

EQUIPE

magazine

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

SOMMAIRE

2-3 PROJETS

La DREIF et le SGVN coordonnent une étude sur l'image sociale et l'identité des villes nouvelles.

4-5 DOSSIER

Les résultats de l'enquête annuelle sur le parc locatif social réalisée par la DREIF.

6 INITIATIVES



Reportage:
A106 - A6, une nuit pour recouvrir d'enrobé drainant 2,5 km de chaussée.

7 VIE D'ÉQUIPE

Le LREP propose son expertise technique sur les travaux de peinture des surfaces en béton ou en métal.

8 ÉVÈNEMENT

Interview de Gilles Ricono, directeur régional de l'Équipement depuis le mois d'octobre.

AÉROPORT CHARLES-DE-GAULLE

La desserte de Roissy prend son envol

Le projet aéroportuaire d'extension de Roissy Charles-de-Gaulle se met en place. Un mouvement général qui implique également les réseaux routiers et les transports en commun permettant d'accéder à l'aéroport.

Le 23 septembre 1997, Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, confirmait la décision de construire deux nouvelles pistes dans l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle et annonçait, parmi les mesures d'accompagnement, la nécessité de mettre en place les infrastructures routières et de transport en commun appropriées.

Les transports en commun se multiplient

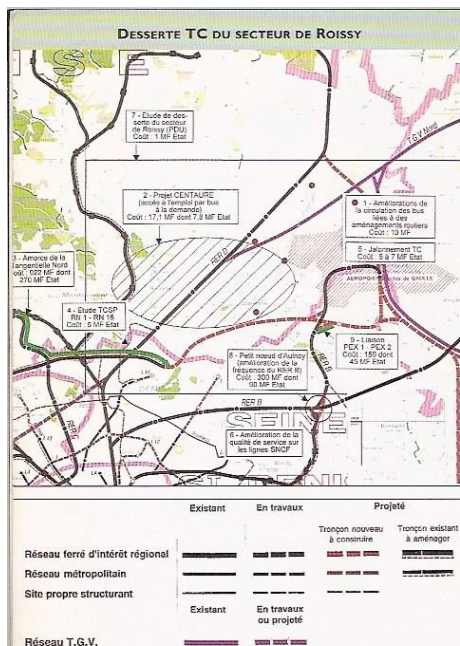
Côté transports en commun, la ligne B du RER a déjà été prolongée jusqu'à Roissy II en 1994, au moment de la création de la gare d'interconnexion des TGV sous l'aéroport. Depuis quelques mois, quatre trains directs toutes les heures desservent

l'aéroport en heures creuses. « Et le ministre a annoncé une refonte du plan des voies de la gare d'Aulnay de manière à augmenter la fréquence des trains aux heures de pointe », précise Yannick Tondut, chef du groupe Transports en commun de la Division des infrastructures et des transports (DIT) de la DREIF. Du côté des transports en commun routiers, un effort va être fait pour supprimer les "points durs" du réseau qui pénalisent la circulation des bus dans le secteur de Roissy.

Enfin, pour relier Roissy aux communes limitrophes, le projet Centaure (lignes de bus à la demande) permettra aux personnes travaillant sur le site et habitant à proximité d'accéder et de quitter l'aéroport 24 h sur 24. La tangentielle Nord reliant par voie ferrée

Suite p. 2

N° 58
NOVEMBRE 1997



► **Suite de la p. 1** rapide en rocade Cergy et Roissy devrait être, elle, inscrite au prochain contrat de plan : d'abord une liaison Cergy-Le Bourget, puis jusqu'à Roissy. « À terme, le réseau de tangentielle fera tout le tour de l'Ile-de-France. Deux de ces lignes (dites grande ceinture Est et tangentielle Est) relieront Roissy avec les pôles du sud de la région (Orly, Massy, Melun et Sénart) », ajoute Yannick Tondut.

