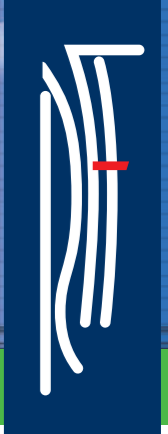
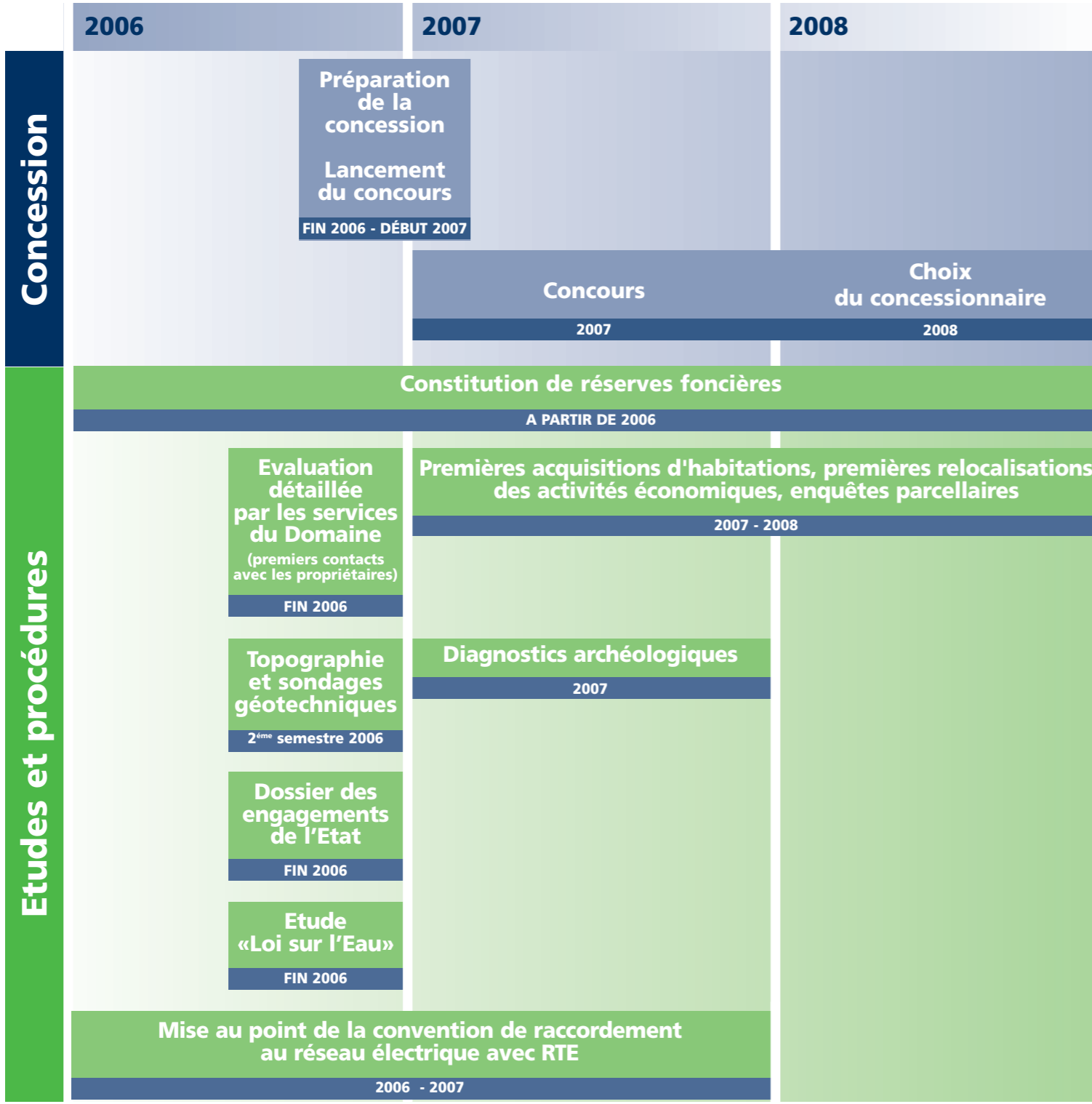


Que va-t-il se passer maintenant ?



