première quinzaine de février ;

Considérant l'insécurité croissante pour les employés, les usagers sur certaines lignes ;

Considérant les conséquences d'une politique de transports tournée exclusivement vers l'aménagement prioritaire d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse au détriment du

réseau de banlieue : les six niveaux de parkings automobiles ; soit 1 300 places, de la gare du Nord sont réalisés pour les usagers du T.G.V. ;

Considérant l'insuffisance de la qualité de certains matériels utilisés ne résistant ni au gel, ni au froid, ni à la neige ;

Considérant les conséquences sur la vie quotidienne des habitants du Val-d'Oise :

- inconfort, insécurité dans les trains bondés ;

- retards entraînant des difficultés pour la garde des enfants, les rapports avec les employeurs ;

- allongement du temps de trajet : en 1970, au temps de la vapeur, le trajet Paris-Pontoise était de quarante-trois minutes ; maintenant, en moyenne, il dépasse quarante-cinq minutes ;

- la vie des enfants ;

Considérant l'existence d'une tarification particulièrement injuste et insupportable, la politique tarifaire vise à combler la diminution de ses recettes voyageurs ;

Elle lui demande quelles mesures envisage le Gouvernement en faveur de l'arrêt des suppressions d'effectifs à la S.N.C.F., l'embauche de nouveaux personnels permettant d'assurer une présence humaine plus nombreuse dans les gares, les trains, les ateliers d'entretien du matériel, et des infrastructures.

Elle lui demande également quelle action il envisage pour que la S.N.C.F. investisse prioritairement pour des structures ferroviaires nouvelles avec le doublement, voire le triplement, de certaines voies aujourd'hui surchargées en réalisant un certain nombre de voies souterraines, dont une voie double pour le T.G.V. Nord.

Elle lui demande enfin l'électrification des lignes Paris-Beauvais, Paris-Laon, l'augmentation de la cadence de certaines dessertes et la réduction des temps de trajet, la rénovation de certaines gares pour un meilleur accueil et une meilleure sécurité, la modernisation, l'augmentation du parc voitures - deux niveaux - afin d'assurer confort, sécurité, exactitude indispensables pour un service public de qualité, l'extension de la carte orange, l'harmonisation de la tarification pour l'ensemble de la banlieue nord. (N° 295.)

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

M. Lionel Stoléru, secrétaire d'Etat au Plan. Monsieur le président, si le hasard fait que je réponde au nom de M. Besson, le député de l'Oise que je fus croit entendre dans la question de Mme le sénateur du Val-d'Oise quelque écho des préoccupations que nous connaissons bien dans cette partie du nord de l'Ile-de-France.

Vous avez abordé, madame le sénateur, trois sujets dans votre question : la sécurité des voyageurs et du personnel et la qualité des services, l'électrification des lignes Paris-Beauvais et Paris-Laon, et enfin l'extension de la carte orange.

Sur le premier sujet, il est clair que, compte tenu d'un certain nombre d'accidents spectaculaires qui se sont produits les années passées, l'amélioration de la sécurité des voyageurs et des personnels est l'un des objectifs forts inscrits au contrat de plan Etat-S.N.C.F. pour la période 1990-1994.

En Ile-de-France, en particulier, la S.N.C.F. a engagé, depuis 1989, un effort spécifique, qui porte à la fois sur les effectifs et sur les équipements. Les moyens dégagés représentent un investissement de 250 millions de francs sur trois ans, avec un renforcement des effectifs de 500 personnes et la mise en place de 38 gares dites « gares d'appui », dotées de moyens d'intervention renforcés en moyens de sécurité.

Par ailleurs, la qualité du service, l'extension et l'amélioration des dessertes, la recherche d'une tarification adaptée, le programme d'investissement sont les principaux domaines sur lesquels portera l'avenant au contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F. consacré aux problèmes des transports collectifs de la région parisienne. Cet avenant est actuellement en cours de mise au point.

Concernant l'électrification des lignes Paris-Beauvais et Paris-Laon, il s'agit d'opérations extrêmement lourdes - plusieurs centaines de millions de francs d'investissements - qui s'inscrivent dans le cadre de l'article 26 du contrat de plan entre l'Etat et la S.N.C.F.