Le réseau routier est restructuré

Côté infrastructures routières, la desserte Est de Roissy à partir de la Francilienne sera améliorée, l'État assurant la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de l'échangeur de Compiègne sur la RN 2. « Ainsi, les usagers de la

Francilienne n'emprunteront plus l'A1 pour se rendre à Roissy », explique Emmanuel Koltun, du Groupe routes à la DIT.

Participera également à l'amélioration des accès de l'aéroport le Boulevard intercommunal du Parisien (BIP), qui doit raccorder l'A1, à Roissy, à l'autoroute A15 vers Sannois et dont les travaux seront accélérés dans sa partie ouest. Les acquisitions foncières seront, elles, poursuivies à l'est entre la RN 1 et la RN 370 pour désenclaver Sarcelles et Garges-lès-Gonesse. Les carrefours de Talmouse et de Patte-d'Oie, sur la RN 7 à Gonesse, seront aménagés pour faciliter la desserte des zones d'activités et industrielles actuelles et futures.

Autres mesures annoncées : la requalification des RN 2 et RN 17 en boulevard urbain grâce à l'amélioration des dessertes dans le secteur et l'accélération de l'aménagement de l'échangeur de la RN 2 avec l'autoroute A170 à Villepinte.

Enfin, les études de la quatrième voie sur l'autoroute A1 avec couverture légère dans la traversée du Blanc-Mesnil seront réalisées et l'inscription des travaux constituera la priorité du XII^e Plan. Il en est de même de l'accès vers l'A1 en direction de Paris, desservant la zone de fret de Roissy, le Parc des expositions et la Zac de Paris Nord II.

Le site de Roissy est donc un secteur en pleine recomposition. Et pour permettre aux usagers de l'aéroport d'accéder facilement à tous ces modes de transport et à toutes les communes environnantes, la signalisation, dans la zone aéroportuaire, sera entièrement revue. ■

PROJETS

Urbanisme

Pour aller au sujet de

Au moment où les villes nouvelles d'Ile-de-France fêtent leur vingt-cinquième anniversaire, une étude documentaire, coordonnée notamment par la DREIF et le SGVN, recense et synthétise les travaux récents menés sur l'image sociale et l'identité de ces villes d'un nouveau type.

Force est maintenant de constater que les villes nouvelles ont joué, en Ile-de-France, le rôle qui leur était dévolu par le Schéma directeur de 1965. « Sur ce point, tous les travaux sont concordants, souligne Dang Tran, chef du groupe Urbanisme et projets spatiaux de la Division de l'urbanisme et du Schéma directeur, coordonnateur de l'étude pour la DREIF. Les villes nouvelles ont largement contribué au développement polycentrique de la région et ont constitué une alternative efficace

EN BREF

Hausse de 30% des ventes de logements neufs en Ile-de-France en 1996

Avec plus de 18000 ventes nettes de logements neufs sur l'Ile-de-France, en 1996, ce secteur marque une progression de 30% par rapport à 1995 (14000 ventes), selon l'enquête sur la commercialisation

des logements neufs réalisée par la direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France.

Ce volume représente plus du quart du marché français. Le chiffre d'affaires total des ventes d'appartements et maisons individuelles neufs atteint ainsi 15,7 milliards de francs. Dans le collectif, les ventes

sont surtout concentrées dans l'agglomération parisienne (dans un rayon de 30 km autour de Paris). La part de marché des appartements en villes nouvelles recule (à peine 14% contre 16% en 1995). Pour les maisons individuelles, les ventes en villes nouvelles représentent près d'un quart du total (32% en 1995).

LES LOGEMENTS NEUFS EN ILE-DE-FRANCE EN 1996

	Nouveaux logements mis en vente	Ventes	Ventes nettes*
Individuel	2 161	2 458	2 346
Collectif	14 661	16 703	15 840
Total	16 822	19 161	18 186

* Compte tenu des désistements enregistrés pendant l'année.

