

DREAL
PAYS DE LA LOIRE



RN12

Dossier de **CONCERTATION** synthèse



DÉVIATION D'ERNÉE



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE



SOMMAIRE

<hr/> LE PROJET	2
<hr/> LA CONCERTATION	3
<hr/> LES ENJEUX DU TERRITOIRE	4
<hr/> LES VARIANTES ÉTUDIÉES	5
<hr/> COMPARAISON DES VARIANTES ÉTUDIÉES	8
<hr/> LES SUITES DU PROJET	9

LE PROJET

LES OBJECTIFS

Le projet de contournement par la RN12 de la commune d'Ernée a pour objectif de répondre à deux enjeux majeurs :

- la sécurité et le cadre de vie dans la traversée d'Ernée, très affectés par l'important trafic, en particulier celui des poids-lourds ;
- l'amélioration des échanges au droit d'Ernée, en lien avec l'utilisation de la RN12.

Les niveaux de trafic global et de trafic poids-lourds mettent clairement en avant ces deux enjeux.

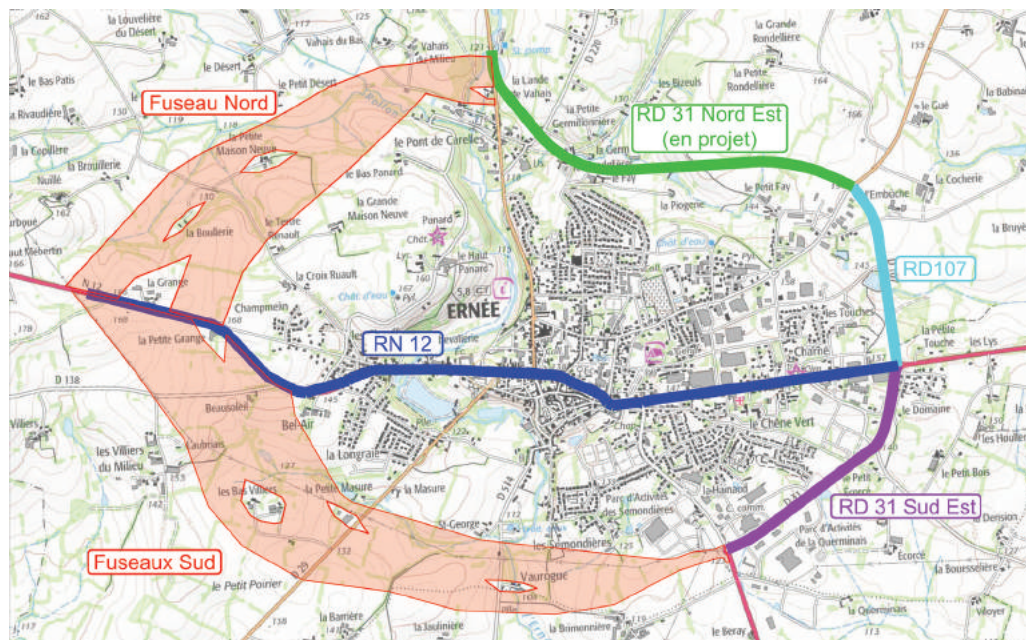
De manière induite, le contournement d'Ernée permettra d'accompagner le développement économique et urbain de l'agglomération par la création d'un axe modernisé, plus lisible et plus rapide.

L'HISTORIQUE

Le projet de déviation d'Ernée s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RN12 entre Alençon (61) et Fougères (35), villes distantes d'environ 110 kilomètres. Cette section située sur les départements d'Ille-et-Vilaine, de la Mayenne et de l'Orne, constitue un axe d'intérêt local et régional.

L'aménagement de la RN12 entre Alençon et Fougères a fait l'objet en 2010-2012 d'études d'opportunité à l'échelle de tout l'itinéraire qui ont été menées sous le pilotage du Préfet de la région Pays de la Loire.