Cet article dispose que toute collectivité qui demande la réalisation d'un projet d'investissement devra s'engager simultanément à apporter à la S.N.C.F. des concours financiers, de manière telle que les comptes de la S.N.C.F. ne subissent

aucune dégradation. Bien entendu, la réalisation d'un tel projet devra être intégrée dans le programme pluriannuel de développement de la S.N.C.F. que constitue ce contrat de plan.

Dans l'immédiat, je précise que la S.N.C.F., consciente de la dégradation de la situation intervenue à la fin de 1990 sur la ligne Paris-Beauvais, et que nous connaissons bien dans l'Oise, comme vous dans le Val-d'Oise, par suite en particulier de défaillances du matériel roulant, a mis en place des mesures permettant à la fois d'indemniser les usagers pour les perturbations occasionnées - ce qui est bien le moins - et surtout d'améliorer les conditions d'exploitation.

La question que vous venez de poser sur l'autoroute A 16 et celle que vous posez sur la desserte ferroviaire ne sont pas totalement étrangères l'une à l'autre. Dans le nord de l'Île-de-France, pour les habitants de la couronne parisienne, le problème est à la fois de desservir Paris, mais également de penser à l'Europe, avec la réalisation de liaisons rapides - T.G.V., autoroutes - en direction de l'Angleterre, avec le tunnel sous la Manche, et vers le nord de l'Europe, pôle de développement économique des Douze.

A propos de la tarification, M. Besson, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, vient de charger le syndicat des transports parisiens d'une étude sur la tarification applicable aux usagers effectuant des migrations alternantes entre l'agglomération parisienne et les départements périphériques d'Île-de-France.

Vous savez fort bien que, pour ces problèmes de carte orange, il y a codécision de nombreux partenaires, dont l'Etat, le syndicat des transports parisiens et les collectivités locales.

La possibilité d'une extension de la carte orange à ces déplacements fait effectivement partie de cette étude.

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

Mme Marie-Claude Beaudou. Monsieur le secrétaire d'Etat, je le regrette, mais vous n'avez pas répondu de façon concrète aux questions posées, qui sont pourtant très importantes.

La gare du Nord est la première gare européenne, la troisième gare du monde par le nombre de passagers qui y transitent quotidiennement, avec 500 000 voyageurs par jour, et elle est le point de départ de 1 900 trains. Le trafic « grandes lignes » aura connu une progression de 70 p. 100 de 1988 à 1996, c'est-à-dire en huit ans. Quant au trafic « banlieue », il connaîtra une progression de 10 p. 100, si l'on en croit les prévisions de la S.N.C.F.

En partant de ces deux éléments, quelles constatations faisons-nous ?

Premièrement, le service intérieur de la gare du Nord est assuré par 700 personnes, soit un employé pour trois trains. Deuxièmement, la gare du Nord est devenue un véritable entonnoir dans lequel s'engouffrent non seulement les trains de proche et moyenne banlieue, mais aussi ceux de Picardie : vingt-quatre trains toutes les deux minutes, trente aux heures de pointe.

A ce trafic s'ajoutera celui du T.G.V., à raison de 70 trains au départ et autant à l'arrivée, soit 140 mouvements.

Dans l'immédiat, il faut également assurer les travaux, non pas de voies nouvelles au départ, mais de six niveaux de parking automobile pouvant accueillir 1 300 véhicules. Nombre d'usagers, monsieur le secrétaire d'Etat, sont d'ailleurs effarés lorsqu'on leur indique que les énormes travaux actuellement engagés à la gare du Nord ne concernent pas l'accueil de voitures S.N.C.F., mais sont destinés à créer des places de parking pour des voitures automobiles.

Les conséquences de cette situation sont, pour les 700 cheminots et le demi-million de passagers banlieusards, des retards, des annulations, une insécurité, de la fatigue et de l'énervernement avec des répercussions sur la vie familiale : on part plus tôt pour ne pas être en retard au travail ; on arrive plus tard chez la nourrice, à la crèche, dans sa famille, tandis que les enfants attendent.

On peut même se poser des questions sur ce que la direction de la S.N.C.F. considère comme un exploit technique : préparer le démarrage du T.G.V. sans toucher au trafic quotidien. Nous nous demandons - nous aimerions être rassurés, monsieur le secrétaire d'Etat - si nous ne frôlons pas un peu trop souvent la catastrophe !

