

# EQUIPE

## magazine

### SOMMAIRE

#### 2-3 PROJETS

Les panneaux à message variable remportent un vif succès.

#### 4-5 DOSSIER



Une étude pour comprendre et anticiper les évolutions du marché des bureaux.

#### 6 INITIATIVES

Contrôle des transports de marchandises : action commune avec les magistrats.

#### 7 VIE D'ÉQUIPE

Ordinateurs : attention aux virus.

#### 8 PARTENAIRES

Interview du substitut du procureur de Bobigny.



Depuis la fin de l'été, une rame toutes les 5 minutes aux heures de pointe et une rame toutes les 10 minutes aux heures creuses partent de chaque terminus de la ligne du TVS.

### TRAMWAY VAL-DE-SEINE

## Ça roule à l'ouest!

Grâce au TVS (le tramway Val-de-Seine) mis en service le 2 juillet dernier, vingt-deux minutes suffisent désormais pour parcourir la distance comprise entre Issy-les-Moulineaux et La Défense.

**A**près trois ans de travaux, le tramway Val-de-Seine a été inauguré le 1<sup>er</sup> juillet dernier par le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, avant l'ouverture officielle au public le lendemain. Inscrit dans le projet Orbitale 1 – rocade de transport en commun autour de Paris –, le TVS remplit un triple objectif : favoriser le développement des transports en commun, faciliter la desserte des anciens terrains de Renault situés à Issy-les-Moulineaux

et prochainement réhabilités et, plus globalement, relier l'ensemble de la banlieue sud à La Défense, important point d'entrée dans la capitale.

#### Le tramway fait école

Après le nord, avec la ligne Saint-Denis - Bobigny, c'est donc au tour du sud de Paris de se voir doté d'une ligne de tramway. Ce mode de transport propre est en vogue. « Sur les trois quarts du tracé, il



### Une action tripartite

C'est donc logiquement la SNCF qui a été désignée comme maître d'ouvrage du projet. Mais elle n'a pas travaillé seule, ayant délégué à la RATP la maîtrise d'ouvrage

du site de maintenance et des garages et conservé celle de l'ensemble de la voie. Pour sa part, la DIT, via le Groupe transports en commun, est intervenue à chaque étape clef du projet, de l'instruction du schéma de principe jusqu'à l'avant-projet et, enfin, pour tous les essais de réception avant la mise en service. « Nous avons vérifié que toute l'installation était bien conforme à ce qui avait été présenté au Syndicat des transports parisiens (STP) dans l'avant-projet et nous avons également testé, en mars 1996, le matériel roulant sur les aspects qui différaient des rames de la ligne Saint-Denis - Bobigny, dont la conformité n'était plus à démontrer », détaille Franck Cichy.

Grâce à ce travail de concertation, un premier pas a été franchi sur la voie d'Orbitale 1. Depuis la fin de l'été, une rame toutes les 5 minutes aux heures de pointe et une rame toutes les 10 minutes aux heures creuses partent de chaque terminus de la ligne du TVS. Trafic prévu : 27 000 usagers par jour la première année, 36 000 à terme. ■

*DREIF : direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France.*

► Suite de la p. 1 existait déjà une voie ferrée : ouverte pour l'Exposition universelle de 1889, la ligne Puteaux - Issy-les-Moulineaux avait été fermée au service un siècle plus tard. Il a donc simplement fallu réaménager la voie existante pour l'adapter au tramway, et construire une partie supplémentaire pour atteindre La Défense », explique Franck Cichy, du Groupe transports en commun à la Division des infrastructures et des transports (DIT) de la DREIF.

### Trois ans de préparation

- **1992** : instruction du schéma de principe établissant les grands axes du projet, approuvé par le STP.
- **Mars 1993** : rédaction de l'avant-projet (devis, prestataires...), approuvé par le STP.
- **31 mai 1994** : bouclage de l'enquête de déclaration d'utilité publique réalisée en concertation avec les élus. Démarrage des travaux.
- **2 juillet 1997** : mise en service du tramway Val-de-Seine.

## Panneaux à message variable L'informa

De décembre 1995 à juin 1996, le SIER a sondé un panel de 800 usagers des voies rapides urbaines de l'est parisien.