plus loin s villes nouvelles

à l'expansion "en tache d'huile". Rien ne garantissait alors le succès de la création *ex nihilo* de ces pôles de développement. Pourtant, entre 1975 et 1990, 44% des emplois nouveaux créés en Ile-de-France l'ont été dans les villes nouvelles. « Cette réussite n'est pas sans poser de nouveaux problèmes, poursuit Dang Tran. L'un des enjeux du Schéma directeur de 1994 est ainsi de conforter les villes nouvelles comme un élément du développement équilibré de la région. Cela suppose notamment de prendre en compte l'impact de leur croissance sur celle des villes moyennes situées aux confins de la région. »

Réinventer les centres-ville

Un autre enjeu est la revalorisation des centres-ville. Créées de toutes pièces, les villes nouvelles se démarquent des villes traditionnelles dotées d'un centre historique autour duquel se struc-

ture la vie sociale; et les reproches souvent formulés sont, par exemple, la difficulté à se situer dans l'environnement urbain et à assurer un fonctionnement satisfaisant des lieux de centralité dans le cadre des pratiques sociales actuelles. En particulier à Sénart, Évry ou encore Marne-la-Vallée, même si Epamarnne revendique la "polycentralité". L'étude menée par Jean-Michel Léger suggère, sur ce point, des pistes de recherche sur les formes d'urbanisme et d'architecture adaptées aux pratiques sociales. Elle alimente également le débat autour de la lisibilité et de la symbolique urbaine, deux éléments à prendre en compte lorsque l'on appréhende l'identité et l'image sociale des villes. « La structure sociale des villes nouvelles était, au départ, relativement équilibrée, reprend

Dang Tran. Pourtant, on note depuis peu une surreprésentation des professions intermédiaires (secteur public ou parapublic, niveau maîtrise de l'encadrement des entreprises du secteur privé...), ainsi qu'une évacuation des populations cadres vers des banlieues rurales qui, à terme, pourrait devenir pré-occupante pour l'équilibre social des villes nouvelles et les objectifs généraux du SDRIF. Celui-ci prévoit, en effet, le développement de la région autour de noyaux déjà constitués, et non le développement extensif de villages ruraux qui poserait des problèmes d'organisation, d'équipements et d'infrastructures. »

Bien loin d'un bilan définitif, cette étude est avant tout un parcours à travers l'image sociale, l'identité et la mémoire des villes nouvelles. Son mérite est de rendre accessibles des données et des recherches jusqu'à présent peu diffusées, et surtout de faire des villes nouvelles un objet d'étude à part entière. ■

Les villes nouvelles d'Ile-de-France : Images sociales et Identité, par Jean-Michel Léger, est édité par le laboratoire de l'École d'architecture de Paris-Belleville et de l'université Paris-X. Étude réalisée en liaison avec le ministère de l'Équipement (Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme), le secrétariat général du groupe central des villes nouvelles et la DREIF.

DREIF : direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France; SDRIF : schéma directeur de l'Ile-de-France; SGVN : secrétariat général des villes nouvelles.



Évry (à gauche) et Noisy-le-Grand (ci-dessus), deux des villes nouvelles qui ont largement contribué au développement polycentrique de l'Ile-de-France.

"Opération vigilance conducteurs"

À l'occasion des grands départs de la Toussaint, une action de sensibilisation des conducteurs a été menée dans les Yvelines, aux péages autoroutiers de Mantes-Buchelay et de Saint-Arnoult. Les 24 et 31 octobre derniers, des équipes d'inspecteurs départementaux

de Sécurité routière (IDSR) ont en effet renseigné les automobilistes sur divers points de sécurité routière : la ceinture et les dispositifs de sécurité pour les enfants, l'alcool et la fatigue au volant, l'état des pneumatiques, etc. À l'appui des conseils et informations, une plaquette intitulée *Automobilistes, le savez-vous ?* a été remise aux automobilistes. Cette opération a été

réalisée dans le cadre du Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) des Yvelines, mis en œuvre par la préfecture, en liaison avec l'Observatoire d'Ile-de-France de sécurité routière.



Enquête sur le parc locatif social

Un baromètre pour un million de loger

Chaque année, l'enquête sur le parc locatif social réalisée par la DREIF permet de connaître précisément la structure de ce parc et de mesurer ses évolutions au travers de quelques indicateurs, tels que la mobilité, la vacance et les loyers pratiqués.