Nous ne parlerons pas non plus de cette situation ridicule que l'on a connue au mois de février ; quand le R.E.R. ne fonctionnait plus parce que le matériel ne résistait pas au froid un peu vif. Comment, en 1991, peut-on construire des matériels ne résistant pas au gel ou à la neige ? Là encore, des économies irresponsables sont certainement la cause de ce véritable gaspillage.

La gare du Nord est la troisième gare du monde, avec un développement de 70 p. 100 pour les grandes lignes et de 10 p. 100 pour le réseau de banlieue. Cette situation devrait vous conduire, vous et la direction de la S.N.C.F., à être audacieux dans les prévisions. Or, j'ai étudié ces prévisions attentivement, et elles m'inquiètent.

Premièrement, le plan d'entreprise prévoit une diminution de 21 800 emplois pour les cinq ans à venir, s'ajoutant aux 41 800 suppressions contenues dans le plan précédent. Pour l'année 1991, 2 000 postes sont supprimés, alors que le syndicat C.G.T. estime qu'il faudrait 2 000 postes supplémentaires. Comment cette réduction se traduira-t-elle pour le fonctionnement du service public ? La formule « un agent pour trois trains » sera remise en cause. Les gares de banlieue resteront fermées le soir. L'insécurité dont sont victimes cheminots et banlieusards s'aggravera. Les conditions de travail des agents de la S.N.C.F. se dégraderont.

Deuxièmement, le même plan d'entreprise donne la priorité aux lignes nouvelles du T.G.V. Nous n'admettons pas que l'Etat refuse tout crédit à la S.N.C.F. pour la réalisation du T.G.V. Nord alors qu'il a pris en charge 30 p. 100 des dépenses pour le T.G.V. Atlantique.

La S.N.C.F. consacre 60 milliards de francs au T.G.V. Nord, alors que le contrat de plan ne prévoit que 26 milliards de francs pour tout le trafic de l'Île-de-France, petite et grande banlieues confondues. Pour mémoire, monsieur le secrétaire d'Etat, j'indique que, en 1978, 30 milliards de francs étaient dépensés pour cette même Île-de-France.

De plus, la guerre du Golfe doit entraîner une réduction de 1,8 million de francs des crédits d'exploitation et de 2,2 millions de francs du budget global régional, ce qui va se traduire par une diminution de 1,3 p. 100 des sommes initialement prévues pour le réseau Paris-Nord de la S.N.C.F.

Ces orientations et ces décisions ne seront pas sans conséquences. Cependant, aujourd'hui, les agents de la S.N.C.F. luttent avec des comités d'usagers plus nombreux et plus actifs. Lors d'un rassemblement à la gare du Nord, en présence d'ailleurs du directeur de la région Nord de la S.N.C.F., cheminots, usagers et élus communistes ont, ensemble, affirmé des exigences, à savoir l'annulation de la suppression de 2 000 postes de cheminots et la création de 2 000 postes supplémentaires, l'électrification des lignes Persan-Beauvais et Paris-Laon, l'amélioration de la qualité de l'entretien du matériel, la réouverture des gares la nuit - avec le personnel nécessaire - la réalisation de nouvelles voies aériennes pour la banlieue et un tunnel foré à deux voies pour les lignes T.G.V. au départ de la gare du Nord jusqu'au pont d'Écouen, à Gonesse.

Il faut également, selon nous, harmoniser la tarification, notamment sur la grande couronne, avec l'extension de la carte orange et la création d'un titre de transports pour certaines localités.

La S.N.C.F., compte tenu de la situation que je viens de décrire, conservera-t-elle le record du monde de vitesse sur rail, avec 515 kilomètres/heure ? Pour la banlieue, la réponse est donnée : au temps de la vapeur, le trajet Paris-Pontoise s'effectuait en quarante-trois minutes ; en 1990, sa durée moyenne était de quarante-cinq minutes en 1991, elle sera vraisemblablement de l'ordre de cinquante à soixante minutes.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la S.N.C.F. et l'Etat choisissent l'Europe et le profit. Nous vous demandons de faire un autre choix, en faveur des 500 000 usagers et agents de la S.N.C.F. Paris-Nord : la qualité de leur vie en est l'enjeu !

M. Lionel Stoléru, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Lionel Stoléru, secrétaire d'Etat. Madame le sénateur, j'ai pris bonne note de vos remarques et je les transmettrai à mes collègues MM. Fauroux et Besson.