Suite à ces études et à une concertation publique et des acteurs locaux en 2013, l'Etat a retenu comme parti d'aménagement pour la RN12 la requalification environnementale, des aménagements sur place et parmi les premières priorités, la déviation d'Ernée.



Les études d'opportunité ont porté sur 3 fuseaux : un fuseau Nord et deux fuseaux Sud

La déviation complète de la RN 12 sera assurée pour le fuseau nord par le contournement Nord-Est de la RD 31 (projet porté par le Département de la Mayenne) et la RD 107, pour les fuseaux Sud par la RD 31 Sud-Est existante.

LE CONTOURNEMENT NORD-EST D'ERNEE

La commune d'Ernée fait l'objet d'un autre projet de contournement. Il s'agit du contournement nord-est entre la RD31 nord et la RD107, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil départemental de la Mayenne en collaboration avec les acteurs du territoire (Communauté de communes de l'Ernée, la région

Pays de la Loire, la ville d'Ernée). Ce projet, qui répond à des objectifs propres (liaison avec la RD31 nord), est indépendant du projet de déviation d'Ernée par la RN12. Il a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 6 novembre 2014. La réalisation des travaux est prévue entre 2017 et 2019.

LA CONCERTATION



OBJET

La concertation porte sur les différentes variantes de tracé étudiées pour aménager le contournement d'Ernée par la RN12. Le dossier de concertation en explique les caractéristiques et les enjeux.

La procédure engagée s'inscrit dans le cadre du nouvel article L121-15-1 et suivants du Code de l'environnement qui prévoit l'organisation d'une concertation pour les projets soumis à une évaluation environnementale. Elle permet de recueillir l'avis du public sur les études réalisées. Cette phase est l'occasion pour les riverains, les usagers de la RN12, les associations locales ou encore les acteurs économiques de comprendre le projet et de s'exprimer grâce aux moyens mis en oeuvre. Elle a pour objectif d'apporter au maître d'ouvrage les éléments d'appréciation sur les suites à donner au projet et notamment sur le choix d'un tracé privilégié, qui sera ensuite présenté à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

LES ACTEURS DU PROJET

L'ÉTAT

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Pays de la Loire représente l'État et le Ministère de la Transition écologique et solidaire. À ce titre, elle assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

LE COMITÉ TECHNIQUE

Un comité technique (COTECH) composé de l'Etat, de la mairie d'Ernée, de la Communauté de communes de l'Ernée, du Département de la Mayenne, de la Direction Interdépartementale des

Routes (DIR) ouest et de la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Mayenne se réunit régulièrement pour échanger sur le projet.

MODALITÉS

La concertation publique se déroule du **lundi 11 septembre au dimanche 15 octobre 2017**, sur les communes d'Ernée et de Montenay.

Ses modalités ont été fixées après avis des communes d'Ernée et de Montenay.

Sont tenus à disposition, dans les deux mairies et au siège de la Communauté de communes de l'Ernée, le dossier de concertation ainsi qu'un registre destiné au recueil des avis.

Les observations peuvent être aussi formulées par courrier postal à l'attention de la DREAL Pays de la Loire (5 rue Françoise Giroud - CS 16326 44263 NANTES Cedex 2), ou par courrier électronique rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

Une réunion publique se tient à Ernée le jeudi 28 septembre à 19h30, salle Constant Martin, rue Gambetta à Ernée.

Une permanence par la DREAL se tient à la mairie d'Ernée le vendredi 29 septembre de 10h à 16h.

L'ensemble des documents est consultable sur le site internet de la DREAL Pays de la Loire :

www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

Rubrique > [Infrastructures de transport](#)

LE GARANT

Cette concertation est organisée sous l'égide d'une garante, Madame Isabelle JARRY, désignée par la Commission Nationale du Débat Public. Neutre et extérieure aux parties prenantes du projet, son rôle est de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public. Tout acteur ou personne parmi le public peut la solliciter sur la conduite de la concertation et la participation des acteurs et du public. Elle établira un bilan qui résumera la façon dont s'est déroulée la concertation. Ce bilan comportera une synthèse des observations et propositions présentées et, le cas échéant, mentionnera les évolutions du projet qui résultent de la concertation publique. Il sera rendu public.

