

PONTCHARRA, le 19/06/2026

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Pôle autorité environnementale

69 453 Lyon Cedex 06

Objet : Demande d'examen au cas par cas - 2026-KKP-6471-N16851-Construction LIDL à Bonneville (74) / Réponse à la demande de compléments du 23/04/2026

A l'attention du pôle Autorité environnementale

Madame, Monsieur,

Nous revenons vers vous suite à votre demande de compléments du 23 avril dernier concernant la demande d'examen au cas par cas citée en objet portant sur le projet de LIDL de démolition des bâtiments existants et de reconstruction d'un magasin sur la commune de Bonneville (74), dans un secteur urbain et commercial fortement anthropisé.

Vous avez soulevé plusieurs points sur lesquels nous souhaitons vous apporter des éléments de compréhension complémentaires. Certains points ont nécessité des investigations complémentaires d'où ce délai de réponse.

1. Quelles sont les durées et périodes de travaux prévues ?

Le calendrier des travaux envisagés par LIDL couvre la période de janvier 2029 à décembre 2029.

Plus précisément, les opérations de démolition des bâtiments, d'abattage ou de débroussaillage doivent être réalisées en dehors des périodes les plus sensibles pour l'avifaune et les chiroptères, c'est-à-dire :

- Les périodes de reproduction : entre mars et août pour les oiseaux, et pendant l'été pour les chiroptères,
- L'hibernation des chiroptères : entre novembre et février.

Ainsi, les travaux seront réalisés de la manière suivante :

- Dès l'automne 2028 (septembre / octobre) : réalisation des travaux préparatoires, intégrant les mesures d'effarouchement de la faune :
 - o Faire vérifier par un écologue, l'absence d'avifaune et chiroptères au niveau du bâtiment. A noter, le projet ne prévoit pas d'abattre les arbres existants,
 - o Ensuite boucher les entrées ou mettre un filet fin pour éviter que les chiroptères y entrent pour hiberner,
 - o Réaliser les opérations d'abattage ou de débroussaillage.
- 1^{er} semestre 2029 : démolition et dépollution du site,
- 2^e semestre 2029 : construction du nouveau magasin LIDL et aménagements extérieurs dont plantations d'arbres et d'arbustes,
- Décembre 2029 : Ouverture du nouveau magasin LIDL.

Si le calendrier devait être revu, les étapes décrites ci-dessous seront respectées par LIDL.

2. Gestion des matériaux issus de la démolition /réhabilitation du bâtiment : des diagnostics concernant la recherche de matériaux potentiellement contaminés (amiante, plomb notamment) ont-ils été menés ? Si oui, quelles en sont les conclusions et les préconisations que le pétitionnaire s'engage à respecter ?

En 2022, LIDL a missionné la société SGCompliance pour l'élaboration d'un diagnostic plomb et amiante du bâtiment et des enrobés du site du projet (cf. annexe A). Il a été identifié :

- Il a été repéré des matériaux et produits contenant de l'amiante :
 - o Des conduits en Fibrociment (toiture, au sol des n°17 et n°23),
 - o Des joints en mastic durs de vitrage sur châssis métallique des fenêtres du rez-de-chaussée des locaux n°15, n°22, n°27,
 - o Des joints fibreux de Bride (chaudière du rez-de-chaussée du local n°17).

Matériau / Produit	Elément	Étage	Local	Quantité estimée
Fibrociment	ensemble des 9 conduits rectangulaires	-	Toiture	9 unités de 1 mL
	conduit rectangulaire encastré	RDC	Local n°17	1 mL
	2 conduits rectangulaires encastrés		Local n°23	2 unités de 5 mL
Joint Mastic de vitrage - dur blanc	fenêtre (châssis fixes)	RDC	Local n°15	450 m²
			Local n°22	
			Local n°27	
Joint de bride - fibreux jaune	Chaudière	RDC	Local n°17	1 unités
	ensemble des jonctions de conduits			6 unités

- La présence de plomb a été détectée sur des revêtements non dégradés, non visibles (classe 1) ou en état d'usage (classe 2). Il s'agit d'une peinture jaune sur le conduit de fluide du rez-de-chaussée du local n°17,
- Dans le cadre du diagnostic Amiante et HAP sur les enrobés bitumineux du site, il a été repéré des matériaux et produits susceptibles de contenir des HAP et/ou de l'amiante : après analyses, ces enrobés bitumineux (déchets) sont négatifs car leur teneur en HAP est inférieure à 50 mg/kg et ils ne contiennent pas d'amiante.