Mme Marie-Claude Beaudou. Je vous remercie.

CONSEQUENCES DE LA DÉPARTEMENTALISATION DE LA CAISSE D'ALLOCATIONS FAMILIALES DE LA RÉGION PARISIENNE

M. le président. Mme Marie-Claude Beaudeau attire l'attention de M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité sur les conséquences de la départementalisation de la caisse d'allocations familiales de la région parisienne.

Elle lui demande quelles mesures il envisage pour créer, au niveau des sept caisses d'allocations familiales, le nombre de postes nécessaires afin d'améliorer les rapports avec les allocataires et les familles, les conditions de travail de l'ensemble du personnel et de réduire le délai de traitement des dossiers.

Elle lui demande également de lui préciser les critères de répartition des moyens financiers pour assurer le fonctionnement de chaque caisse.

Elle lui demande enfin de bien vouloir lui faire connaître les propositions de composition de chaque conseil d'administration. (N° 291.)

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

M. Michel Gillibert, secrétaire d'Etat aux handicapés et aux accidentés de la vie. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je veux tout d'abord excuser M. Claude Evin : il participe à une réunion importante en province, qui nous concerne tous.

La caisse d'allocations familiales de la région parisienne gère 1 175 000 dossiers d'allocataires. Elle devait assurer, chaque jour, un contact - communications téléphoniques, visites au guichet et courrier - avec 30 000 familles.

L'étendue du ressort de cet organisme qu'attestent ces chiffres a donc conduit à décider la départementalisation, afin de rapprocher les usagers de leurs caisses. Un effort considérable a été consacré pour atteindre cet objectif, tant au niveau de la formation des personnels qu'à celui de l'amélioration des moyens technologiques.

La formation et le perfectionnement des agents sont assurés à un très haut niveau, puisque leur financement représente 8 p. 100 de la masse salariale de l'entreprise.

L'évolution des moyens technologiques devrait conduire à établir, lors des communications téléphoniques, un contact direct entre l'usager et l'agent personnellement chargé de son dossier, et à réduire le temps de réponse moyen à chaque sollicitation des familles de sept à deux jours.

Par ailleurs, pour prendre en compte le phénomène particulier de mobilité des personnes en Ile-de-France, la banalisation des guichets subsistera, c'est-à-dire qu'un allocataire pourra toujours obtenir un renseignement sur sa situation à n'importe quel guichet d'accueil.

Enfin, la répartition en moyens financiers pour assurer le fonctionnement de chaque caisse est déterminée selon les critères établis par la caisse nationale d'allocations familiales, critères reposant principalement sur le nombre de dossiers d'allocataires gérés.

Quant à la composition des conseils d'administration de chaque nouvelle caisse, elle est déterminée en fonction des résultats des élections du 19 octobre 1983 pour la branche « famille », département par département.

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

Mme Marie-Claude Beaudeau. Monsieur le secrétaire d'Etat, ma question était fort précise et concernait la départementalisation de la caisse d'allocations familiales de l'Ile-de-France.

Je trouve votre réponse imprécise. Certes, cette imprécision ne concerne pas les objectifs, qui sont clairs : il s'agit, d'abord, de constituer des organismes de taille raisonnable, dans un cadre départemental qui garantisse une gestion plus ouverte aux interlocuteurs et aux partenaires de la caisse ; ensuite, d'améliorer le service rendu aux allocataires en rapprochant les gestionnaires des usagers.

Dans une réponse parue au *Journal officiel* du 3 décembre 1990, M. Claude Evin avait défini ces objectifs. Evidemment, nous ne les contestons pas ; au contraire, nous les approuvons. Il était urgent, en effet, d'envisager une amélioration du fonctionnement de ces caisses qui auraient fini par être paralysées, le personnel étant submergé de travail et le traitement des dossiers des allocataires étant retardé d'autant.

Pour de nombreuses familles, les prestations diverses qui sont servies par les caisses représentent l'essentiel des revenus. C'est, d'ailleurs, la raison qui nous conduit à soutenir aujourd'hui l'action entreprise par l'Union nationale des

associations familiales et par les unions départementales pour exiger le maintien du pouvoir d'achat des allocations familiales.