**Objectif : évaluer l'impact des panneaux à message variable et, notamment, l'efficacité et la perception des informations relatives aux temps de parcours.**

Les 150 panneaux à message variable (PMV) diffusent 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 une information exhaustive, sur 300 kilomètres de voies rapides urbaines (VRU) de l'est de l'Ile-de-France (A1, A3, A4, A6a, A6b, A6, A106, A86, A104, N104). Outre l'information relative aux événements - A3-BP : bouchon = 2 km -, les PMV indiquent, depuis le mois de janvier 1996, des temps de parcours - A4-BP : 9 minutes. « Afin de mesurer l'impact de ce nouveau service, en termes de satisfaction et de modification des comportements, nous avons engagé une

## EN BREF

### Fin des travaux de couverture de l'autoroute A1 à Saint-Denis

La dernière des 700 poutres-planchers de couverture a été posée début juin, après quinze mois de travaux dont la DDE de Seine-Saint-Denis a assuré la maîtrise d'œuvre. Les équipements du tunnel, long de 1,360 km, ont

également été mis en place : ventilation, éclairage, signalisation et infrastructure Sirius (Service d'Information pour un réseau intelligible aux usagers). Au chantier de couverture succèdent maintenant les travaux de paysagement de la dalle (trois hectares de jardins), de requalification de la RN1 et d'aménagement des têtes de tunnel. L'ensemble de l'opération requiert

des financements et une collaboration de l'État, de la Région, de la ville de Saint-Denis et du département. Les représentants des riverains sont régulièrement associés. La Division des études d'infrastructures de transports et d'ouvrages d'art de la DREIF a apporté son assistance technique à la DDE 93, après avoir géré la conception du projet.



## variable tion passe bien

enquête auprès de 800 usagers », explique Gaëtan Juhel, chef de l'unité Analyse, évaluation, suivi (AES) au Service interdépartemental d'exploitation routière (SIER) au sein de la DREIF.

### Un panel représentatif

La constitution du panel a nécessité près de 17 000 appels. 600 usagers réguliers (utilisant au moins trois fois par semaine les VRU) dont la moitié modifient leur trajet en fonction des informations reçues, et 200 usagers occasionnels empruntant une à deux fois par semaine les VRU ont été suivis pendant six mois. «Après définition du cahier des charges, nous avons confié la conduite de l'enquête à MV2 Conseil. Nous avons élaboré ensemble les questionnaires et MV2 a réalisé quatre enquêtes téléphoniques : un point zéro en décembre 1995, avant la mise en place des informations relatives aux temps de parcours, puis trois phases tous les deux

mois. A l'issue de chaque phase, un rapport nous a été remis. Nous pouvions donc suivre régulièrement l'évolution de l'enquête et modifier, le cas échéant, les questionnaires », précise Gaëtan Juhel.

### Des usagers satisfaits

Au vu des résultats, les PMV sont un succès : 98 % les jugent pratiques, 94 % fiables, 88 % estiment qu'ils apportent du confort et, pour 84 %, qu'ils permettent, d'adapter les trajets. En six mois, la note moyenne accordée aux PMV a augmenté (7,2 sur 10 en décembre 1995, 7,6 en juin). Gain de temps, fluidification du trafic, exhaustivité de l'information et augmentation de la sécurité sont les principales qualités reconnues aux PMV. 32 % des 80 % d'usagers ayant la possibilité de modifier leur parcours changent

effectivement leur itinéraire au moins une fois par semaine. L'impact des panneaux à message variable sur le délestage des VRU est là quantifiable : 70 % des automobilistes changeant de trajet en prennent la décision après lecture de ces messages. La confiance des usagers a elle aussi augmenté : le taux de satisfaction a atteint 96 % dans la quatrième vague. Enfin, les trois quarts approuvent le choix de messages mixtes "bouchon" et "temps de parcours". En six mois, les temps de parcours ont été repérés par 97 % des personnes interrogées et

près de la moitié déclare n'avoir jamais ou rarement observé d'écart significatif entre le temps annoncé et le temps qu'ils ont mis à parcourir la même distance. «Le groupe de travail, qui réunit des représentants de l'unité AES, des informaticiens et des membres du Groupe études et exploitation du SIER pour définir la stratégie d'information des usagers, dispose là d'une base solide pour coller aux attentes des automobilistes », conclut Gaëtan Juhel. Une base de travail qui sera complétée chaque année par un baromètre de satisfaction. ■



Les PMV sont un succès : 98 % des usagers interrogés les jugent pratiques, 94 % fiables, 88 % estiment qu'ils apportent du confort et, pour 84 %, qu'ils permettent d'adapter les trajets.