LIDL s'engage à respecter les mesures suivantes pour la gestion des matériaux dangereux lors de la démolition :

		Localisation des matériaux dans les bâtiments	Tonnage estimatif	Observations concernant les opérations particulières à envisager lors de la démolition et les éventuelles possibilités de réemploi sur le site
Amiante	Amiante lié à des matériaux inertes	Conduits fibrociments	0.24	Opération de désamiantage par un organisme agréé obligatoire avant toute démolition Installation de stockage de déchets non dangereux (CET II) en alvéole spécifique / Installation de stockage de déchets dangereux (CET I) / vitrification
	Amiante libre	Mastics vitriers Joints de bride	5.98	
Complexe d'étanchéité contenant du goudron		-	0.00	-
Peintures contenant des substances dangereuses (y compris matériaux contaminés par des peintures au plomb)		-	0.04	Les éléments métalliques recouverts de peinture au Plomb sont à recycler en Centre de recyclage par une société disposant des agréments pour traiter ce genre de peinture.
Bois traités contenant des substances dangereuses		-	0.00	Collecte, valorisation par un organisme agréé /filière spécialisée (SNCF, etc.) Unité de traitement spécialisé / ISDD Classe 1
Sources lumineuses (tubes fluorescents, néons, lampes à décharges, lampes à LED)		Tube de néons et ampoules à vapeur de Mercure	0.59	Réemploi sur autre site ou évacuation en éco-organismes agréés (Recylum, Ecologic, Eco-Systèmes, ERP)
Autres DD **		-	0.94	Collecte, valorisation par un organisme agréé /filière spécialisée Unité de traitement spécialisé / ISDD Classe 1
Autres DEEE contenant des substances dangereuses **			0.04	Collecte, valorisation par un organisme agréé /filière spécialisée Unité de traitement spécialisé

3. Avant la démolition du bâtiment, comment vous assurez vous qu'il n'y aura pas d'incidence sur la faune inféodée au bâti (notamment les chauves-souris qui sont des espèces protégées susceptibles de nicher dans les bâtiments) ?

Un pré-diagnostic écologique a été réalisé en 2022 par le bureau d'études AMETEN (cf. annexe B.1). Cette étude, fondée sur une analyse bibliographique et un passage de terrain réalisé le 6 avril 2022, a permis d'identifier les principaux enjeux écologiques du site et d'évaluer ses potentialités d'accueil pour la faune, la flore et les habitats naturels

Afin d'actualiser les connaissances écologiques du secteur et de préciser certains enjeux identifiés lors de l'étude précédente, une visite de terrain complémentaire a été réalisée le 19 mai 2026. Cette intervention a consisté en une analyse des habitats présents sur l'emprise du projet et de ses abords immédiats, ainsi qu'en une actualisation des enjeux écologiques associés.

Une attention particulière a été portée aux chiroptères, groupe pour lequel le pré-diagnostic de 2022 concluait à des enjeux potentiels sur la seule base de l'analyse des habitats. Dans ce cadre, un enregistreur acoustique de type SM4 a été déployé durant 24 heures afin de caractériser l'activité des chauves-souris sur le site et d'affiner l'évaluation des enjeux associés au projet.

La note écologique présentant les résultats des investigations complémentaires menées en 2026 et actualisant l'analyse des enjeux écologiques du site au regard du projet de démolition-reconstruction envisagé constitue l'annexe B.2.

En synthèse, il ressort que :

- Au regard des investigations écologiques, le site présente des enjeux écologiques globalement faibles, associés **principalement à la présence d'une avifaune commune nicheuse et à l'utilisation ponctuelle du secteur par plusieurs espèces de chiroptères en chasse et en transit.**
- Le projet s'inscrit dans un contexte fortement anthropisé et concerne majoritairement des habitats de faible intérêt écologique. Les impacts identifiés sont essentiellement liés à la phase de travaux, avec la destruction ponctuelle d'habitats anthropiques et des perturbations temporaires de la faune.
- La mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction proposées permettra de limiter significativement l'intensité et l'étendue des impacts. Une vigilance particulière devra notamment être portée au respect du calendrier écologique des travaux, à la vérification préalable des bâtiments avant démolition ainsi qu'à la gestion des espèces exotiques envahissantes présentes sur le site.