Ainsi, dans mon département, le Val-d'Oise, l'objectif de l'U.D.A.F. est de recueillir 300 000 signatures. Elle les recueillera tant est grand le mécontentement des allocataires, mécontentement dû à l'insuffisance de l'augmentation prévue - 0,75 p. 100 - alors que les ressources actuelles permettraient d'augmenter les allocations familiales de 10 p. 100 si on utilisait les excédents, mais aussi aux insuffisances de fonctionnement des unités de gestion et au retard dans les versements.

La décentralisation, nous l'approuvons, mais elle doit atteindre ses objectifs et, à ce propos, celle qui est mise en place actuellement nous inquiète. Elle appelle, de notre point de vue, plusieurs remarques.

Première remarque : la caisse actuelle fonctionnait mal. Un seul exemple : des unités de gestion submergées coupaient le téléphone et, dès lors, ne pouvaient plus répondre aux usagers.

Les unités de gestion voient le nombre de dossiers augmenter et le nombre d'employés diminuer. Or, vous savez, monsieur le secrétaire d'Etat, que de nouvelles tâches ont été confiées aux caisses d'allocations familiales, portant sur le revenu minimum d'insertion et les dossiers de surendettement. En 1977, 6 000 agents gèrent 836 000 allocataires alors qu'en 1989 - vous venez de me confirmer les chiffres - les dossiers de 1 175 000 allocataires étaient gérés par 4 887 agents, soit 19 p. 100 d'agents en moins pour 37 p. 100 d'allocataires en plus en douze ans.

La caisse de la région parisienne prétend, avec votre accord d'ailleurs, réduire encore de 1 800 le nombre des postes ; cela correspondrait à des personnels en surnombre ou qui ne seraient pas remplacés au moment de leur départ à la retraite. C'est insensé ! A notre avis, une bonne décentralisation appellerait au moins la création de 10 p. 100 de postes supplémentaires.

Seconde remarque : les besoins de la décentralisation, le maintien d'une structure régionale, la vie difficile des familles et, surtout, les aides spéciales ayant un caractère urgent, supposent des crédits suffisants et plus importants.

Les recettes vont également être en diminution, puisque le Gouvernement a décidé de baisser de deux points les cotisations des entreprises. En francs constants, les recettes risquent de diminuer d'au moins 5 p. 100.

Vos propos, monsieur le secrétaire d'Etat, ont confirmé mes craintes. Cela me conduit à vous demander de publier, après analyse de la mise en place des sept caisses départementales, une synthèse nous permettant d'apprécier les difficultés rencontrées et les moyens supplémentaires qui sont nécessaires.

Je regrette aussi que vous n'ayez pas dit, dans votre réponse, que l'Etat donnera aux sept nouvelles caisses les moyens en crédits et en personnels qui seraient utiles pour assurer leur bon fonctionnement, leur épanouissement, car elles sont appelées à jouer un rôle grandissant dans l'action en faveur des familles, même si j'ai noté avec satisfaction qu'en ce qui concerne la formation du personnel et le fonctionnement technologique des efforts supplémentaires seraient faits.

SITUATION DES ADULTES HANDICAPÉS EN FIN DE SÉJOUR DANS LES CENTRES D'AIDE PAR LE TRAVAIL (C.A.T.)

M. le président. M. Marc Bœuf attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux handicapés et aux accidentés de la vie sur la situation des handicapés adultes accueillis et hébergés dans les C.A.T. Ceux-ci ont été accueillis dans les C.A.T. en raison de leur handicap, ne pouvant être reçus dans une entreprise ordinaire ou dans un atelier protégé. Or, vers l'âge de quarante-cinq ans, ces personnes ne pouvant plus travailler, doivent quitter ces centres.

Le problème se pose de l'avenir qui leur est réservé, bien souvent une entrée à l'hôpital psychiatrique. Alors que ces personnes avaient trouvé dans ces C.A.T. un environnement médico-social, professionnel et éducatif favorisant leur épanouissement personnel, elles se retrouvent « abandonnées » dans une structure totalement inadéquate.

Il demande donc à M. le secrétaire d'Etat si, dans le même état d'esprit que celui qui a présidé au vote de l'amendement présenté par M. Michel Creton pour les adolescents, on

pourrait envisager l'accueil de ces personnes dans des unités spécifiques pour adultes handicapés âgés, afin de pallier un manque de plus en plus criant dans ce domaine. (N° 294.)