### Les trames vertes urbaines

Le Schéma directeur de l'Ile-de-France prévoit le renforcement de la "trame verte" urbaine qui fait pénétrer la nature dans la zone agglomérée. Cette trame verte est constituée par l'ensemble des espaces végétalisés du paysage urbain : espaces plantés proches des infrastructures, coulées

vertes, parcs, jardins, lieux d'agrément pour les activités sportives ou de loisirs... Une étude de la Division de l'urbanisme et du schéma directeur a été présentée à l'occasion de la réunion mensuelle que tient la DREIF - avec la participation de la Direction régionale de l'Environnement d'Ile-de-France - avec les associations du collectif

Ile-de-France Environnement. Après la visualisation de nombreux exemples, le débat a permis d'évoquer la prise en compte des trames vertes dans les documents d'urbanisme locaux ainsi que le respect des paysages naturels et ruraux de la région. L'étude "Trames vertes urbaines, concept et stratégie" est disponible à la DREIF (250 F).



Une étude du GRECAM

# Reprise de la demande de bureaux en Ile de France

Plusieurs organismes publics (1), parmi lesquels la DREIF, se sont groupés pour demander à une société d'études indépendante, le GRECAM, de faire le point sur le marché des bureaux en Ile-de-France. Objectif : comprendre et anticiper les évolutions de ce marché à l'horizon 2000. Résultats.

**1** Même s'il devrait commencer à se résorber, le parc de bureaux vacants reste encore important dans la région : il représente environ 10% de la surface totale construite. Et une part non négligeable de ces locaux apparaît comme durablement inadaptée à la demande.

**2** On assiste cependant au retour d'un besoin net de bureaux modernes et adaptés, qui devrait permettre, à terme, de redynamiser le marché.

**3** En mettant en évidence des tendances de fond, l'étude est un outil pour le pilotage du SDRIF. Elle apporte notamment un éclairage sur la localisation prévisible de l'emploi au sein de la région.

## 1 Un parc de bureaux vacants encore important, un stock préoccupant de surfaces inadaptées

En région Ile-de-France, le stock de bureaux disponibles tend à se stabiliser à environ 3 800 000 m<sup>2</sup>, soit 10% du parc total. Principal problème : une part non négligeable de ce stock, peu adapté aux exigences actuelles des entreprises et à l'évolution rapide de la société, s'avère "hors marché". Ces bureaux connaissent des périodes de vacance durables et préoccupantes, pour ne pas dire quasi définitives. En 1996, ils représentaient 921 000 m<sup>2</sup> pour l'ensemble de la région, dont près de 200 000 m<sup>2</sup> de première main. « 63% des surfaces inoccupées le sont depuis plus d'un an et 25% depuis plus de deux ans », insiste Claude Ogier, directeur du GRECAM, qui a conduit

l'étude. Pour expliquer cet état de fait, quatre causes principales ont été identifiées. La première tient à la localisation des bâtiments : ceux situés, par exemple, à plus de 500 mètres de transports en commun ont peu de chances de trouver preneur, de même que les immeubles enclavés (par exemple dans des impasses).

Mais, conscientes de l'abondance de l'offre, les entreprises sont également exigeantes sur le niveau de confort, les fonctionnalités offertes (comme la climatisation ou les câblages de réseaux d'information) ou encore l'"image" des bâtiments. Elles préfèrent ainsi occuper des immeubles haussmanniens, jugés prestigieux, plutôt que certaines constructions des années 70 dont la conception "datée" ne répond plus à leurs exigences.

Le troisième critère est patrimonial, lié à la nature et au compor-

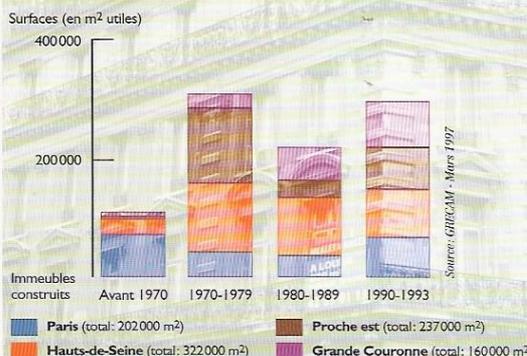


tement des propriétaires. La copropriété, synonyme de lourdeur de gestion, et les immeubles appartenant à des propriétaires occupants connaissent des durées de vacance plus longues. Enfin, un dernier critère, essentiel, permet d'expliquer la vacance prolongée de certaines surfaces. Il tient au coût global d'implantation. La quasi-totalité des immeubles "hors marché" est proposée à des prix d'achat ou de location supérieurs à la valeur commerciale du produit.