Groupe taxonomique	Enjeux	Impacts bruts	Mesures d'Évitement et de Réduction	Impacts Résiduels
Habitats	Enjeux faibles	Impacts faibles	Limiter strictement les emprises du chantier	Impacts faibles
Flore	Enjeux faibles	Impacts faibles	Préserver les arbres et la frange arborée conservés	Impacts faibles
Oiseaux	Enjeux modérés	Impacts modérés	Conserver autant que possible les espaces verts périphériques existants	Impacts faibles
Mammifères – Chiroptères	Enjeux modérés	Impacts faibles à modérés	Adapter le calendrier des travaux Prévoir un accompagnement écologique préalablement et lors de la phase de démolition des bâtiments	Impacts faibles
Reptiles	Enjeux faibles	Impacts faibles	Limiter les nuisances lumineuses nocturnes	Impacts faibles
Amphibiens	Enjeux faibles à nuls	Impacts faibles à nuls	Mettre en œuvre des mesures de prévention des pollutions accidentelles Mettre en place une gestion adaptée des espèces exotiques envahissantes	Impacts faibles à nuls
Mammifères	Enjeux faibles	Impacts faibles		Impacts faibles

Impacts résiduels suite à la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction

LIDL s'engage par la présente à respecter toutes les mesures d'évitement et de réduction présentées dans la note écologique de 2026, constituant l'annexe B.2, soit :

A.IV.1. Recommandations d'évitement

- **Limiter strictement les emprises du chantier** aux zones nécessaires aux travaux afin d'éviter toute dégradation supplémentaire des espaces végétalisés conservés en périphérie du projet.
- **Préserver les arbres et la frange arborée conservés**, notamment en limite nord de la parcelle, qui constituent les principaux habitats favorables à l'avifaune commune et participent aux déplacements des chiroptères.
- **Conserver autant que possible les espaces verts périphériques existants** et éviter tout stockage de matériaux ou circulation d'engins au sein des secteurs végétalisés maintenus.
- **Adapter le calendrier des travaux** afin d'éviter les périodes les plus sensibles pour l'avifaune. Les opérations de démolition des bâtiments, d'abattage ou de débroussaillage seront réalisées préférentiellement **entre septembre et février**, hors période principale de reproduction des oiseaux.

A.IV.2. Recommandations de réduction

- **Prévoir un accompagnement écologique préalablement et lors de la phase de démolition des bâtiments**, afin de vérifier l'absence d'espèces protégées au moment des travaux, notamment d'oiseaux nicheurs et de chiroptères.
- **Limiter les nuisances lumineuses nocturnes** durant la phase chantier en orientant les éclairages vers les zones de travail et en évitant l'éclairage des secteurs végétalisés périphériques afin de limiter les perturbations sur les chiroptères.
- **Limiter la durée des travaux les plus bruyants** et maintenir les engins en bon état de fonctionnement afin de réduire les perturbations temporaires sur la faune locale.
- **Mettre en œuvre des mesures de prévention des pollutions accidentelles**, notamment :
 - Stockage des hydrocarbures et produits polluants sur dispositifs étanches ;
 - Présence de kits antipollution sur le chantier ;
 - Entretien régulier des engins ;
 - Ravitaillement des engins sur des zones adaptées.
- **Mettre en place une gestion adaptée des espèces exotiques envahissantes**, en particulier de la Renouée du Japon, avec évacuation des terres contaminées vers une filière appropriée si des travaux sont réalisés à proximité des stations recensées.
- **Maintenir et renforcer les aménagements paysagers prévus par le projet**, notamment les plantations d'arbres et d'arbustes, afin de préserver les fonctionnalités écologiques locales et les continuités paysagères.

De plus, **le projet va permettre de réintroduire la nature dans ce secteur très anthropisé** (cf. Annexe 9b Notice paysage du dépôt initial) :

- Une augmentation du nombre d'arbres et arbustes : les 4 arbres de haute tige existants sont conservés et 46 vont être plantés en plus, les 3 arbustes existants sont remplacés par 16 nouveaux,
- Actuellement, l'emprise du projet est artificialisée sur 83% de son emprise : 7 635m² contre 1 579m² d'espaces verts. Le projet va permettre de créer environ 930m² d'espaces verts supplémentaires.

