

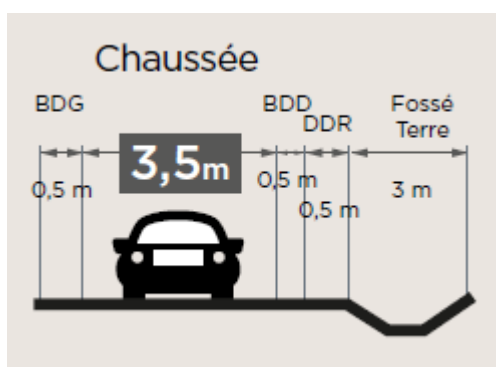
### ERRATUM – DOSSIER DE CONCERTATION

Daté du lundi 16 décembre 2019

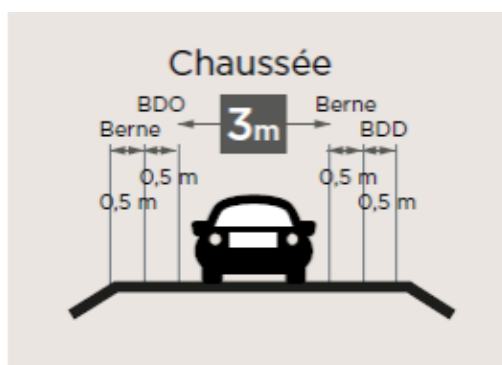
#### **PAGE 14 :**

Il y a une inversion entre les profils en travers représentant la bretelle et la voie de desserte.

Le schéma correspondant au profil en travers de la bretelle est le schéma suivant :



Le schéma correspondant au profil en travers de la voie de desserte est le suivant :



Pour le profil en travers de la bretelle, les dimensions privilégiées sont les suivantes :

BDG : 0,7m + Chaussée : 3,5m + BDD : 1m + DDR : 1,2m + fossé : 3m

Dans les zones contraintes, les dispositifs de retenue et d'assainissement pourront être réduits.

Pour le profil en travers de la voie de desserte, les dimensions privilégiées sont les suivantes :

Berne : 0,5m + BDD : 0,5m + chaussée : 3m + BDD : 0,5m + berne : 0,5m

Lexique :

BDD : Bande dérasée droite

BDG : Bande dérasée gauche

DDR : Dispositifs de retenue routiers

### **Page 18 :**

Dans le paragraphe « Incidences sur la Bretelle Délasse », le coût de reconfiguration de cette bretelle n'est pas mentionné. Ce coût est estimé à 1 150 000 €.

### **Page 19 :**

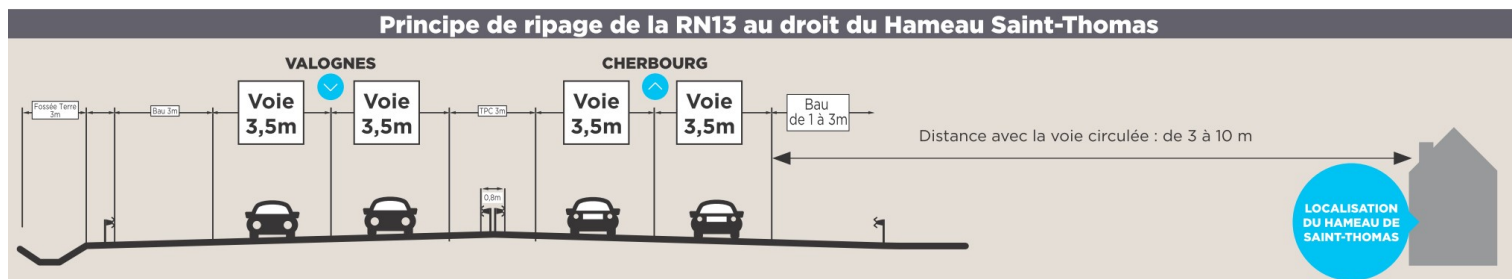
Sur les profils en travers, tous les bâtiments représentés font partie du hameau de haut. Les bâtiments à droite correspondent aux bâtiments à l'est de la RN13 et les bâtiments à gauche correspondent aux bâtiments à l'ouest de la RN13.

### **Page 25 :**

La variante 1 impacte également une zone d'enjeux écologiques modérés, de zones humides et nécessite le franchissement de la rivière de Claire et de son affluent.

Sur le profil en travers présenté, l'éloignement entre les bâtiments du hameau Saint-Thomas et la voie circulée de la RN13 varie entre 3 et 10m selon la variante retenue.

Le profil en travers est donc à remplacer par le profil en travers suivant :



### **Page 31 :**

Merci de lire pour le dernier paragraphe de la colonne centrale :

« Ces deux tracés impactent une zone d'enjeux écologiques modérés ainsi que des parcelles agricoles, mais permettent d'améliorer la desserte agricole du secteur. L'impact du tracé 1 est plus important sur les parcelles agricoles. »

### **Page 32 :**

Variante 3 : Merci de lire pour le dernier paragraphe :

« Elle permet une légère amélioration de la desserte par rapport aux 2 variantes précédentes en facilitant le raccordement à l'échangeur de Saint-Joseph, si la variante permettant le raccordement de la route de la Chasse au Clair au bourg de Saint-Joseph est retenue. Le gain de temps n'est cependant pas important (environ 1 à 2 minutes). »