## 2 Renversement de tendance

Si le placement de ces surfaces, mal adaptées à la demande, pose problème en Ile-de-France, on assiste cependant, depuis deux ans, à un renversement de tendance : pour les cinq prochaines années, le besoin net annuel de surfaces devrait atteindre

RÉPARTITION DES IMMEUBLES "HORS MARCHÉ" PAR ÂGE ET LIEU D'IMPLANTATION



## de-France

de 300 000 à 400 000 m<sup>2</sup>. «Aujourd'hui, plus du tiers des implantations et des déménagements d'entreprises sont liés à des stratégies de croissance, contre 25% des mouvements restant motivés par une nécessité de repli», explique Jean Peyrony, chef du Groupe observatoire régional et études (GORE) à la Division de l'urbanisme et du schéma directeur, au sein de la DREIF. Depuis deux ans, on observe donc une augmentation des surfaces consommées par les entreprises. Elles ont représenté 2 200 000 m<sup>2</sup> en 1996 et, dans le même temps, les surfaces libérées ont commencé à décroître. » Bien que cela puisse sembler paradoxal à première vue, de nouvelles constructions seront donc nécessaires, le parc obsolète ne pouvant satisfaire la demande.

Mais cette évolution positive n'est pas uniforme au sein de la région. Le phénomène est plus marqué à Paris, la réduction du différen-



## Que faire des bureaux vides ?

Transformer les bureaux vides en logements sociaux, en cliniques ou encore en locaux d'enseignement est a priori une idée séduisante. À la demande des commanditaires, l'étude du GRECAM a évalué cette possibilité en prenant en compte les caractéristiques techniques des bâtiments et leur insertion dans l'environnement. Résultat: la transformation des bureaux "hors marché" en logements ne se révèle réaliste que dans 55% des cas à Paris, 40% à 45% ailleurs. Et elle ne peut être envisagée que si les propriétaires n'ont pas intérêt à rénover... ou simplement à attendre une reprise du marché. En fin de compte, les transformations ne génèrent des gains suffisants que dans 10% des cas. Les transformations effectuées depuis deux ans à Paris montrent l'importance des politiques publiques dans ce domaine, notamment à travers les incitations et les compléments de financement apportés dans le cadre de la politique du logement social.

ciel de prix entre Paris intra-muros et les autres communes entraînant un ralentissement des départs et même un certain "retour au centre". Dans le département des Hauts-de-Seine, l'évolution est également positive depuis 1995. La Grande Couronne devrait, quant à elle, continuer d'attirer des entreprises, même si le marché tend à se stabiliser.

En revanche, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne enregistrent une consommation négative, et celle-ci devrait se poursuivre dans les trois prochaines années.

### 3 Un outil au service de la mise en œuvre du schéma directeur

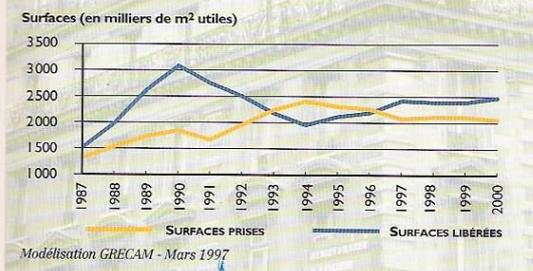
Ces évolutions auront bien entendu des conséquences sur la localisation de l'emploi en Ile-de-France. «L'intérêt de telles études, reprend Jean Peyrony, c'est de nous permettre d'anticiper ces tendances à l'échelle de la région. Elles constituent une base essentielle pour conduire une politique cohérente, au service du respect des directives du SDRIF.» Cet outil de diagnostic commun sera utile, notamment dans la définition des conventions entre l'État et les collectivités locales, dans le cadre de la réforme de l'agrément constructeurs. En définissant les surfaces de bureaux, locaux d'activité et logements à

construire, celles-ci permettent de tendre vers un meilleur équilibre habitat-emploi. L'étude montre également le rôle joué par les grandes opérations publiques d'aménagement concerté, comme La Défense, les villes nouvelles ou, à l'avenir, la ZAC Paris Rive Gauche, dans la constitution des pôles tertiaires. «Elle confirme ainsi l'efficacité de la politique de développement "polycentrique", suivie en Ile-de-France», conclut Jean Peyrony. ■