Contact : isabelle.jarry@garant-cndp.fr

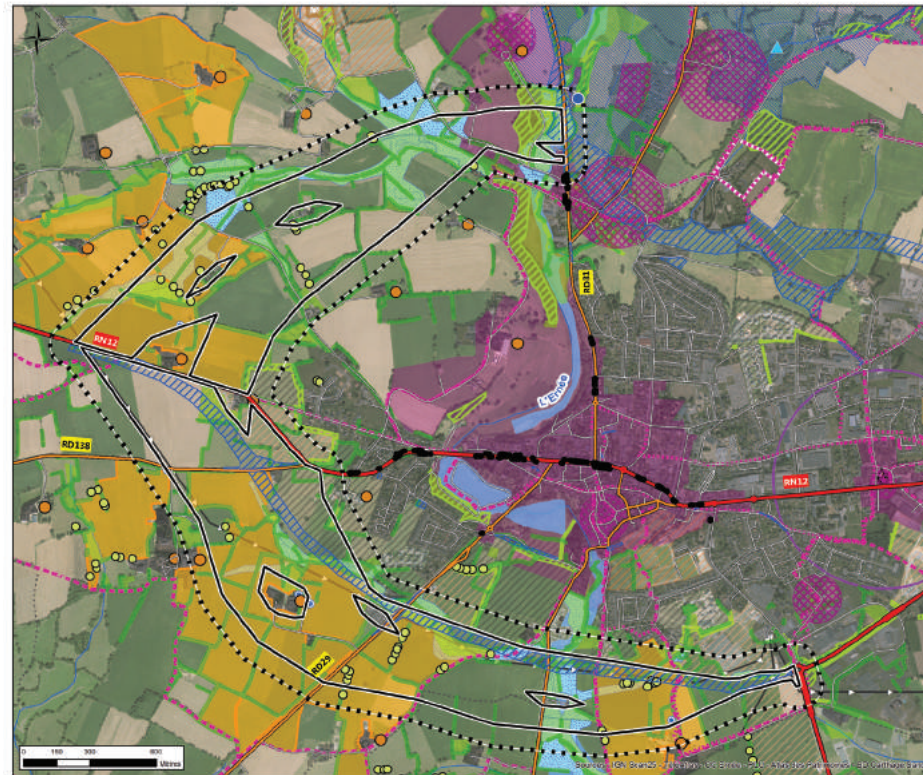
LES ENJEUX DU TERRITOIRE

Afin d'aboutir à un tracé prenant en compte l'ensemble des enjeux liés au territoire, différentes études menées depuis 2016 ont permis d'approfondir la connaissance de l'état initial de la zone d'étude, notamment :

- enquête sur les pratiques et besoins des exploitants agricoles ;
- investigations faune, flore et zones humides ;
- mesures acoustiques ;
- sondages géotechniques ;
- étude de trafic.

Les investigations menées ont mis en évidence les enjeux suivants :

- Le cadre de vie (notamment les niveaux sonores) et la sécurité dans la traversée d'Ernée, celle-ci étant très affectée par l'important trafic, en particulier celui des poids lourds.
- Les enjeux de développement économique et d'habitat au sud d'Ernée, en lien avec l'emplacement réservé au PLU pour la déviation de la RN12.
- Les enjeux de liaison entre la RN12 Ouest et la RD31 (Laval).
- Les habitations des hameaux.
- Les exploitations agricoles, en particulier les unités laitières.
- La Vallée du Rollon (cours d'eau, zone inondable et zones de boisements humides associées et favorables à la faune inféodée aux milieux aquatiques).
- La Vallée de l'Ernée (cours d'eau, zones inondables et zones humides associées).
- Les mares favorables aux amphibiens, le maillage de haies denses et lisières boisées, d'intérêt pour les chiroptères, les reptiles, les vieux arbres favorables au Grand Capricorne .
- Le site patrimonial remarquable (SPR) du centre ancien d'Ernée et de la Vallée de l'Ernée.
- Le périmètre de protection de captage et prise d'eau au nord.
- Les espaces boisés classés (EBC) au nord.
- Les itinéraires de randonnée au sud.
- La ligne aérienne haute tension au sud.