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LA LETTRE n°6 - octobre 2006



Le mot du président Michel Boyon

Le décret déclarant d'utilité publique la construction de la première phase Angoulême - Bordeaux de la LGV Sud Europe Atlantique a été publié le 20 juillet au Journal Officiel. Il marque une étape fondamentale dans la réalisation de ce grand projet d'aménagement durable du territoire. Il vient aussi couronner plus de dix années de travail, de dialogue et de concertation avec les acteurs locaux, élus, associations, monde socio-économique, services de l'Etat.



Le décret permettra les premières acquisitions de terres agricoles afin de libérer l'emprise nécessaire à la réalisation du projet, mais aussi d'habitations se trouvant sur les terrains à aménager. RFF est conscient que ces acquisitions peuvent parfois entraîner des perturbations importantes pour les personnes et les familles. Il est donc déterminé à tout mettre en œuvre pour que cette phase se déroule dans les meilleures conditions possibles ; toutes les mesures d'accompagnement seront examinées et mises en œuvre avec le soutien de nos partenaires.

Pour les dernières réalisations de lignes à grande vitesse, 98% des acquisitions foncières se sont faites à l'amiable, preuve qu'une entente est presque toujours possible.

Afin de limiter la charge pesant sur les finances publiques, cette LGV sera construite et exploitée par un concessionnaire, conformément à la décision du Gouvernement. Dès que ce concessionnaire sera désigné, au plus tard en 2008, RFF lui transférera ses droits et ses devoirs de maître d'ouvrage, en particulier l'ensemble des engagements pris par l'Etat à l'issue de l'enquête d'utilité publique.

Département par département, chaque préfet constituera un comité de suivi du projet, composé d'élus, de représentants de l'Etat et d'associations. Le rôle du comité sera de vérifier que ces engagements sont bien tenus. Ainsi, chacun pourra constater que ce grand projet national sera réalisé dans le respect des intérêts de chacun.

Michel Boyon
président de Réseau Ferré de France

De la déclaration d'utilité publique à la concession



Le décret signé par le Premier Ministre le 18 juillet 2006 constitue en quelque sorte le feu vert pour la réalisation du projet de LGV Sud Europe Atlantique ; que va-t-il se passer maintenant ?

pour l'ensemble du projet, c'est-à-dire les deux phases : la première, celle d'Angoulême à Bordeaux et la seconde, de Tours à Angoulême.

En termes de procédure, cette seconde phase est grosso modo décalée de 3 ans par rapport à la première. Pour ne pas retarder l'ensemble, nous sommes conduits à mener parallèlement la préparation et le lancement du concours pour la concession et la préparation de l'enquête en vue de la déclaration d'utilité publique de la section Tours-Angoulême.

Et sur le terrain ?

Entre Angoulême et Bordeaux, les préfets des départements concernés

Le point sur la LGV Sud Europe Atlantique avec Christophe Lavorel, chef de projet 1^{ère} phase «Angoulême-Bordeaux».

Tout d'abord, ce décret publié au Journal Officiel du 20 juillet 2006 est l'aboutissement de dix années de travail et de concertation avec tous les acteurs du territoire.

Maintenant, le projet entre dans une nouvelle étape : celle de sa réalisation. Lors du CIACT du 14 octobre 2005, le gouvernement a décidé de la confier à un concessionnaire, et cela



Suite > De la déclaration d'utilité publique à la concession

(Charente, Charente-Maritime et Gironde) seront amenés à lancer les enquêtes parcellaires au niveau communal. Celles-ci seront une nouvelle occasion d'information et de contacts avec tous ceux qui sont concernés, propriétaires, locataires, exploitants agricoles, entreprises industrielles et commerciales. Comme nous l'avons toujours indiqué, les activités économiques directement situées sur l'emprise seront relocalisées en concertation avec les acteurs concernés. Pour les exploitations agricoles, ce grand projet d'infrastructure sera une opportunité pour procéder à des réaménagements fonciers (voir pages 6 et 7). Par ailleurs, nous avons lancé immédiatement certaines études techniques complémentaires (levées topographiques, sondages géotechniques, diagnostics archéologiques, loi sur l'Eau...) dont les résultats seront intégrés au dossier de concession (voir page 8).



fouilles archéologiques

L'avis favorable de la commission d'enquête était tout de même assorti d'un certain nombre de réserves et de recommandations ?