*GRECAM: Groupe de recherche sur l'économie de la construction et de l'aménagement, société d'études indépendante créée en 1978; SDRIF: Schéma directeur de l'Ile-de-France.*

*1. Il s'agit du ministère du Logement, de la DATAR, de la DREIF, de l'AURIF, de l'APUR, du Groupe central des villes nouvelles, de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, et de la Caisse des dépôts et consignations.*

### ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE BUREAUX EN ÎLE-DE-FRANCE: 1987-2000



Transports de marchandises

# Développer la coordination avec les magistrats

Faire connaître la mission de contrôle des transports routiers de la DREIF et expliquer les enjeux de la réglementation et des sanctions pénales applicables, tel était l'objet d'une rencontre avec le parquet de Versailles.

**L**e 18 juin dernier, la DREIF et la Direction régionale du Travail et des Transports rencontraient les magistrats du parquet de Versailles, réunis par Jean-Pierre Plantard, procureur général, en présence de Jean Poulit, préfet, directeur régional de l'Équipement. Les magistrats ont pu apprécier le poids considérable du transport de marchandises dans l'économie régionale et mieux appréhender les enjeux des sanctions qu'ils sont parfois conduits à prononcer. En effet, le fret transporté chaque année en Ile-de-France, soit 238 millions de tonnes, équivaut à un convoi journalier de camions s'étirant d'Amsterdam à Madrid. Avec 250 000 actifs, dont 90 000 actifs

directs, et un chiffre d'affaires annuel de 25 milliards de francs, le secteur du transport de marchandises s'affirme, en rapport avec le dynamisme de la région, comme l'un des plus importants économiquement.

Un trafic dense qui nécessite un contrôle rigoureux, comme l'a précisé Pierre Bourgeois, inspecteur régional des Transports et des transports (DIT). « Pour nous, cette rencontre était primordiale, explique ce dernier. Car l'organisation du contrôle des transports en Ile-de-France, mission dont la DIT a la charge, ne peut être effectuée qu'en parfaite coordination avec les forces de l'ordre, d'une part, et les magistrats du parquet, d'autre part. La réqui-

sition de sanctions adaptées à la gravité des fautes constatées est essentielle: elle est une des clefs du respect, par les transporteurs, des réglementations en vigueur. »

Ce premier contact au plus haut niveau de la hiérarchie judiciaire s'est révélé fructueux. Les magistrats ont assuré que des consignes seraient données pour requérir des sanctions exemplaires, qu'il s'agisse de travail clandestin, de non-respect de la réglementation sociale sur les temps de conduite ou de sécurité des transports de matières dangereuses.

## Des enjeux considérables

Une remontée d'informations sera également organisée à destination de la DIT. « Au-delà de la sécurité, les enjeux économiques et humains sont considérables, souligne Pierre Bourgeois. Les 8 200 entreprises de transport que compte la région sont souvent de taille modeste, et le non-respect des règles par l'une d'elles entraîne une distorsion de concurrence qu'il faut sanctionner sévèrement et rapidement, afin de



En 1996, les contrôleurs routiers de la DIT ont transmis aux tribunaux des procès-verbaux portant sur 4 079 infractions, soit près du double des infractions relevées en 1995.

## LE CONTRÔLE DES TRANSPORTS ROUTIERS EN 1996

1 571 opérations de contrôle sur route (1 132 en 1995)

439 enquêtes en entreprises (359 en 1995)

100 000 : disques de chronotachygraphes analysés

4 079 infractions relevées (2 100 en 1995)

1 437 avis techniques adressés aux parquets

130 journées de contrôleurs consacrées à la formation des corps de police à la réglementation en vigueur



Transports routiers

# Faire respecter la réglementation

Madame Dejust est substitut du procureur du tribunal de grande instance de Bobigny. Elle travaille régulièrement avec les services de la DREIF et, notamment, avec la Division Infrastructures et Transports (DIT), pour ce qui concerne les infractions à la réglementation des transports routiers constatées par les services de police.