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

M. Michel Gillibert, secrétaire d'Etat aux handicapés et aux accidentés de la vie. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les centres d'aide par le travail ont pour vocation d'apporter un environnement professionnel et un soutien adaptés aux travailleurs handicapés qui ne peuvent accéder, momentanément ou, malheureusement, durablement, à un emploi en atelier protégé ou à un emploi en milieu ordinaire.

L'accueil en C.A.T. prend normalement fin à l'arrivée à l'âge de la retraite, comme pour tous les travailleurs.

Lorsque, du fait de l'aggravation du handicap d'une personne admise en C.A.T., la réorientation vers un autre établissement d'accueil est envisagée, il appartient à la Cotorep de se prononcer sur l'opportunité de celle-ci. De telles réorientations, décidées avant l'âge limite d'accueil, doivent rester exceptionnelles - j'y insiste - car la personne perd alors les droits attachés à sa qualité de travailleur handicapé, en particulier la garantie de ressources.

Il est parfois avancé que les handicapés mentaux ont un vieillissement précoce et qu'il convient, à partir de quarante ans selon certains, de rechercher une autre solution d'accueil que le centre d'aide par le travail.

Une telle approche du problème du vieillissement des travailleurs handicapés qui ne repose pas sur un fondement scientifique démontré ne saurait être admise.

S'il est exact que, pour certains travailleurs handicapés, l'avancée en âge se traduit par une difficulté à suivre un rythme de travail soutenu, il ne faut pas en conclure que la sortie des centres d'aide par le travail s'impose systématiquement dans ce cas.

Il est, en revanche, hautement souhaitable que les centres d'aide par le travail adaptent leur prise en charge chaque fois que c'est nécessaire aux besoins individuels des travailleurs handicapés vieillissants.

Des mesures telles que le passage progressif au travail à temps partiel constituent des réponses adaptées à ces situations. Des dispositions visant à garantir un niveau de revenus suffisant lors du passage du temps plein au temps partiel ont d'ailleurs été prises récemment.

De manière plus générale, s'agissant de la question du vieillissement des personnes handicapées, quel que soit leur lieu d'accueil, je puis vous indiquer que j'ai chargé Mme le docteur Lelay d'une mission de réflexion sur ce sujet et que j'organiserai prochainement une table ronde, au cours de laquelle les associations pourront faire part de leurs sentiments et de leurs propositions. Je tiens à préciser que les associations étaient déjà présentes dans le travail fait par Mme le docteur Lelay.

Ce thème sera également abordé par le groupe de travail que j'ai constitué avec les représentants des conseils généraux, les départements ayant, en effet, un rôle important à jouer dans ce domaine, que ce soit par le développement de services d'aide au maintien à domicile ou par la création de structures d'accueil et d'hébergement.

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

M. Marc Bœuf. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de votre réponse.

Je sais que, depuis la création d'un secrétariat d'Etat aux handicapés et aux accidentés de la vie, vous ne ménagez pas vos efforts pour que l'intégration des personnes handicapées au sein de notre société soit de plus en plus réelle.

Cette intégration, nous le savons, passe notamment par la place que doivent occuper les handicapés dans le monde du travail.

Votre réponse me donne donc satisfaction.

Je dois vous féliciter des efforts financiers très importants qui ont été faits pour créer des places d'atelier protégé et de centre d'aide par le travail. J'ai apprécié également que ces créations soient le résultat d'un accord passé, le 8 novembre 1989, entre les associations de handicapés et le Gouvernement dans un plan pluriannuel.

Mercredi dernier, devant le conseil des ministres, en accord avec le ministère de l'emploi, vous avez présenté une vingtaine de mesures destinées à relancer la politique d'insertion professionnelle des handicapés. Nous savons tous que cette

politique passe par la vie professionnelle et que les entreprises doivent jouer le jeu pour que ces mesures deviennent réalité.

Aujourd'hui, c'est un problème nouveau que j'ai voulu poser.

L'intégration des handicapés dans les centres d'aide par le travail est une excellente mesure. On voit les progrès accomplis par chacun d'eux, car ils ont souvent trouvé dans ces établissements un épanouissement personnel grâce à un excellent environnement médical, social ou pédagogique.