Il paraît normal qu'une enquête publique concernant un projet de ligne à grande vitesse de plus de 120 km suscite des réactions.

Depuis dix ans, ce projet a progressé dans la transparence et a fait l'objet d'une concertation importante à chaque fois qu'il s'agissait de franchir une nouvelle étape.

A titre d'exemple, en 2004, l'année qui précédait l'enquête, nous avons organisé au printemps plus de 450 rendez-vous individuels dans les permanences tenues en mairie ; à l'automne 2004, dix réunions publiques ont permis de présenter aux habitants des communes riveraines les derniers détails et ajustements du projet.

Nous avons présenté à l'enquête ce qui nous semblait être le meilleur projet ; la Commission pointe un certain nombre d'améliorations potentielles. Nous avons

mené à bien les études demandées et le décret, qui est accompagné d'un « exposé des motifs », indique ce que RFF a pris en considération et ce qui devra être intégré dans les étapes ultérieures.

Concrètement, la commission vous a demandé d'étudier un tracé en tunnel en certains points de l'itinéraire, notamment dans le sud Charente ?

C.L. : Le sud du département de la Charente est effectivement marqué par une succession de collines et de vallées. Cette topographie participe d'ailleurs à la beauté du paysage.

Dans notre projet, nous avons cherché à limiter au maximum la hauteur des remblais ; on nous a demandé d'étudier aussi le tracé en tunnels ; nous avons réalisé les études techniques, environnementales et paysagères correspondantes.

Outre les contraintes techniques fortes liées aux tunnels, la réalisation d'un tunnel à Linars en Charente engendrerait un surcoût disproportionné par rapport aux avantages induits pour la collectivité. Cependant, lors des études de détail du projet, le maître d'ouvrage aura à explorer des solutions moins coûteuses, en concertation avec la commune, pour une meilleure insertion paysagère et une réduction de l'impact acoustique. Ce sera aussi le cas dans le Sud Charente.

La création d'une tranchée couverte à Cubzac-les-Ponts en Gironde représenterait elle aussi un surcoût important sans diminution notable des nuisances sonores auxquelles sont exposées les habitations déjà proches de l'autoroute A10 et sans réduire les emprises foncières du projet.

On vous a également demandé d'étudier avec soin l'abaissement du profil en long en certains points précis ainsi que le relèvement du pont sur la Dordogne.

C.L. : L'abaissement du profil en long sur certaines communes (Saint-Antoine, Sainte-Souligne, Plassac-Rouffiac notamment) traduit la même préoccupation. Nous avons d'ores et déjà entrepris les études hydrogéologiques correspondantes afin de mieux évaluer l'impact d'un éventuel approfondissement sur les nappes phréatiques.

En ce qui concerne le pont sur la Dordogne, nous nous engageons à relever l'ouvrage de deux mètres au niveau de la passe navigable afin de permettre

la navigation de plaisance et son développement dans l'avenir.

De nombreuses communes s'inquiètent de connaître définitivement les rétablissements de voirie que vous envisagez.

C.L. : Réseau Ferré de France, en tant que maître d'ouvrage a depuis le début posé le principe du rétablissement de toutes les voies de communication interceptées par la LGV. Ces engagements ont été rappelés à l'occasion de toutes les réunions de concertation et dans le dos-

sier de l'enquête publique, tout en précisant que les modalités de ces rétablissements seraient étudiées au moment des études de détail avec les maires et les conseils généraux concernés. Cette obligation sera, bien évidemment, imposée au concessionnaire.



sondage géotechnique

Et pour Villognon en Charente qui se trouve à la jonction des deux phases ?

C.L. : RFF s'est d'ores et déjà engagé, en partenariat avec le Conseil général de la Charente, à ce que des réserves foncières soient mises en place pour la seconde phase du projet en même temps que les acquisitions foncières nécessaires aux travaux de la première phase.

De plus, et pour répondre aux attentes et observations exprimées lors de l'enquête publique, nous avons proposé au Conseil municipal - qui s'est déclaré

lisation et à l'exploitation de la base travaux.

La dernière réserve de la commission porte sur l'intégration architecturale et paysagère des ouvrages d'art qu'elle juge « notoirement insuffisant pour certains » ?