Doc : RN12-AFR-ETU-11108-CAR-E01_Synthese - SBVLLR/ASC-19/05/17

Légende	
	Limite de commune
	Aire d'étude immédiate
	Fuseau d'étude
Hydrographie - gestion des eaux	
	Cours d'eau
	Plan d'eau
	Prise d'eau potable
	Prise d'eau souterraine
	Zones humides
	Périmètres de protection des captages
	Zones inondables
	Point d'eau BSS inclus dans le fuseau d'étude
Patrimoine historique, archéologique - tourisme et loisirs	
	Monument historique classé
	Monument historique inscrit
	SPR : Site Patrimonial Remarquable
	Patrimoine archéologique (zones de présomption)
	Servitude de protection autour des monuments historiques
	Terrain de moto-cross (circuit international)
	Itinéraires de randonnées / PDIPR
Occupation du sol	
	Zones urbaines (y compris zones économiques)
	Zones d'urbanisation future à vocation d'habitat
	Zones d'urbanisation future à vocation d'équipements
	Emplacements réservés
Cadre de vie	
	PNB : points noirs bruit (Jour : Db>70 et/ou nuit Db>65)
Milieu naturel	
	Haies d'intérêt pour la faune
	Habitat naturel d'intérêt
	Arbres d'intérêt
	Espace boisé classé à conserver et à créer
Agriculture	
	Siège d'exploitation
	lot de production laitière (bloc sensible)
Servitudes	
	I4 : Servitude relatives aux lignes de transport électrique (moyenne et haute tension)

LES VARIANTES ÉTUDIÉES

Sur la base du diagnostic du territoire, différentes variantes de tracé ont été définies. Au total, ce sont 3 familles de variantes dont la conception a été réalisée en recherchant autant que possible à limiter les impacts sur l'environnement et le territoire.

Les variantes sud courtes et sud longues (5 tracés) relient la RN12 en entrée ouest d'Ernée à la RD31 au sud. La continuité de la déviation de la RN12 est assurée par la RD31 sud-est.

Les variantes nord (2 tracés) relient la RN12 en entrée ouest d'Ernée à la RD31 au nord. La continuité de la déviation est assurée par le contournement nord-est du conseil départemental de la Mayenne et la RD107.

LES VARIANTES SUD COURTES

VARIANTE 1A

La variante 1A, d'une longueur de 3,6 km, contourne la commune d'Ernée par le sud. Elle s'insère intégralement dans l'emplacement réservé au PLU, en longeant l'urbanisation actuelle du bourg. Le tracé se connecte à l'ouest sur la RN12, en amont du lieu-dit la Grange sans l'aménagement de point d'échange. Il est prévu la création de deux carrefours giratoires, pour rétablir la RD138 et la RD29. Ainsi, avec cet itinéraire, la nouvelle entrée dans l'agglomération d'Ernée par l'ouest se fera avec le carrefour avec la RD138. Le tracé se raccorde, à l'est, au giratoire actuel sur la RD31. Un viaduc est prévu pour rétablir la RD514 et franchir l'Ernée, trois ouvrages sont prévus pour rétablir la continuité des cours d'eau de l'affluent de l'Ernée. Le tracé comprend un créneau de dépassement à 2x2 voies de 1100 m entre le giratoire sur la RD29 et la RD31. La variante se situe exclusivement sur la commune d'Ernée.

> **Coût estimé** : 28,4 M€ TTC

VARIANTE 1B

La variante 1B, d'une longueur de 3,5 km, contourne la commune d'Ernée par le sud. Son tracé est similaire à la variante 1A. La différence porte sur le linéaire entre le raccordement à l'ouest sur la RN12 et la RD138 qui passe plus au

sud, afin d'éviter une zone d'habitat naturel d'intérêt au droit de la Petite Grange. Le projet se raccorde à l'ouest via un carrefour giratoire sur la RN12.