Voilà quelques années, malheureusement, ces handicapés disparaissaient jeunes. Ce n'est heureusement plus le cas.

Le problème de leur accueil à la fin de leur séjour en centre d'aide par le travail, c'est-à-dire au moment de l'âge de la retraite, se pose avec acuité. Même après l'avis des Cotorep, il n'y a bien souvent que les établissements psychiatriques pour les recevoir. Quelle différence d'accueil entre un milieu aussi protégé qu'un centre d'aide par le travail et un établissement psychiatrique !

Je sais que quelques exemples existent grâce à la bonne volonté de collectivités territoriales et d'associations. Il faut que tous nos efforts se portent sur des structures d'accueil qui prolongeraient celles qui sont proposées par les centres d'aide par le travail, afin que tous les bienfaits ressentis par les handicapés puissent se prolonger durablement.

Vous avez confié, j'en suis heureux, une mission à un spécialiste, qui la mènera probablement en concertation avec les associations concernées. Ce sera une bonne action pour les handicapés de notre pays.

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

4

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 16 avril 1991, à seize heures et, éventuellement, le soir :

1. Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi (n° 178, 1990-1991), modifié par l'Assemblée nationale, relatif à l'organisation interprofessionnelle des pêches maritimes et des élevages marins et à l'organisation interprofessionnelle de la conchyliculture.

Rapport (n° 239, 1990-1991) de M. Josselin de Rohan fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan.

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 à ce projet de loi est reporté au lundi 15 avril 1991, à dix-sept heures.

2. Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi (n° 177, 1990-1991), modifié par l'Assemblée nationale, portant diverses dispositions en matière de pêches maritimes et de cultures marines.

Rapport (n° 238, 1990-1991) de M. Josselin de Rohan fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan.

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 à ce projet de loi est reporté au lundi 15 avril 1991, à dix-sept heures.

3. Discussion du projet de loi (n° 215, 1990-1991) relatif aux sociétés anonymes de crédit immobilier.

Rapport (n° 244, 1990-1991) de M. Robert Laucournet fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan.

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 à ce projet de loi est reporté au lundi 15 avril 1991, à dix-sept heures.

4. Discussion de la proposition de loi (n° 441, 1989-1990) de MM. Louis de Catuelan, Josselin de Rohan, Maurice Schumann, Alphonse Arzel, José Balarello, Henri Bangou, Jacques Bérard, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Christian Bonnet, Jean-Pierre Cantegrit, Paul Caron, Henri Collette, Raymond Courrière, Luc Dejoie, Franz Duboscq, Bernard Guyomard, Daniel Hoefel,

Pierre Lacour, Marc Lauriol, Bernard Legrand, Jean-François Le Grand, Max Lejeune, Charles-Edmond Lenglet, François Lesein, Roger Lise, Jacques de Menou, Daniel Milaud, Michel Miroudot, René Monory, Geoffroy de Montalbert, Jacques Moutet, Jacques Oudin, Alain Pluchet, René Régnault, Guy Robert, Pierre-Christian Taittinger, René Travert et Xavier de Villepin, portant création d'un conservatoire national du patrimoine maritime.

**Délai limite pour le dépôt des amendements
à deux projets 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 nouvelle lecture du projet de loi portant réforme de la dotation globale de fonctionnement des communes et des départements, instituant une solidarité financière entre les communes d'Ile-de-France et modifiant le code des communes est fixé à l'ouverture de la discussion générale ;

2° Au projet de loi relatif aux rapports entre les agents commerciaux et leurs mandants (n° 218, 1990-1991) est fixé au mardi 16 avril 1991, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?..

La séance est levée.

(La séance est levée à quinze heures cinquante.)

*Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
JEAN LEGRAND*

QUESTIONS ORALES

*Coût et modalités de financement du grand stade
dont l'implantation est envisagée en Seine-et-Marne*

302. - 12 avril 1991. - **M. Jacques Larché**, sénateur, demande à **M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer** de bien vouloir lui préciser le coût envisagé du grand stade dont l'implantation est prévue en Seine-et-Marne ainsi que les modalités susceptibles d'être arrêtées pour le financement de sa construction.

*Politique du Gouvernement à l'égard
de l'enseignement privé*

303. - 12 avril 1991. - **M. Jacques Larché**, sénateur, interroge **M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports**, sur la politique du Gouvernement à l'égard de l'enseignement privé.