4. Quelle sera la production des 1007 m² de panneaux photovoltaïques ? Cette production sera-t-elle totalement consommée par le projet ou réinjectée dans le réseau public ?

LIDL a missionné GENERGIES pour la réalisation d'une étude photovoltaïque. Il en ressort que les 1 007 m² de panneaux photovoltaïques en toiture auront une puissance de crête de 229 kWc. Cette production sera auto-consommée.

Cette étude est fournie en annexe n°C.

5. Le projet sera-t-il desservi par des transports en commun ?

LIDL a fait réaliser une analyse de la desserte actuelle et future de la zone de chalandise du futur magasin LIDL (cf. annexe D).

Il s'avère que Bonneville, mais également l'ensemble des communes de la zone de chalandise sont desservies par le réseau de transports en communs « Proxim iTi » du Syndicat mixte des 4 communautés de communes (SM4CC). Avec d'une part, un réseau urbain qui dessert le secteur de Bonneville, et d'autre part, le réseau interurbain qui assure les liaisons entre Bonneville et les principales communes de la Communauté de communes de Faucigny-Glières (comprises dans la zone de chalandise du projet).

Le site du projet, situé le long de la route de Cluses / RD1205, est desservi par :

- L'arrêt « Bellerive » de la ligne 390 situé à environ 400 mètres à l'ouest. La ligne 390 relie la gare de Bonneville au centre nautique d'Ayze :
- L'arrêt « Bonneville Supermarché » situé à environ 700 mètres à l'est. Il est desservi par les lignes :
 - o 340 qui relie Arbusigny <> Pers-Jussy <> Reignier <> CHAL <> Contamine s/ A. <> Bonneville :
 - o 350 reliant Viuz-en-Sallaz <> St-Jean de T. <> Peillonex <> Marcellaz <> Faucigny <> Bonneville
 - o 360 desservant : Éteaux <> La Roche s/ Foron <> St Laurent <> St Sixt <> St Pierre en F. <> Bonneville
 - o 380 qui dessert : Éteaux <> La Roche s/ Foron <> Amancy <> Bonneville <> Vougy <> Marignier
 - o 390 qui relie : Bonneville Gare <> Ayze C. nautique <> Bonneville Lac <> IUFM <> Hôtel de Ville <> Gare <> Ayze C. nautique
- L'arrêt « Bonneville Savoie » situé également à environ 700 mètres au sud-est. Il est desservi par les lignes : 340, 350, 360 et 390.

La desserte en transports en commun ne sera pas modifiée du fait du projet.

Il faut noter également qu'il existe une desserte cyclable et piétonne sur la commune de Bonneville allant jusqu'au projet, ce qui permettra aux habitants de Bonneville de pouvoir se rendre au nouveau magasin LIDL par voie douce, en toute sécurité.

En espérant avoir apporté les informations vous permettant une meilleure analyse du projet, veuillez agréer, madame, monsieur, nos plus respectueuses salutations.

Monsieur MILHAVET Ludovic
Responsable Technique Construction

milhavet Signature numérique de
milhavet
Date : 2026.06.19
09:35:03 +02'00'

Monsieur SEFSAF Adel
Responsable Développement Immobilier



LISTE DES ANNEXES

A.	ANNEXE : DIAGNOSTIC PLOMB ET AMIANTE DU BÂTIMENT ET DES ENROBÉS DU SITE DU PROJET	7
B.	ANNEXE RELATIVE AUX ANALYSES ENVIRONNEMENTALES	8
B.I.	Pré-diagnostic environnemental réalisée en 2022	8
B.II.	Analyse complémentaire réalisée en 2026	9
C.	ANNEXE RELATIVE AUX PANNEAUX PHOTOVOLTAÏQUES	10
D.	ANNEXE RELATIVE AUX TRANSPORTS EN COMMUN	11

A. ANNEXE : DIAGNOSTIC PLOMB ET AMIANTE DU BÂTIMENT ET DES ENROBÉS DU SITE DU PROJET

B. ANNEXE RELATIVE AUX ANALYSES ENVIRONNEMENTALES

B.I. PRÉ-DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL RÉALISÉE EN 2022

Réalisé par AMETEN

B.II. ANALYSE COMPLÉMENTAIRE RÉALISÉE EN 2026

Réalisé par Cereg

C. ANNEXE RELATIVE AUX PANNEAUX PHOTOVOLTAÏQUES

D. ANNEXE RELATIVE AUX TRANSPORTS EN COMMUN

2 – La description de la desserte actuelle et future (zone de chalandise)