Les résultats de l'enquête au 1^{er} janvier de 1994 et de 1995 en donnent une vue précise.

1 S'il n'a pas retrouvé le taux de croissance qui fut le sien dans les années 1980, le parc locatif social d'Ile-de-France a connu un développement considérable sur la période 1993-1994.

2 Au-delà du dynamisme des acteurs du logement social, cet essor s'explique par les politiques publiques.

3 Malgré cette croissance, des disparités subsistent dans la répartition des logements sociaux au sein de la région.

1 Une croissance soutenue

Au 1^{er} janvier 1995, l'Ile-de-France comptait 1 048 000 logements locatifs sociaux. La proportion élevée de ce type de logement est une spécificité francilienne: alors qu'au niveau national la proportion de logements HLM est de 16,5% du parc total des résidences principales, elle atteint presque 25% dans la région. Le parc locatif social demeure concentré dans les communes de la petite couronne (46,5%), Paris représentant environ 18% du parc HLM de la région et la grande couronne 35,6%. Au cours des années 1993 et 1994, le parc HLM a augmenté de près de 30 000 logements. «Cet accroissement notable est avant tout dû au dynamisme des SEM et des SA d'HLM de la région»,

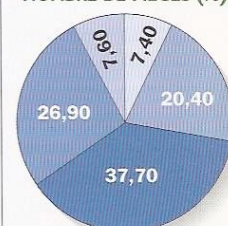
explique Pascaline Tardivon, responsable du Groupe études et stratégie du logement à la Division de l'habitat et de la ville, qui a coordonné l'étude. «Plus de 80% des logements sociaux créés au cours des années 1993 et 1994 l'ont été par ce type d'organisme. Les seules SA d'HLM ont ainsi accru leur parc de près de 16 000 logements en deux ans, les SEM en mettant 8 000 en service dans le même temps.»

Ce dynamisme va de pair avec un phénomène de concentration, puisque 21 organismes propriétaires de 10 000 logements ou plus, parmi lesquels on compte dix SA d'HLM, totalisent ensemble 55% du parc francilien de logements sociaux. En conséquence, les OPAC et les offices municipaux et départementaux, qui possèdent plus de la moitié du parc au niveau national (51,8%), ne sont propriétaires que de 40% des logements sociaux de la région.

2 Les politiques publiques contribuent à soutenir le dynamisme des acteurs du logement social

Lorsque l'on étudie la répartition des logements par types de financement, un constat s'impose: plus des trois quarts des premières mises en service réalisées depuis cinq ans dans le parc locatif social concernent

RÉPARTITION DES LOGEMENTS DU PARC HLM EN ÎLE-DE-FRANCE PAR NOMBRE DE PIÈCES (%)



1 pièce
2 pièces
3 pièces
4 pièces
5 pièces et +

des PLA (prêt locatif aidé) et 11,6% des PLS/PLI (prêt locatif social et prêt locatif intermédiaire). «Avec le Plan de relance pour l'Ile-de-France, on note, de 1993 à 1994, un fort impact des financements PLA dans le budget de l'État», reprend Pascaline Tardivon. Quant aux PLS/PLI, la progression de leur mise en service continue de s'accélérer. Ils sont passés de 822 en 1990 à 1 865 en 1993 et 2 630 en 1994, la plus grande partie de ces opérations se déroulant à Paris.

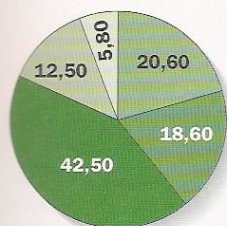
«On note également une progression de 30 points, entre 1990 et 1994, du taux de conventionnement des opérations dans la région, poursuit Pascaline Tardivon. L'écart important constaté en 1987 par rapport à la moyenne nationale s'est considérablement réduit. Les conventions passées



L'équipe de l'Unité statistiques du logement qui réalise l'enquête sur le parc locatif social.