C.L. : Cette demande est parfaitement légitime ; c'est l'occasion de rappeler qu'il existe deux niveaux d'études : les études d'avant-projet sommaire qui ont été réalisées en 2003 avant l'enquête publique et les études détaillées qui

engagement de l'Etat et donc transféré au concessionnaire. C'est donc le futur concessionnaire qui lancera toutes les études de projet détaillé dont celles qui concernent l'architecture et le traitement paysager des ouvrages d'art.

En plus de ses réserves, la commission d'enquête formule plusieurs recommandations. Vous posent-elles problème ?

C.L. : En fait, ces recommandations correspondent à nos propres engagements antérieurs, largement affirmés à tous les stades de la concertation.

Ainsi, nous avons toujours donné l'assurance du maintien des communications pendant les travaux ; nous avons toujours annoncé que nous reconstituerions des conditions optimales de biotopes avant d'y déplacer au moment des travaux certaines espèces comme la cistude d'Europe et l'outarde canepetière.

J'ajouterais, concernant la commune d'Ambarès-et-Lagrave, que nous avons déjà organisé plusieurs réunions avec la mairie et le GRETAB, association locale qui a pu faire part de ses idées aux élus.

Où en est le tour de table nécessaire au financement du projet ?

Lors du CIACT du 14 octobre 2005, le gouvernement a choisi de confier à un concessionnaire la réalisation de la LGV SEA dans son intégralité. Même si on ne connaît pas l'engagement financier exact du concessionnaire qui sera choisi, qu'à l'issue du prochain concours, il est probable que des subventions publiques seront nécessaires.

Monsieur Claude Gressier Ingénieur Général des Ponts et chaussées a été chargé par le Ministre des Transports d'organiser ce tour de table entre l'Etat, RFF et les trois régions concernées (Aquitaine, Poitou-Charentes et Centre) ainsi que la région Midi-Pyrénées, intéressée par ce projet dans la perspective d'une liaison à grande vitesse Bordeaux / Toulouse. Il a entrepris les contacts nécessaires afin d'obtenir un accord de principe qui est attendu avant la fin de l'année 2006.



favorable - de déplacer l'implantation de la base travaux, à environ 1 km au nord-est du bourg de Villognon. Cette solution ne nécessite pas de recourir à des acquisitions d'habitations tout en permettant de diminuer les nuisances acoustiques et visuelles liées à la réa-

viennent plus tard en vue de la réalisation du projet quand il est déclaré d'utilité publique et que son financement est assuré. Réseau Ferré de France a pris des engagements qui seront respectés. Le traitement architectural des ouvrages d'art sera intégré dans le dossier des

Les engagements de l'Etat et du maître d'ouvrage

A l'issue de la procédure d'enquête publique, qui s'est déroulée du 3 février au 16 mars 2005, un dossier récapitulatif des engagements pris par l'Etat et par RFF en matière d'environnement sera rédigé.

Ces engagements sont instaurés par la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992, dite circulaire Bianco, relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures. Le Préfet créera un comité de suivi des engagements pris dans le dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et ceux pris à la suite de l'enquête publique avant la parution du décret. Ces engagements s'imposent au maître d'ouvrage et par conséquent au futur concessionnaire.

Des engagements formels et un dispositif de suivi

Le dossier des engagements de l'Etat permettra d'informer le public et les différents acteurs du projet des suites données aux observations et suggestions recueillies au cours de l'enquête.

Il servira également de référence à la mise au point du projet puis au contrôle ultérieur de la mise en œuvre effective des dispositions environnementales retenues. Un bilan économique, social et environnemental sera d'ailleurs réalisé dans les 3 à 5 ans suivant la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique, afin de comparer la situation réelle à ce qui avait été prévu et de mettre en place des mesures palliatives si nécessaire.

Des comités de suivi veilleront au respect par le concessionnaire des engagements pris. Ils seront constitués dans chaque département par les préfets de la Charente, la Charente-Maritime et la Gironde ; ils seront composés des représentants de l'Etat, des collectivités locales concernées, des administrations, des acteurs socio-économiques et des représentants associatifs.