1 – La desserte routière de la zone de chalandise

Un territoire desservi par l'autoroute A40 :

Bonneville et la zone de chalandise du projet sont desservis par deux axes structurants :

L'Autoroute A40 : reliant Genève à Chamonix, en se prolongeant sous la forme de voie express. Elle est surnommée « l'autoroute blanche » à partir de Bellegarde-sur-Valserine à Passy et « l'autoroute des titans » de Bourg-en-Bresse à Bellegarde. Elle comprend 12 Viaducs et 4 tunnels bitubes. Elle traverse les 3 départements de la Saône-et-Loire, de l'Ain et de la Haute Savoie et dessert plus de 17 villes, dont Bonneville via le diffuseur n°16, à l'Ouest de la commune.

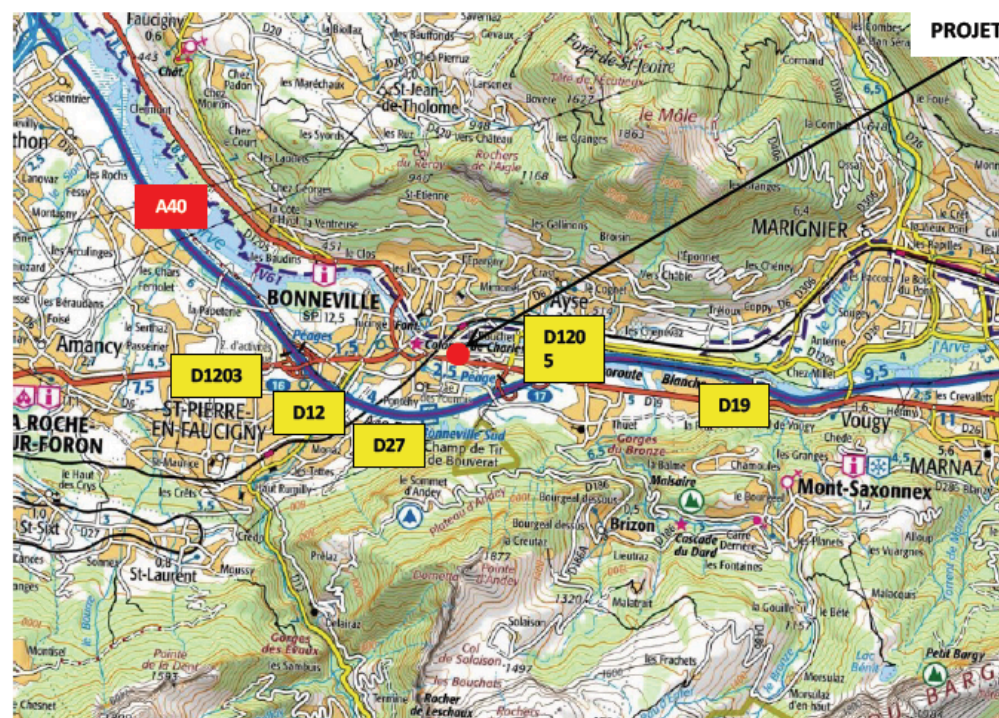
La départementale D1205 / route de Genève et route de Cluses : cet axe reprend l'itinéraire d'anciennes nationales (RN505, 203, 506 et 202) entre Annemasse, Contamine-sur-Arve, Bonneville, Cluses et Passy, en continuité fonctionnel avec la N205 vers Chamonix et le tunnel du Mont-Blanc à l'Est.

A Bonneville, elle assure la liaison Est-Ouest de la vallée et le transit entre les diffuseurs 16 et 17 de l'autoroute A40.

Les autres axes assurent des liaisons plus locales et jouent un rôle de desserte des territoires. Ils supportent du trafic local de courte et moyenne distance.

- la D27 traversant Bonneville (du Sud en direction du Nord),
- la D19 reliant Reignier-Esery à Saint-Maurice,
- la D12 reliant Saint-Jean-de-Sixt à Faucigny
- la D1203 reliant Le Pont de Brogny à Bonneville.