**Pouvez-vous définir brièvement votre mission en matière de transports routiers ?**

■ Pour toutes les catégories de transports routiers (voyageurs et marchandises), nous veillons à faire appliquer d'une façon de plus en plus stricte la réglementation en vigueur. Pour nous, cela passe par des réquisitions adaptées aux délits constatés par les services de police. Les avis fournis par les services de la DREIF à partir des procès-verbaux dressés nous sont alors très précieux.

**Concrètement, en quoi la collaboration avec les services de la DREIF consiste-t-elle ?**

■ Nous prenons l'avis de la Division Infrastructures et Transports chaque fois que la nécessité s'en fait sentir. Cela recouvre des propositions de réqui-



Le palais de justice de Bobigny.

sitions comme des aides à l'audience. Nous avons, par ailleurs, instauré des réunions communes entre le parquet, les services de police et de la DREIF, afin de coordonner nos efforts. Ces réunions régulières ont porté leurs fruits, et nous constatons aujourd'hui, avec satisfaction, une harmonie d'objectifs et de méthodes entre ces partenaires : leur complémentarité est un gage d'efficacité.

**Quelles sont vos priorités actuelles ?**

■ Nous nous attachons particulièrement à la lutte contre le travail irrégulier, car celui-ci est synonyme de distorsion de concurrence entre les transporteurs. En ce sens, il peut inciter certains à ne pas respecter les réglementations en vigueur, pour diminuer leurs coûts d'exploitation. Mais nous veillons à faire respecter l'ensemble de la réglementation. Nous sommes donc également très vigilants sur d'autres sujets comme les transports de voyageurs. Et les transports de matières dangereuses, par exemple. ■

## BIBLIOGRAPHIE

### LE PRIX DE L'EAU EN ÎLE-DE-FRANCE 1996

Le prix moyen du mètre cube d'eau potable en 1996, en Ile-de-France, a été de 17,54 francs. En 1996, la hausse est moindre qu'au cours des années précédentes : 6,8%, contre 8,1% en 1995 et 10,5% en 1994.

Une synthèse sur le prix de l'eau est réalisée chaque année par la Division de l'Eau et des Réseaux Urbains de la DREIF, à partir



d'informations communiquées par les collectivités locales et les distributeurs. Ces enquêtes sur le prix de l'eau et son évolution montrent l'incidence financière des efforts accomplis en matière d'eau et d'assainissement par les collectivités, maîtres d'ouvrage. 24 pages, 25 francs.

### PERSPECTIVES DE MÉNAGES ET DE LOGEMENTS EN ÎLE-DE-FRANCE À L'HORIZON 2015

Quels seront les besoins en logements en Ile-de-France à l'horizon 2015,

en dehors du cas des sans-abri ?

Cette étude envisage plusieurs scénarios qui prennent en compte diverses hypothèses d'évolution démographique, des modes de vie et immobilière. Réalisée dans le cadre du contrat d'objectif entre la DREIF et l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France (IAURIF), l'étude est en vente à l'IAURIF (trois volumes, 220 pages).



### Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Équipe magazine est éditée par la Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France  
21-23, rue Molins, 75015 Paris  
Tél. : 01 40 61 80 80 - Fax : 01 40 61 85 85

Comité éditorial: Corinne Amoux (DDE 92), Régine Becamel (LREP), Nadia Capitani (DDE 95), Jean-Claude Clesse (CLHS), Sylvie Devaux (DDE 91), Jacqueline Dubin (LROP), Patrice Eyraud (DHV), Yves Farhi (cabinet), Germaine Ginestar (DIT), Marie-Grande (DDE 78), Gisèle Guillaume Bredon (DPAG), Colette Helle (DETOA), Yvon Kergoat (DDE 93), France Marchal (ASCEE), Virginie Mato (SIE), Blandine Sené (DDE 94), Emilio Tompa (DUSD), Michel Thomachot (DERU), Michel Vermot (DDE 77).

Directeur de la publication: Jean Poullit  
Directeur de la rédaction:

Diane Malapert

Coordination de la rédaction:

Florence Marlot-Secret

Diffusion: Gérard Ikhefif

Conception, rédaction et réalisation:

ÉQUIPE 41, rue Greneta, 75002 Paris.

Tél. : 01 53 00 10 00

Responsables d'édition:

Anabel Dutrop et Valérie Decroix

Secrétariat de rédaction:

Marie-Madeleine Sabourc

Maquette: Stéphane Berninotti

Impression: Guillaume

N° ISSN: 1164-6187

Reproduction autorisée sous réserve de l'accord préalable de la DREIF, avec mention de la source.