Logements sociaux

LES PROPRIÉTAIRES
DU PLS (%)



entre l'État et les organismes, en garantissant la solvabilité des locataires par le biais du versement des APL (aides personnalisées au logement), en contrepartie du respect d'un plafond de loyer, ont donc pleinement joué leur rôle. » Le taux de conven-

3 Des disparités fortes

Si la progression du logement social est notable sur l'ensemble de l'Ile-de-France, des disparités importantes subsistent encore à l'échelle des départements

Logements sociaux à Saint-Denis : la petite couronne est la zone où le pourcentage de logements HLM est le plus élevé. Le seul département de Seine-Saint-Denis représente 18 % du total du parc d'Ile-de-France.

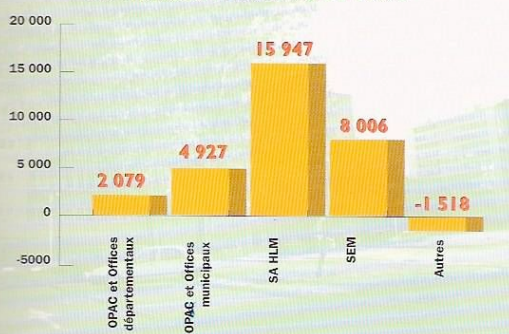


tionnement atteint ainsi 68,9 % au 1^{er} janvier 1995. Mais cette progression n'est cependant pas homogène au sein de la région ; Paris, malgré l'accélération du conventionnement dans la capitale, demeure le département où la proportion de logements non couverts par cette mesure est la plus importante.

d'Ile-de-France, explique Pascaline Tardivon. Lorsque l'on compare pour chacune d'entre elles la proportion de nouveaux logements HLM à celle des logements neufs terminés sur la même période, on s'aperçoit que les communes ayant déjà un fort taux de logements locatifs sociaux (de 20 % à plus de 40 %) sont également celles qui, proportionnellement, en ont le plus accueilli de nouveaux. À l'inverse, treize communes comptant plus de 30 000 résidences principales – dont neuf arrondissements parisiens – ayant un taux de logements sociaux inférieur à 20 %, n'en ont accueilli qu'une quantité limitée au cours des années 1993 et 1994. » ■

Opac : office public d'aménagement et de construction.
SEM : société d'économie mixte.

ACCROISSEMENT DU NOMBRE DE LOGEMENTS
SOCIAUX ENTRE 1993 ET 1995



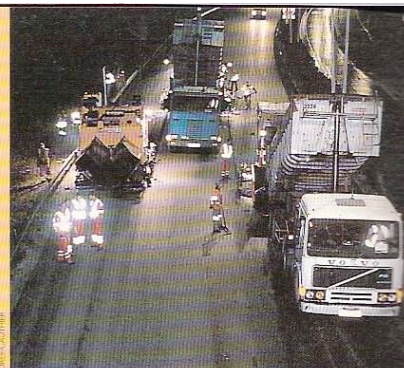
DEPUIS 1994 : UNE CROISSANCE CONTINUE

L'enquête PLS au 1^{er} janvier 1996, dont les résultats ne sont pas encore publiés, dénombre 1 065 000 logements HLM en Ile-de-France. De janvier 1990 à décembre 1995, ce sont donc près de 85 000 logements sociaux qui ont été mis en service dans la région. La progression des mises en service PLS/PLI, observée depuis 1990, se poursuit avec plus de 2 500 logements nouveaux au cours de l'année 1995. Le taux de conventionnement atteint quant à lui 70,9 % du parc.

Reportage

La balade des finisseurs

Au mois d'avril 1997, la chaussée de l'A 106 entre l'aéroport d'Orly et Pondorly a été rénovée. Jusqu'à la jonction avec l'A 6, il restait 2,5 km de chaussée à recouvrir d'enrobé drainant. Compte tenu du trafic, il était obligatoire de travailler de nuit. Récit de celle du 24 septembre dernier.