Cartographie des principaux axes routiers au sein de la zone de chalandise :



Source : Géoportail

2 – La description de la desserte actuelle et future (zone de chalandise)

2 – La desserte en transports en commun

Bonneville est une commune ayant un pôle d'échange multimodal dans le quartier de la gare, on y retrouve un parking de co-voiturage, des lignes régulières de bus, de trains et de transports à la demande.

Pour les transports en commun, Bonneville collabore depuis 2019 avec une société nommée « Proxim iTi », qui gère les transports sur 35 communes et 4 Communautés de communes, dont celle de Faucigny-Glières.

Proxim iTi propose :

- Des lignes de transports scolaires,
- 12 lignes de bus du lundi au samedi,
- Une consigne à vélo dans un local sécurisé à la gare de Bonneville.

Ces offres permettent aux habitants de Bonneville de pouvoir se déplacer quand ils le souhaitent en utilisant les transports en commun ou des vélos, que ce soit dans l'espace urbain de Bonneville, ou dans sa couronne périurbaine regroupant de nombreuses communes.

L'ensemble des communes de la zone de chalandise du projet sont desservies par le réseau de transports en communs « Proxim iTi ».

Avec d'une part, le réseau urbain qui dessert le secteur de Bonneville, et d'autre part, le réseau interurbain qui assure les liaisons entre Bonneville et les principales communes de la Communauté de communes de Faucigny-Glières (comprises dans la zone de chalandise du projet).

Source : Proxim iTi / Reportage photo sur site par PROJECTIVE GROUPE

Arrêt de bus Bellerive



La desserte en transports en commun ne sera pas modifiée.

Le site du projet est desservi par :

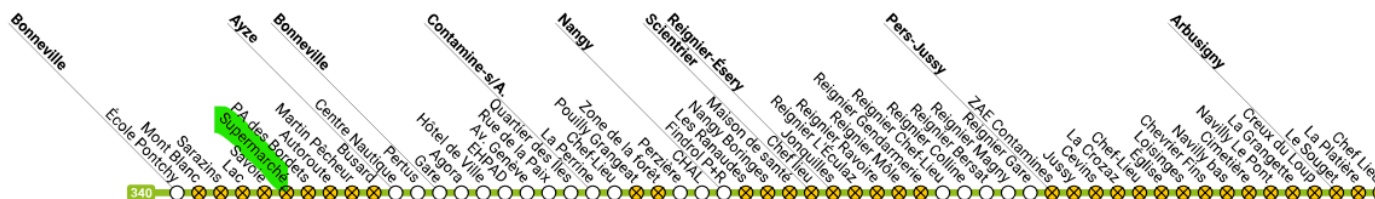
- L'arrêt « Bellerive » de la ligne 390 situé à environ 400 mètres à l'ouest. La ligne 390 relie la gare de Bonneville au centre nautique d'Ayze :

390 Bonneville Gare <> Ayze C. nautique <> Bonneville Lac <> IUFM <> Hôtel de Ville <> Gare <> Ayze C. nautique



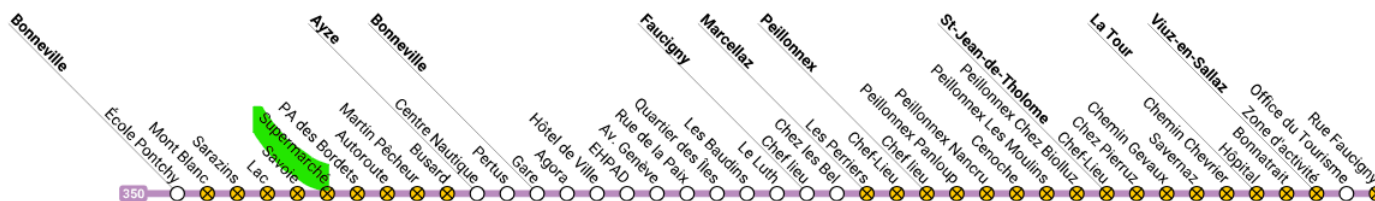
- L'arrêt « Bonneville Supermarché » situé à environ 700 mètres à l'est. Il est desservi par les lignes :
 - o 340 qui relie Arbusigny <> Pers-Jussy <> Reignier <> CHAL <> Contamine s/ A. <> Bonneville :