Ils se réuniront au moins une fois par an jusqu'à la mise en service du projet, puis l'année suivante la mise en service de la ligne et enfin entre la troisième et la cinquième année de fonctionnement



Exemples de réalisations pour la LGV Est européenne

- 1 - Ouvrage d'art
- 2 - Passerelle pour le passage de la faune
- 3 - Protection du patrimoine historique
- 4 - Paysages et cadre de vie
- 5 - Protection acoustique



pour prendre connaissance du bilan des aménagements réalisés et s'assurer qu'ils correspondent bien aux objectifs définis.

Des engagements de portée générale

Les engagements de l'Etat et du maître d'ouvrage seront issus des études antérieures et des réflexions menées en concertation avec les acteurs locaux au fur et à mesure de l'avancement du projet. Ils énuméreront les principes d'insertion de la ligne nouvelle dans l'environnement s'appliquant à l'ensemble du projet. Ils seront présentés par thème :

l'aménagement et l'urbanisme :

mesures pour la préservation du cadre de vie, mesures vis-à-vis des bâtis d'activités, prise en compte des servitudes et rétablissement des voies de communication et des réseaux,

le bruit et les vibrations : mesures pour limiter les vibrations et mesures de protection acoustique ; ces dernières seront définies à la suite de nouvelles études très fines sur la base des caractéristiques définitives du projet et en fonction de la réglementation en vigueur ; un contrôle des niveaux sonores sera réalisé après la mise en service de la ligne pour mesurer l'efficacité des protections mises en œuvre et leur conformité avec la réglementation,

les matériaux : limitation des déséquilibres pour une utilisation rationnelle et optimale des gisements de matériaux, insertion des dépôts dans leur environnement,

les eaux : mesures prises pour ne pas aggraver les risques d'inondations et pour limiter les impacts sur les écoulements souterrains, utilisation de produits biodégradables lors des opérations de désherbage,

Concession : les engagements seront tenus

Lors du CIACT du 14 octobre 2005, le Gouvernement a fait le choix, pour la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, d'un montage sous la forme d'une délégation de service public. A ce titre, RFF concèdera à un groupement d'entreprises, après mise en concurrence, la conception, la réalisation, le financement, l'exploitation et la maintenance de l'ouvrage pendant une période de l'ordre de 45 ans.

Le concessionnaire retenu sera rémunéré par les péages qu'il percevra auprès des transporteurs ferroviaires sur la ligne nouvelle, lui permettant d'autofinancer une part importante du projet. Ce partenariat public-privé a été jugé particulièrement intéressant sur Tours-Bordeaux, où la fréquence des TGV est élevée ; il permettra de réduire la contribution publique, qui aurait pu se révéler difficile à mobiliser sur un projet de cette importance, avec un coût proche de 5 milliards d'euros.

RFF assure le déroulement du projet jusqu'à la signature du contrat de concession

Jusqu'à la date de signature et de mise en vigueur du contrat de concession prévue dans le courant du deuxième semestre 2008, RFF reste en charge de conduire le projet et demeure l'interlocuteur des collectivités locales, des associations et des riverains sur toutes les questions relatives à l'élaboration du projet.

Pour ce qui concerne la 1^{ère} phase Angoulême - Bordeaux, le décret d'utilité publique a été publié le 20 juillet 2006. Dès la mise en place des financements correspondants, RFF pourra commencer les acquisitions foncières dans l'emprise du tracé de la future ligne. Ce qui devrait être effectif à partir de l'année 2007, le temps d'affiner le projet et de faire procéder aux premières enquêtes parcellaires par les préfets des trois départements (Charente, Charente-Maritime et Gironde).

Les engagements de l'Etat s'imposent à tous

Quant aux engagements pris par l'Etat à l'issue de l'enquête d'utilité publique, qui traitent notamment les mesures de protection acoustique et les mesures d'intégration paysagère, ils s'imposent bien évidemment à RFF qui, le moment venu, les transférera au concessionnaire dans leur intégralité.