La RD138 n'est pas rétablie par un carrefour giratoire mais par un passage supérieur. L'ensemble du tracé se superpose ensuite à la variante 1A. Le tracé comprend un créneau de dépassement à 2x2 voies de 1100 m entre le giratoire sur la RD29 et la RD31. La variante se situe exclusivement sur la commune d'Ernée.

> **Coût estimé** : 30,5 M€ TTC

VARIANTE 1C

La variante 1C, d'une longueur de 3,8 km, contourne la commune d'Ernée par le sud. Elle ne s'insère que partiellement dans l'emplacement réservé au PLU, afin d'éviter les enjeux environnementaux forts de la vallée affluente de l'Ernée. Le tracé se superpose à la variante 1A jusqu'au premier franchissement de l'affluent de l'Ernée (connexion à l'ouest sur la RN12 et carrefour giratoire sur la RD138). Au-delà du premier franchissement de l'affluent de l'Ernée, le tracé s'éloigne plus au sud afin d'éviter les traversées successives du cours d'eau et des enjeux naturels associés.

L'aménagement d'un carrefour giratoire est prévu pour rétablir la RD29. De la même manière que pour les variantes 1A et 1B, le tracé se raccorde, à l'est, au giratoire actuel sur la RD31. Un ouvrage d'art est envisagé pour rétablir la RD514 suivi d'un viaduc pour le franchissement de l'Ernée, un ouvrage est prévu pour rétablir la continuité des cours d'eau de l'Ernée et de l'affluent de l'Ernée. Le tracé comprend un créneau de dépassement à 2x2 voies de 1250 m entre le giratoire sur la RD29 et la RD31. La variante se situe sur la commune d'Ernée.

> **Coût estimé** : 26,9 M€ TTC

LES VARIANTES SUD LONGUES

VARIANTE 2A

La variante 2A, d'une longueur de 4,0 km, contourne la commune d'Ernée par le sud. Son tracé s'éloigne plus au sud que les variantes "sud courtes".

Le tracé se connecte à l'ouest sur la RN12, au niveau du

lieu-dit la Grange, par un carrefour giratoire. La création d'un passage supérieur est prévue pour rétablir la RD138, le projet traverse ensuite les territoires agricoles entre le lieu-dit le Bas Villiers et les Villiers du Milieu.

L'aménagement prévoit un carrefour giratoire pour rétablir la RD29. Le tracé s'insère ensuite entre les lieux-dits la Barrière et la Vaurogue. Il se raccorde, à l'est, au giratoire actuel sur la RD31. Un ouvrage d'art est envisagé pour rétablir la RD514 et un viaduc pour rétablir la continuité du cours d'eau de l'Ernée. Le tracé comprend un créneau de dépassement à 2x2 voies de 1250 m entre le giratoire sur la RD29 et RD31.

La variante se situe sur les communes d'Ernée et de Monténay.

> **Coût estimé** : 30,1 M€ TTC

VARIANTE 2B

La variante 2B, d'une longueur de 4,1 km, contourne la commune d'Ernée par le sud. Son tracé est similaire à la variante 2A à l'est de la RD29. La différence porte sur la section entre le raccordement à l'ouest sur la RN12 et la RD29 : le tracé se raccorde à la variante 1A par un giratoire au niveau de la RD138. Le tracé comprend un créneau de dépassement à 2x2 voies de 1250 m entre le giratoire sur la RD29 et RD31.