340 Arbusigny <> Pers-Jussy <> Reignier <> CHAL <> Contamine s/ A. <> Bonneville



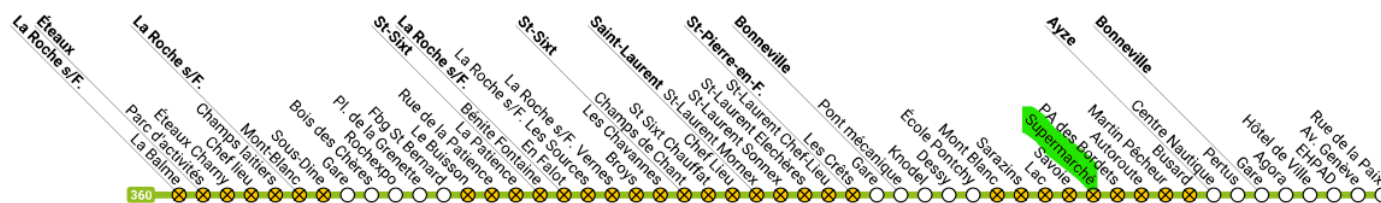
- o 350 reliant Viuz-en-Sallaz <> St-Jean de T. <> Peillonex <> Marcellaz <> Faucigny <> Bonneville

350 Viuz-en-Sallaz <> St-Jean de T. <> Peillonex <> Marcellaz <> Faucigny <> Bonneville



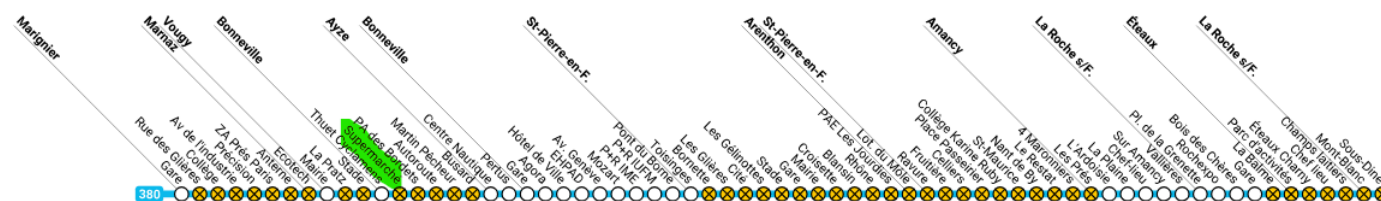
- o 360 desservant : Éteaux <> La Roche s/ Foron <> St Laurent <> St Sixt <> St Pierre en F. <> Bonneville

360 Éteaux <> La Roche s/ Foron <> St Laurent <> St Sixt <> St Pierre en F. <> Bonneville



o 380 qui dessert : Éteaux <> La Roche s/ Foron <> Amancy <> Bonneville <> Vougy <> Marignier

380 Éteaux <> La Roche s/ Foron <> Amancy <> Bonneville <> Vougy <> Marignier



o 390 qui relie : Bonneville Gare <> Ayze C. nautique <> Bonneville Lac <> IUFM <> Hôtel de Ville <> Gare <> Ayze C. nautique