la faune et la flore : mesures vis-à-vis des espaces naturels et de la flore remarquable, notamment mesures particulières dans la traversée des sites Natura 2000 et pour assurer un dérangement minimum de la faune et sa libre circulation. Pour atteindre cet objectif, il sera prévu la réalisation de passages pour la grande faune et de nombreux ouvrages favorables pour la petite faune, la pose de clôtures et enfin, des mesures particulières pour les oiseaux, pour les batraciens et les reptiles, pour la faune piscicole et pour les petits mammifères liés aux milieux aquatiques,

l'agriculture et la sylviculture :

indemnisation des terres prélevées, mesures pour compenser les effets de déstructuration des exploitations avec des mesures complémentaires dans les zones de vignobles AOC et des mesures particulières dans les secteurs sylvicoles,

le paysage et le cadre de vie : insertion du projet dans le paysage existant

(enherbement systématique des terrassements, plantations d'arbustes, de haies vives alignements d'arbres, etc.) et traitement architectural des ouvrages d'art,

le tourisme et les loisirs : rétablissement des itinéraires de loisirs, mesures vis-à-vis des hébergements touristiques et des équipements de loisirs, maintien de la navigation et des activités de chasse et de pêche,

le patrimoine culturel : diagnostic archéologique et fouilles de sauvegarde, protection du patrimoine (monuments historiques et bâtis remarquables).

Le dernier volet des engagements de l'Etat et du maître d'ouvrage portera sur la phase de travaux : information des riverains, protection des eaux souterraines et superficielles, protection des milieux naturels et des espèces végétales et animales associées, protection des intérêts agricoles et sylvicoles,

limitation des nuisances (bruit des chantiers, vibrations, envols de poussière). De plus, des mesures générales seront prises pour maintenir les circulations en toute sécurité lors des travaux.

Des engagements localisés

Les engagements de l'Etat et du maître d'ouvrage énoncent non seulement les engagements de portée générale concernant l'environnement et l'aménagement du territoire (gestion de la qualité des eaux, gestion des matériaux, traversées des sites Natura 2000...), mais aussi des engagements plus localisés relatifs au traitement des impacts sur chacune des communes concernées (rétablissements des voiries, protection contre le bruit...).

Ces derniers sont énumérés et reportés sur des cartes au 1/25 000^{ème}.

Objectif : une très grande majorité d'acquisitions foncières à l'amiable

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) constitue en quelque sorte le « permis de construire » de la LGV Sud Europe Atlantique.

Première étape : acquérir les terrains situés dans l'emprise de l'ouvrage.

Dans un premier temps, sur la base d'un dossier et d'un plan parcellaire réalisé par RFF, les préfets des départements concernés (Charente, Charente-Maritime et Gironde) vont lancer une enquête parcellaire destinée à recenser avec précision les biens à acquérir, leurs propriétaires, les éventuels locataires ainsi que les servitudes et contraintes existantes.

Qui va prévenir les propriétaires et de quelle façon ?

Ils seront prévenus de deux manières.

D'une part, l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête parcellaire sera affiché dans chaque mairie concernée et publiée dans la presse locale.

D'autre part, un courrier les invitera à consulter le dossier parcellaire déposé en mairie et à faire part de leurs éventuelles observations au commissaire enquêteur. Ils pourront ainsi préciser la situation foncière exacte de leur bien, et notamment faire part

d'éventuelles restrictions et servitudes liées à la propriété (bail, chemin d'accès, droit de passage ou de puisage, etc.).

Comment se déroule l'acquisition des terrains ?

Les propriétaires recevront la visite de Réseau Ferré de France, ou de son mandataire chargé des opérations foncières.

Ce rendez-vous permettra d'établir le montant de l'indemnisation qui sera versée au propriétaire pour

l'acquisition de son bien, conformément à l'évaluation réalisée par les services du Domaine* sur la base du marché immobilier local en faisant abstraction de l'impact du projet.

Par ailleurs, chaque situation particulière donnera lieu à un examen approfondi pour estimer d'éventuels préjudices complémentaires subis par les propriétaires.

Le propriétaire et RFF tenteront de parvenir à un accord de cession amiable. C'est la promesse de vente signée par les deux parties qui prendra acte du consentement intervenu.

* Service spécialisé du Ministère des Finances chargé d'évaluer la valeur des terrains achetés par l'Etat, les collectivités et leurs établissements publics.



Et si la négociation amiable n'aboutit pas ?

L'expérience montre que cela arrive rarement ; en effet, lors des derniers projets de LGV, 98% des négociations ont abouti à un accord amiable.

Toutefois, en cas de blocage, RFF engage, conformément à la législation, une procédure d'expropriation et dans cette hypothèse, c'est le juge de l'expropriation nommé par le tribunal administratif qui tranche en dernier recours.