23 h 00

Les hommes de la DDE 94 ont bloqué les accès et dévié la circulation de l'A 106 entre Orly et l'A6. Le ballet des camions peut commencer. Les équipes des sociétés Viafrance et Jean Lefebvre investissent les deux voies de circulation.



23 h 10

Dans le sens Orly-Paris, sous l'œil des collaborateurs de la subdivision de gestion des routes de la DDE, les balayeuses entreprennent de nettoyer les dalles de béton. Objectif : éliminer tous les déchets qui s'y sont déposés depuis le rabotage des peintures de signalisation

effectué la veille, la voie ayant été rouverte à la circulation pendant la journée. Tout doit être net avant le passage de l'épandeur qui déposera la membrane en préalable au coulage d'un enrobé à froid.



23 h 15

Dans le sens Paris-Orly, ces opérations ont été effectuées la veille, de même que la mise en place, d'abord, d'un système bicouche antifissure. Trois finisseurs se placent au début de la bretelle d'accès. Ils avanceront de front afin de mettre en place, à chaud, un enrobé drainant sur la couche d'enrobé coulé à froid. Les premiers semi-remorques se mettent en position pour venir les alimenter en enrobé fumant.



23 h 30

Les premiers mètres sont coulés. L'enrobé est déposé par les trois finisseurs sur une épaisseur de 4 cm. Cela représente 200 à 220 tonnes d'enrobé coulé à l'heure, apportées par treize semi-remorques. Derrière les finisseurs, les compacteurs entament leur ballet.



0 h 15

Les 300 premiers mètres sont couverts. Gérard Robin, technicien du LREP, a commencé ses mesures. Il vérifie régulièrement la température de mise en œuvre : pour que l'enrobé remplisse pleinement son rôle et absorbe le bruit, mais aussi pour qu'il soit suffisamment résistant, il faut que celle-ci soit constante autour de 160 °C. Elle est de 158 °C. Gérard Robin prélève également des échantillons qui seront analysés au laboratoire.



0 h 30

Sur la voie opposée, l'épandeur croise le convoi des finisseurs et dépose la couche de liant avant le coulage de l'enrobé à froid.



1 h 15

Dans le sens Paris-Orly, les finisseurs progressent régulièrement. Derrière les compacteurs, les repères pour la signalisation horizontale sont tracés sur le nouvel enrobé. La signalisation définitive sera effectuée le lendemain soir, simultanément au coulage de l'enrobé à chaud dans le sens Orly-Paris.



1 h 30

La moitié du trajet est couverte. Les délais sont respectés. Gérard Robin continue ses mesures. Dans le sens inverse, la pose du liant est achevée.



2 h 00

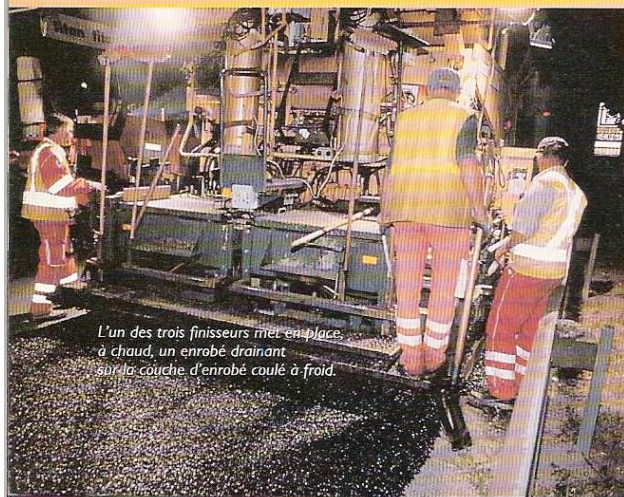
La bretelle d'accès à la station-service de Pondorly est atteinte. Il reste un kilomètre à couvrir.



3 h 30

La liaison est faite avec la portion rénovée au mois d'avril précédent. Les équipes de la DDE vont pouvoir préparer la remise en circulation des voies. Celle-ci sera effective à 5 heures. Les délais ont été tenus. ■

DDE : direction départementale de l'équipement ; LREP : laboratoire régional de l'est parisien.