390 Bonneville Gare <> Ayze C. nautique <> Bonneville Lac <> IUFM <> Hôtel de Ville <> Gare <> Ayze C. nautique



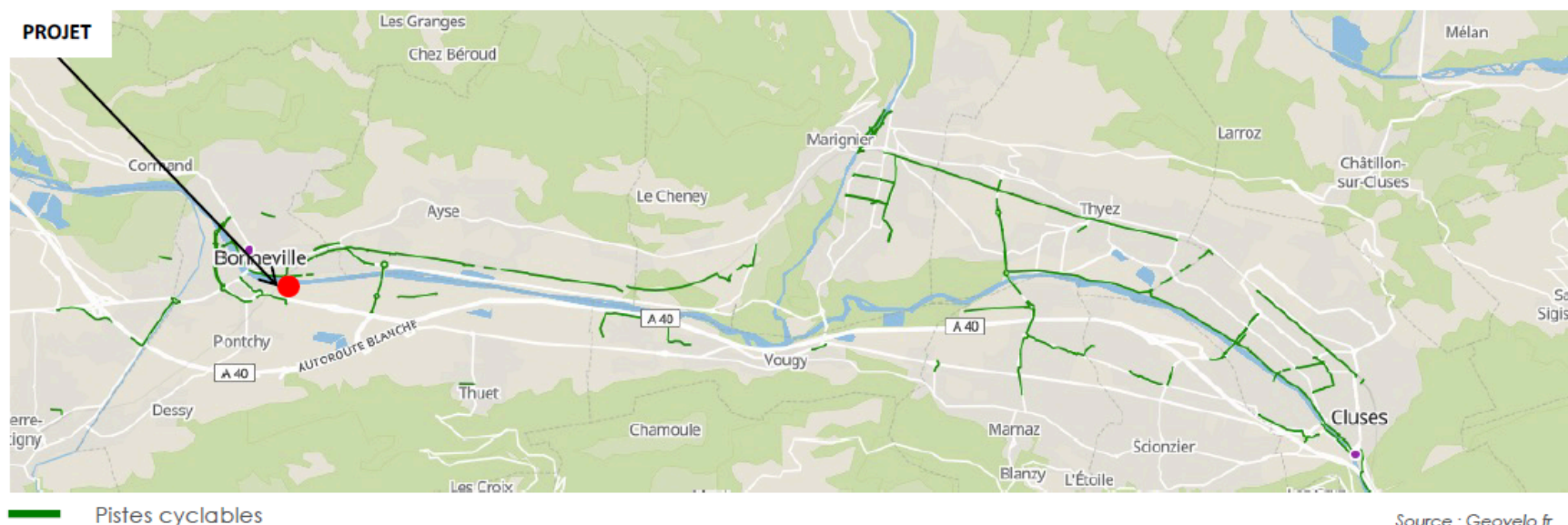
- L'arrêt « Bonneville Savoie » situé à environ 700 mètres au sud-est. Il est desservi par les lignes : 340, 350, 360 et 390.

2 – La description de la desserte actuelle et future (zone de chalandise)

3 – La desserte cyclable

La desserte cyclable sur la zone de chalandise ne concerne principalement que la commune de Bonneville, disposant de plusieurs pistes cyclables et voies dédiées.

De plus, sur la carte ci-dessous, on observe un réseau d'aménagements cyclables assez discontinu au niveau de la liaison entre les communes de la zone de chalandise.



Un service de location de vélos a été mis en place dans le centre ville de Bonneville par la société « Proxim iTi ».

Des pistes cyclables ont été aménagées dans le centre urbain de Bonneville.

Une piste cyclable au niveau de la route de Cluses, la route longeant le projet de LIDL est présente, ce qui permettra aux habitants de Bonneville de pouvoir se rendre sur le lieu du nouveau projet LIDL par voie douce, en toute sécurité.

2 – La description de la desserte actuelle et future (zone de chalandise)

4 – La desserte piétonne

Au sein de la zone de chalandise, les aménagements piétonniers rencontrent des discontinuités entre certaines communes et entre certaines zones d'habitat.

Ainsi, sur le territoire de la zone de chalandise du projet et de Bonneville, les cheminements piétons peuvent être de qualité très hétérogène. c'est notamment le cas, entre d'une part, les centres-villes des principales communes et d'autre part, des centres-bourgs de certaines communes, moins bien équipés et par conséquent, moins favorable aux piétons (avec des cheminements ponctuels, de qualité moindre et moins sécurisants).

En effet, certains centres-villes ou centres-bourgs étroits restent traversés par des axes routiers supportant un fort trafic. Par ailleurs, dans des secteurs périurbains, voire urbains, l'absence ou l'étroitesse des trottoirs peut rendre les déplacements à pied moins confortables, voire dangereux.

En revanche, Bonneville, commune d'implantation du projet, bénéficie globalement d'aménagements piétonniers qualitatifs. C'est notamment le cas au sein et autour du centre-ville de la commune (par exemple, il existe plusieurs rues piétonnes dans le centre-ville).

Ainsi, entre le centre-ville de Bonneville et le site du projet, positionné au Sud du cœur de la commune, la desserte piétonne est assurée par des aménagements de qualité. Ce qui est aussi le cas entre le site du projet et les différentes zones d'habitat situées en proximité immédiate de celui-ci.

Dans ce cadre, il convient de noter que la route de Cluses bénéficie d'aménagements de qualité pour la circulation et la traversée des piétons, en toute sécurité.

La desserte piétonne ne sera pas modifiée dans le cadre du projet.

Photographies d'aménagements piétonniers, trottoirs et passages piétons, sur le territoire de la commune de Bonneville (à proximité du site du projet) :



Aménagements piétonniers sur la route de Cluses

Source : Reportage photo sur site par PROJECTIVE GROUPE