> **Coût estimé** : 27,2 M€ TTC

LES VARIANTES NORD

VARIANTE 3A

La variante 3A, d'une longueur de 2,5 km, contourne la commune d'Ernée par le nord-ouest. Le tracé se connecte à l'ouest sur la RN12, à l'ouest du lieu-dit la Grange. Le tracé se raccorde, à l'est, au giratoire prévu dans le cadre du contournement nord-est sur la RD31. Des passages supérieurs sont envisagés pour rétablir les voies communales "Route de Rollon" et la "VC du désert". Un ouvrage d'art est prévu pour rétablir la continuité du cours d'eau du Rollon et un viaduc pour celui de l'Ernée. Le tracé comprend un créneau de dépassement à 2x2 voies de 1100 m depuis le giratoire sur la RN12. La variante se situe exclusivement sur la commune d'Ernée.

> **Coût estimé** : 27,5 M€ TTC

VARIANTE 3B

La variante 3B, d'une longueur de 2,4 km, contourne la commune d'Ernée par le nord-ouest.

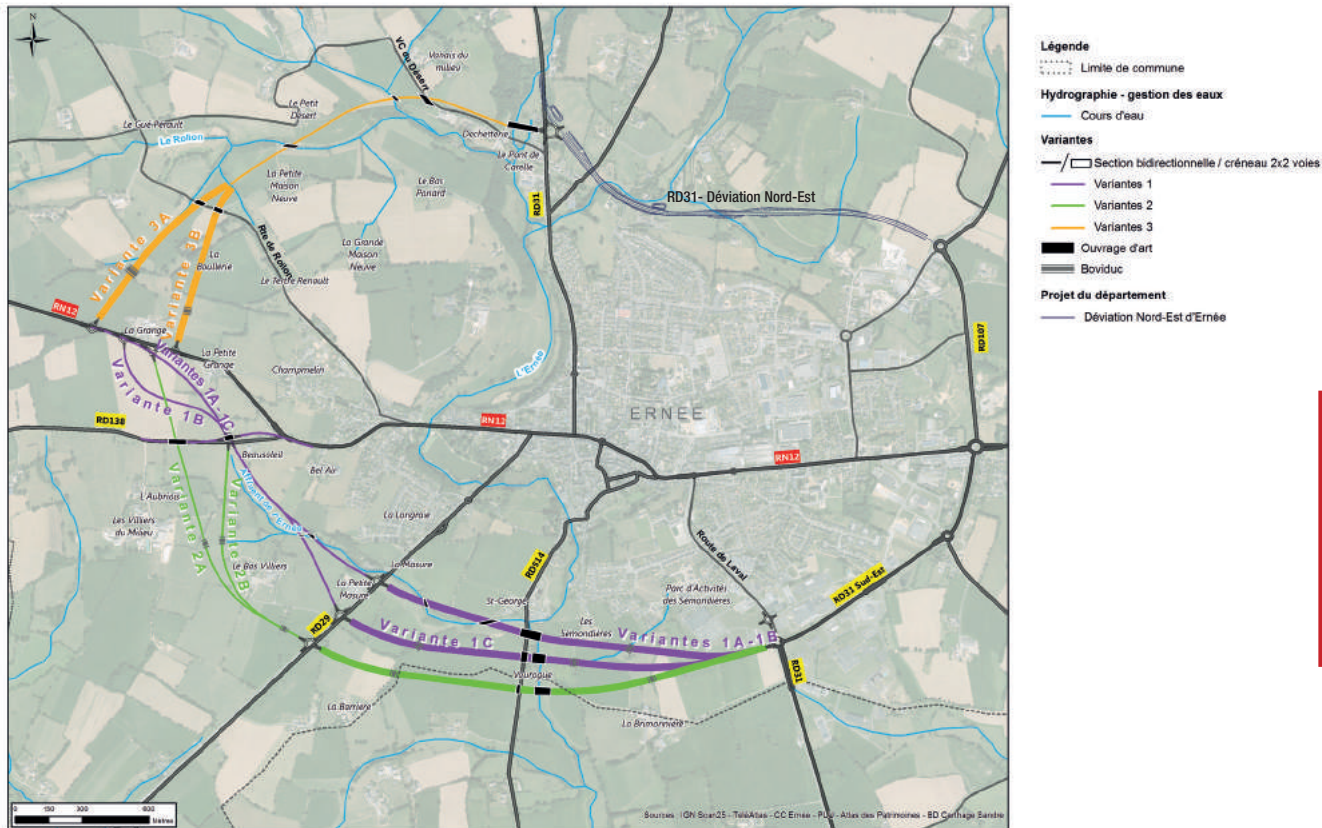
La variante est sensiblement identique au tracé 3A, excepté sur la section entre la RN12 et la route de Rollon. En effet, le tracé se raccorde à l'est du lieu-dit la Grange sur la RN12.