Quoi qu'il en soit, parallèlement à cette procédure, RFF poursuit les échanges avec le propriétaire concerné afin de trouver un accord amiable.

Qu'advient-il des locataires ?

Le locataire est informé par Réseau Ferré de France de l'acquisition de son logement, ce qui a pour effet d'entraîner la résiliation du bail qui lui avait été consenti par l'ancien propriétaire.

RFF est alors tenu par les textes (en particulier, le Code de l'expropriation) de lui proposer des solutions de relogement tenant compte de ses besoins (notamment liés à la composition de sa famille) et respectant bien évidemment les normes d'habitabilité en vigueur.

Qu'il accepte les propositions de RFF ou qu'il se relogé par ses propres moyens, ses frais de déménagement lui sont remboursés sur la base de devis qu'il aura fait réaliser par trois entreprises différentes.

Des solutions pour ...

... les entreprises industrielles ou commerciales

Qu'elles soient industrielles ou commerciales, les entreprises dont les bâtiments sont situés dans l'emprise de la future LGV sont soumises à la même procédure. Leurs propriétaires reçoivent un montant correspondant à la valeur vénale du bien à laquelle s'ajoute des indemnités liées à l'expropriation.

En ce qui concerne l'occupant des bâtiments, deux situations peuvent se présenter :

- si l'entrepreneur souhaite poursuivre son activité, RFF prend en charge tous les frais de réinstallation à l'équivalent ainsi que les indemnités correspondant aux pertes d'activité durant la période de transfert.

- si l'entrepreneur souhaite cesser son activité, il reçoit une indemnité calculée par les services du Domaine. Elle correspond à la valeur du fond de commerce à laquelle peuvent s'ajouter des indemnités accessoires (par exemple, pour du matériel non revendable).

... Les exploitations agricoles

Pour les exploitations agricoles, il convient de distinguer :

- les indemnités dues aux propriétaires :

l'indemnité principale : elle représente la valeur vénale de la terre ou du bâtiment évalué par les Domaines sur la base des données du marché immobilier local, en faisant abstraction de l'impact local du projet de LGV ;

l'indemnité de emploi destinée à compenser les frais normalement exposés pour l'acquisition d'un bien de même nature et de valeur similaire (honoraires du notaire, droits d'enregistrement, etc.) ;

les éventuelles indemnités complémentaires, par exemple en matière de dépréciation du surplus de parcelles non acquis par RFF ;

- celles dues aux exploitants :

indemnité d'éviction : elle représente la perte de revenu pendant le temps moyen nécessaire pour retrouver une situation économique comparable à celle d'avant ;

éventuelles indemnités complémentaires pour compenser les pertes de fumures, la configuration gênante des terrains après l'emprise (pointes, rétrécissements...), les rallongements de parcours, etc.

l'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF)

Une opportunité pour aménager l'espace agricole et forestier

Au-delà des surfaces agricoles et forestières qu'elle prélève pour son emprise, la LGV Sud Europe Atlantique peut aussi engendrer une modification de l'organisation des exploitations situées de part et d'autre de l'ouvrage. Ainsi le siège d'une exploitation peut se trouver isolé d'une partie de ses terres.

La mise en œuvre d'un aménagement foncier agricole et forestier – autrefois appelé remembrement – peut permettre de restructurer le parcellaire, par exemple en regroupant une exploitation d'un côté ou de l'autre de la LGV.

Cette procédure n'est pas systématique. Elle est décidée dans chaque commune concernée par le tracé, au vu d'une étude d'aménagement conduite par des bureaux d'études désignés par le Conseil Général. Sur la base d'un diagnostic complet du territoire communal, ces études formulent des propositions d'aménagements fonciers (nouveau plan parcellaire et nouveau réseau de chemins et fossés).

Ces propositions sont présentées à la Commission Communale d'Aménagement Foncier, constituée par le Conseil Général dans chacune des communes concernées par le tracé, qui décide ou non de réaliser un aménagement foncier.

Réseau Ferré de France finance l'ensemble de ces études et les mesures d'aménagement foncier ; il fait également intervenir la SAFER pour constituer le cas échéant des réserves foncières destinées à faciliter les aménagements nécessaires.