L'un des trois finisseurs met en place, à chaud, un enrobé drainant sur la couche d'enrobé coulé à froid.

Développer la transversalité des approches

Gilles Ricono est préfet, directeur régional de l'Équipement depuis le mois d'octobre dernier. Précédemment directeur général des Établissements publics d'aménagement de Marne-la-Vallée, de juillet 1991 à septembre 1997, il a été amené à travailler fréquemment avec les services de la DREIF. Ce fut également le cas lorsqu'il occupait les fonctions de directeur de cabinet du ministre délégué au Logement, puis du ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, de janvier 1990 à mai 1991. Mais il connaît également la DREIF de "l'intérieur" puisqu'il y fut chargé de la cellule Environnement et d'un programme pluriannuel de lutte contre les nuisances en 1977-1978.

Comment se sont passés vos premiers contacts avec les équipes de la DREIF ?

■ Mes premières visites dans les différentes directions m'ont très favorablement impressionné. La compétence des collaborateurs, la qualité de la réflexion sont à l'évidence des points forts de la DREIF. Je souhaite, dès lors, faire le maximum pour mobiliser les énergies afin de développer la transversalité des approches. Nous sommes de plus en plus confrontés à des problèmes globaux dont les solutions ne peuvent être envisagées que grâce à des synergies fortes entre les différents acteurs.

Les partenaires de la DREIF sont donc également concernés ?

■ Absolument. Les premiers contacts que j'ai pu avoir ont été très positifs. Mon souhait est de développer un partenariat permanent, reposant sur la confiance, avec l'ensemble de nos partenaires : préfetures, services de la préfecture de région, services déconcentrés de l'État, administrations centrales et, bien sûr, l'ensemble des autres interlocuteurs, au premier rang desquels les collectivités territoriales.

Avez-vous déjà défini des orientations, des thèmes centraux qui vous semblent devoir être traités en priorité ?

■ De grands chantiers sont ouverts, par exemple l'établissement du plan de déplacements urbains.



L'habitat et le logement constituent également un pôle très important aujourd'hui. Sans oublier la fonction CETE. De beaux et lourds chantiers en perspective. ■

CETE : centre d'études techniques de l'Équipement.
DREIF : direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France.

BIBLIOGRAPHIE



■ AUTOROUTES: IMPACTS SUR L'ÉCONOMIE ET L'ENVIRONNEMENT

Ce rapport fait le point sur les effets externes, positifs et négatifs, générés par les autoroutes sur le développement économique et sur l'environnement, sur leur quantification et sur leur intégration dans le calcul

économique, dans le cadre des méthodes d'évaluation des investissements. L'auteur a procédé à une consultation d'experts et de décideurs et l'ouvrage réunit les différents points de vue. Paru aux Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 49, rue de l'Université, 75007 Paris, 200 F.



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

Equipe magazine est éditée par la Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
21-23, rue Mollat, 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 Deraux (DDE 91), Jacqueline Dubin (LRDP), Yves Farhi (cabinet), Germaine Ginestar (DIT), Marie Grande (DDE 78), Gisèle Guillaume Bredon (DPAG), Colette Helle (DETOA), Phuong Mai Huynh (DHV), Yvon Kergoat (DDE 93), France Maréchal (ASCEB), Virginie Mateo (SIEP), Blandine Sené (DDE 94), Emilio Tempia (DUSD), Michel Thomachot (DERU), Michel Vernot (DDE 77).

Directeur de la publication : Gilles Ricono.

Directeur de la rédaction :

Diane Malapert.

Coordination de la rédaction :

Florence Marlot-Secret.

Diffusion : Gérard Ikheif.

Conception, rédaction et réalisation :

EXGENCE 41, rue Greneta, 75002 Paris.

Tél. : 01 53 00 10 00.

Responsables d'édition :

Anabel Dutrop et Valérie Decroix.

Secrétariat de rédaction :

Marie-Madeleine Sabouret.

Maquette : Stéphane Barbier.

Impression : Guillaume.

N° ISSN : 1164-6187.

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