> **Coût estimé** : 26 M€ TTC

Toutes les variantes se caractérisent par les points suivants :

- route bidirectionnelle (une voie par sens), avec un créneau de dépassement à 2x2 voies ;
- carrefours plans (giratoires) ;
- pas d'accès directs pour les riverains en dehors des carrefours aménagés ;
- vitesse maximale autorisée de 90 km/h, et sur les créneaux de dépassement 110 km/h ;
- circulation des véhicules agricoles autorisée uniquement sur les sections à 90 km/h.

Les sections de routes départementales auxquelles se raccordent le projet (RD31 sud-est ou contournement nord-est) ont vocation à être intégrées au réseau routier national en fonction de la variante retenue. La RN12 dans la traversée d'Ernée sera, quant à elle, déclassée (intégration au réseau routier communal ou départemental).



EVITER, RÉDUIRE, COMPENSER (ERC) LES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Une démarche ERC a été mise en œuvre dès le stade de la définition des variantes. Elle vise prioritairement à éviter les effets sur l'environnement, puis à les réduire au maximum et, en dernier lieu, à en compenser les impacts résiduels.

COMPARAISON DES VARIANTES

Les différentes variantes ont fait l'objet d'une comparaison détaillée par famille de critères. Cette analyse a pour but d'aider à la décision pour choisir la variante à retenir pour la suite des études. **Le maître d'ouvrage du projet n'a pas mis de poids aux différents critères. C'est bien l'un des objets de la concertation publique que d'identifier l'importance que chacun accorde aux différents sujets.**

L'analyse consiste à évaluer chacun des critères selon son aspect favorable ou non pour chacun des thèmes.

Les critères sont appréciés selon les indicateurs (exprimés qualitativement ou quantitativement) et évalués à l'aide d'un code couleur. L'échelle de sensibilité varie de la couleur verte (favorable, impact positif) au rouge (très défavorable, impact fort) en passant successivement par le gris (pas d'impact), le jaune (défavorable, impact faible) et le orange (défavorable, impact moyen).

 Impact positif	 Impact faible
 Impact positif plus faible	 Impact moyen
 Pas d'impact	 Impact fort

Code couleur adopté pour évaluer l'impact des variantes

La variante 0 (aucune déviation et aucun aménagement de la RN12 actuelle), présente quatre domaines dans lesquels elle est nettement défavorable par rapport à la création d'une déviation, quelle que soit la variante choisie :

- la sécurité des usagers et des riverains en traversée de bourg ;
- le confort et la sécurité des usagers de l'itinéraire ;
- la fonctionnalité trafic ;
- l'acoustique et la qualité de l'air.

Ces points confirment le besoin d'une déviation pour améliorer la sécurité et le cadre de vie.

FAMILLE DE VARIANTES SUD COURTES

Cette famille se développe à proximité du bourg d'Ernée, il s'agit ainsi de la famille présentant le moins d'impact pour l'agriculture (effet de coupure limité). En revanche elle présente des impacts forts pour ce qui concerne le milieu naturel (traversée de zones sensibles).

A l'intérieur de cette famille, la variante 1C se distingue des deux autres variantes avec des impacts moins forts sur le milieu naturel, mais plus importants sur l'agriculture.

FAMILLE DE VARIANTES SUD LONGUES

Cette famille de variante s'écarte des zones à enjeux concernant le milieu naturel, les impacts sont donc plus faibles que pour la famille précédente. En revanche, les impacts sur le milieu agricole sont plus forts par l'effet de coupure engendré.

FAMILLE DE VARIANTES NORD

Cette famille de variante est celle qui a le plus d'impact sur de nombreux domaines. Les impacts sont importants sur l'agriculture et très forts sur le milieu naturel, la topographie et le paysage.

Par ailleurs, les variantes nord captent moins de trafic que les variantes sud et répondent de manière moins efficace que les variantes sud aux objectifs du projet.

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE COMPARATIVE		VARIANTE 0	VARIANTES SUD				VARIANTES NORD		
			Variantes courtes			Variantes longues			
			1A	1B	1C	2A	2B	3A	3B
SECURITE, CONFORT ET NIVEAU DE SERVICE	SECURITE DES USAGERS EN TRAVERSEE DE BOURG ET DES RIVERAINS								
	NIVEAU DE SERVICE DE L'ITINERAIRE								
	CONFORT / SECURITE POUR LES USAGERS DE L'ITINERAIRE								
	COMPATIBILITE AVEC UNE MISE A 2X2 VOIES								
TRAFIC	FONCTIONNALITE TRAFIC								
MILIEU PHYSIQUE	TOPOGRAPHIE								
	EAUX SOUTERRAINES								
	EAUX SUPERFICIELLES								
	GEOTECHNIQUE								
MILIEU NATUREL	MILIEU AQUATIQUE ET ZONES HUMIDES								
	MILIEU BOCAGER, BOISE, FORESTIER, VEGETATION, FLORE								
	FAUNE								
MILIEU HUMAIN	DOCUMENTS D'URBANISME								
	DEVELOPPEMENT URBAIN								
	ACTIVITE ECONOMIQUE								
AGRICULTURE	NOMBRE D'EXPLOITATIONS IMPACTEES / EMPRISES								
	EFFET DE COUPURE / NOMBRE D'ILOTS LAITIERS FORTEMENT IMPACTES								
CADRE DE VIE	ACOUSTIQUE, QUALITE DE L'AIR								
PAYSAGE	PAYSAGE								
PATRIMOINE / TOURISME	PATRIMOINE / TOURISME								
SOCIO-ECO	SOCIO-ECO								
COUT	COUT								

LES SUITES DU PROJET

BILAN ET ÉTUDES

A l'issue de la présente concertation publique, le garant et le maître d'ouvrage réaliseront chacun un bilan de la concertation. Ces bilans résumeront la façon dont elle s'est déroulée, comporteront une synthèse des observations et propositions présentées et, le cas échéant, mentionneront les évolutions qui résultent de la concertation. Ils seront rendus publics. Sur la base de ces bilans, et de manière partenariale, une solution sera retenue par le maître d'ouvrage.

Cette solution sera ensuite étudiée en détail, dans le cadre des études techniques, afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, génie civil, mesures pour le traitement des impacts...

Parallèlement, l'étude d'impact exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou - en dernier recours - compenser les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain.

Cette étude prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase transitoire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts sera soumis à l'appréciation de l'Autorité environnementale avant d'être présenté au public dans le cadre de l'enquête publique.

L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique sera menée. Le dossier sera exposé au public qui pourra alors s'exprimer sur l'utilité publique du projet.

AVANT LES TRAVAUX :

LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)

Au terme du processus, si l'ensemble des éléments est favorable, le Préfet représentant l'Etat déclarera le projet d'utilité publique. Il s'agira d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation.

La DUP donnera compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement.

En parallèle, des études de définition très fine de l'ouvrage routier, dites études de projet, seront menées à bien.

Au terme de ce parcours, l'aménagement pourra être réalisé, sous réserve de la mise en place du financement nécessaire.

L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

En prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage déposera une demande d'autorisation environnementale unique. Le dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique, présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée), des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier) et des espèces protégées.



RN12

DREAL PAYS DE LA LOIRE

Pour en savoir plus : www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

Rubrique : Infrastructures de transport et aménagement

Pour contacter la DREAL par mail : rn12-deviation-ernee.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr