

## **CONSEIL MUNICIPAL DU MARDI 23 SEPTEMBRE 2025**

Etaient présents :

M. Jean-Luc Fontaine, Maire

M. Bertrand Bagard, adjoint

Mmes Aline Devaux, Virginie Grosjean, Martine Nuss et Jessica Sené et MM Robert Baudinet, Patrice Humbert, Denis Lallemand, Emmanuel Ruhlmann et Guillaume Simon (arrivée à 18h25), les conseillers municipaux

Etait absente excusée : Mme Sandrine Weber

A donné procuration :

- Mme Laure Antoine à Bertrand Bagard
- M. Lionel Dondin à Jean-Luc Fontaine
- Mme Valérie Meoni à Denis Lallemand

**Adoption du précédent compte-rendu à l'unanimité des présents et procurations**

### **DEMANDE SUBVENTION A LA REGION GRAND EST**

Demande de subventions concernant le projet du commerce

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité des présents et procurations

**AUTORISE** Monsieur le Maire à signer tous documents nécessaires.

### **CREATION D'UN POSTE D'ADJOINT D'ANIMATION**

Le Maire propose la création d'un poste d'adjoint d'animation en vue de dispenser des cours d'anglais aux enfants fréquentant le service périscolaire du soir selon les conditions suivantes :

Grade : adjoint d'animation

Echelon : 1<sup>er</sup>

Jours : Mardi et/ou vendredi (1 h à chaque intervention) ; un état de présence sera communiqué par l'agent.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité des présents et procurations

**VALIDE** la proposition telle que présentée

**- Arrivée de Guillaume SIMON -**

### **FORÊT COMMUNALE : programme de coupes 2026**

APRES AVOIR ENTENDU L'EXPOSE DE M. LE PRESIDENT ET AVOIR DELIBERE, LE CONSEIL MUNICIPAL FIXE COMME SUIT LA DESTINATION DES COUPES DE L'EXERCICE 2026

Le conseil municipal après en avoir délibéré, à l'unanimité des présents et procurations

- 1 Approuve l'état d'assiette des coupes de l'année 2026 présenté.
- 2 Demande à l'Office National des Forêts de bien vouloir procéder en 2026 à la désignation des coupes inscrites à l'état d'assiette présenté ci-après
- 3 Informe le Préfet de Région des motifs de report ou de suppression des coupes proposées par l'ONF.
- 4 Pour les coupes inscrites, fixe comme suit la destination des coupes de l'exercice 2026

- partage sur pied entre les affouagistes
  - du taillis parcelle n° 16
  - désigne comme garants/bénéficiaires solvables
    - MM Bagard, Baudinet et Humbert
  - décide de répartir l'affouage
    - par feu
  - Fixe la taxe d'affouage ou le prix du stère à 10 €

Signature des 3 garants

### **PERSONNEL COMMUNAL : Décrémentation du Compte Personnel de Formation d'un agent**

Le Maire fait part aux membres du Conseil Municipal d'un projet de formation professionnelle demandée par un agent communal de l'école maternelle.

Cette formation de secrétaire assistant est d'une durée de 805 heures et, est dispensée à compter de janvier 2026 pour une durée de 6 mois environ.

Une demande a été faite au Centre de Gestion de Meurthe-et-Moselle qui accepte la prise en charge de l'indemnité mensuelle forfaitaire à hauteur de 75 % des 85 % versée à l'agent charges patronales non comprises.

Afin de financer une partie de sa formation, l'agent souhaite mobiliser son CPF qui s'élève à 150 heures.

Le Maire donne lecture du calcul à appliquer afin de déterminer la valeur financière du CPF :  
5985 € (coût de la formation) x 150 h/805 = **1 115.22 euros** à prendre en charge par la Commune

Il propose de verser cette somme directement à l'organisme de formation AFPA.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité des présents et procurations

**VALIDE** la prise en charge d'une partie de la formation en libérant les 150 heures de CPF de l'agent

**AUTORISE** le Maire à verser la somme précitée à l'organisme de formation AFPA

**CHARGE** de Maire de mettre en place la procédure de décrémentation des heures CPF auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations

### **PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE DITE L14 A L'EXPLOITATION COMMERCIALE VOYAGEURS ENTRE NANCY ET VITTEL/CONTREXEVILLE**

**Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné.**

Délibération communale résultant du processus de Concertation conduit par le porteur du Projet « Région Grand Est » – Autorité Organisatrice des Transports sur le périmètre concerné.

## **1-Contexte du projet.**

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.

La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

## **2-Démarche de concertation :**

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation réglementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;
- La démonstration, sur la base d'une liste multicritères définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non-enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en juin 2020 par un 1<sup>er</sup> entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son ou ses PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

### **3 - dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de la commune**

**Commune de : XEUILLEY - 54**

**Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 4 PN**

PN N° 40 – PN N° 43 – PN N° 43 Bis – PN N° 44

**PN N° 40 :** PN situé en agglomération sur route départementale, à franchissement protégé type SAL2 (feux lumineux et deux demi-barrières automatiques) avec 3.255 traversées en moyenne par jour actuellement.

**PN N° 43 :** PN situé en agglomération, à franchissement protégé type SAL2 (feux lumineux et deux demi- barrières automatiques), franchissement d'environ 250 traversées en moyenne/ jour. Actuellement. Desserte au sud de XEUILLEY du lotissement Rue Sous les Vignes/ Rue Jacques CALLOT / [Cimenterie et carrière Vicat](#).

**PN N°43 bis :** PN privé au sein des emprises de la cimenterie VICAT permettant le transit intérieur piétonnier d'employés ou prestataires au sein de la cimenterie.

**PN N°44 :** usage industriel d'entrée / sortie camions et véhicules légers de la cimenterie VICAT sur la RD 50 B ; configuration d'entrée/ sortie dangereuse

## PN N° 40 :

### Solution retenue :

- Passage d'un PN type SAL 2 en PN type SAL 4 ;
- Travaux de remplacement des platelages ;
- Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs ;
- Amélioration de la transition des modes actifs (piétons, cyclistes, petits véhicules PMR) par mise en place de trottoirs de part et d'autre de la voie routière et s'étendant de 15 m en amont et 15 m en aval.
- Le futur projet devra intégrer la future piste cyclable de la communauté de commune de Moselle et Madon. La réalisation de l'aménagement du passage à niveau sera faite en étroite concertation avec la communauté de commune de Moselle et Madon, ainsi que de la commune de Xeuilley.
- Mise en œuvre des clôtures latérales sur 50 m de part et d'autre du PN ;
- L'aménagement correspond à un carrefour sans voie de tourne à gauche sur la RD50, ce qui favorise la giration des poids lourds.
- Deux caméras de vidéo-surveillance seront installées à proximité du passage à niveau

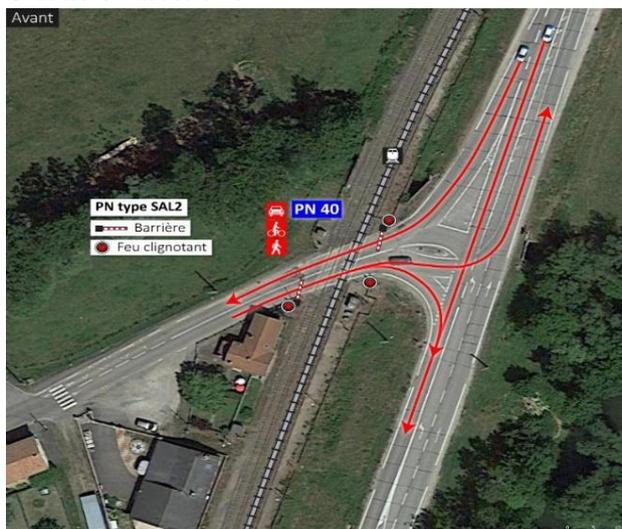
L'aménagement en section courante de la RD50 et 50 b est le suivant :

- Chaussée bidirectionnelle de 3,30 m par voie
- Accotement calcaire de 1,50 m

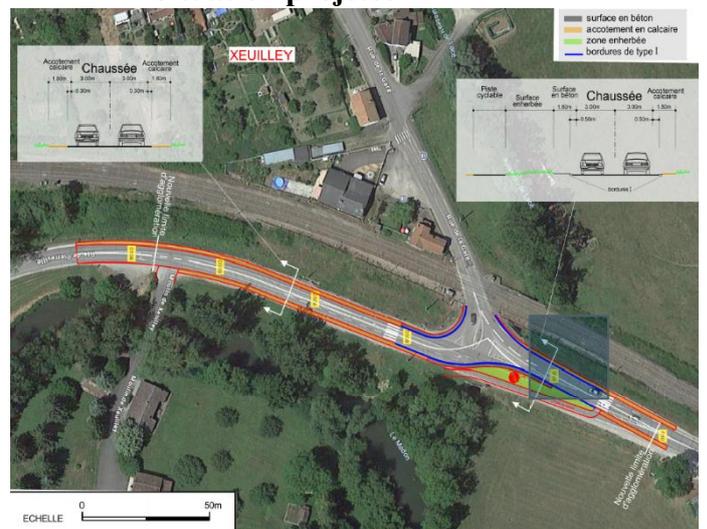
L'aménagement au niveau du carrefour est lui le suivant :

- Chaussée bidirectionnelle de 3,50 m par voie
- Bordure type I
- Surlargeur béton de 1,50 m dans les rayons franchissables par les PL
- Accotement calcaire de 1,50 m où il n'y a pas de surlargeur béton

### **Situation actuelle**



### **Situation projetée**

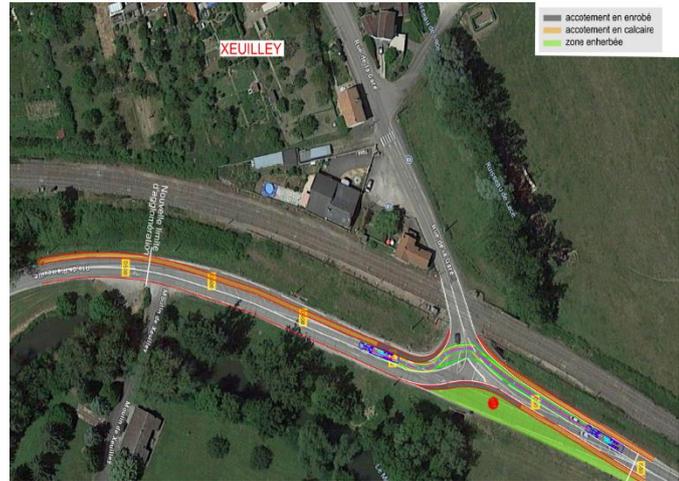


## Sens des girations du carrefour

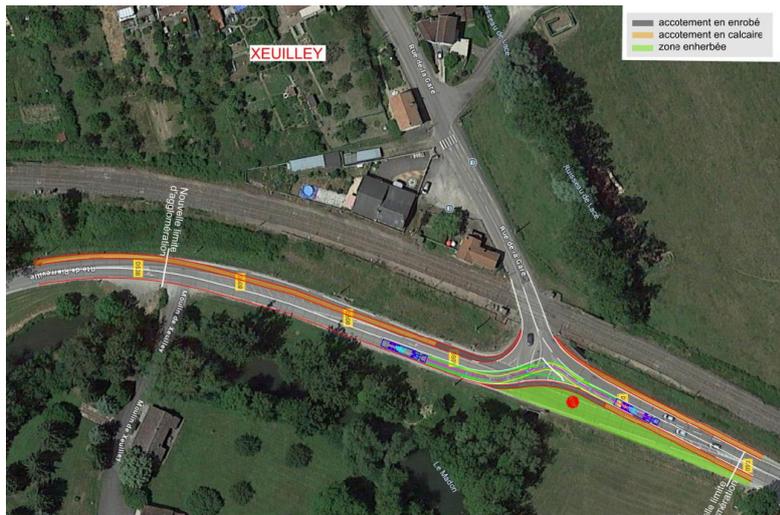
### GIR1 : de la D50b au PN



### GIR2 : de la D50 à la D50b



## GIR3 : de la D50b à la D50



### Répartition et coûts de travaux :

#### A la charge du Département de Meurthe et Moselle :

Tapis d'enrobé neuf : 60 000 €

Signalisation horizontale : 8 000 €

Signalisation verticale : 10 000 €

Soit un coût de **78 000 € TTC** (Estimation faite aux conditions économique de mars 2025, à partir des marchés départementaux de réfection de chaussée).

Le département de Meurthe et Moselle aura l'obligation d'entretien et de maintenance de la signalisation horizontale et verticale dans le périmètre du carrefour modifié.

#### A la charge de l'aménageur du PN, soit NOVA 14 :

Etudes d'exécution : 2 000 €

Rabotage : 5 000 €

Terrassement : 15 000 €

Accotements : 8 000 €

Apport Terre végétale : 3 000 €

Bordure I : 12 000 €

Grille avaloir : 3 000 €

Surlargeur béton : 5 000 €

Soit un coût estimé à **53 000 €**

## PN N° 43 :

### Solution retenue :

- Mise en œuvre et adaptation pour le maintien en service opérationnel d'un franchissement protégé, évoluant d'un passage à niveau de type SAL 2 vers un passage à niveau de type SAL 4.
- Amélioration de la transition des modes actifs (piétons, cyclistes, petits véhicules PMR) par mise en place de trottoirs de part et d'autre de la voie routière et s'étendant de 15 m en amont et 15 m en aval.
- Elargissement des platelages ;
- Travaux de remplacement des platelages ;
- Mise en place d'une clôture rigide le long de la voie ferrée côté entre le PN 40 et le PN43

### **Situation actuelle**



### **Situation projetée**

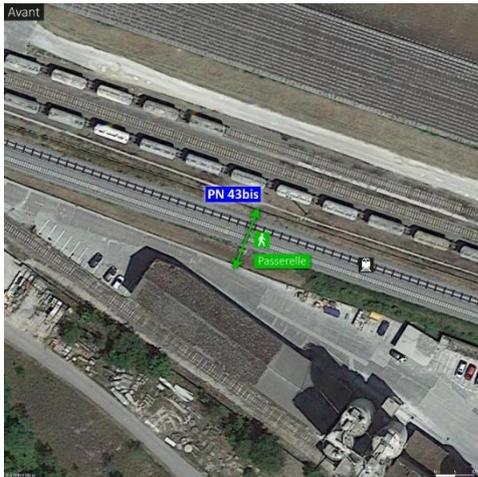


## **PN N°43 Bis :**

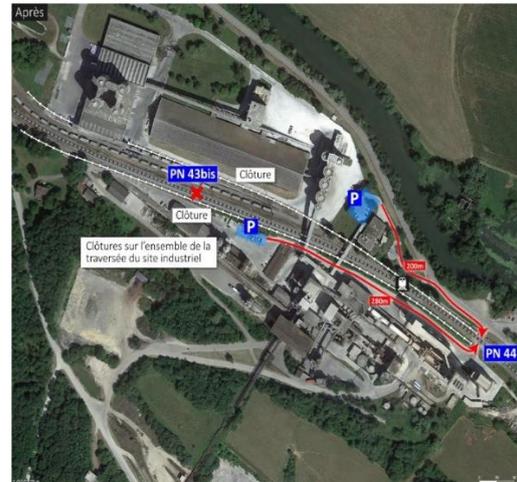
### Solution retenue :

- Démontage du PN 43bis et fermeture physique de son accès ;
- Mise en place d'une clôture rigide mitoyenne à la voie ferrée de part et d'autre de celle -ci, sur l'ensemble de la traversée du site industriel du Nord au sud, La clôture sera étendue jusqu'au PN44.

## Situation actuelle



## Situation projetée



### PN N° 44 :

#### Solution retenue :

- Aménagement d'une voie d'évitement (Structure départementale), d'environ 100 mètres de longueur et 3 mètres de largeur, suivant la courbure de la RD. Cette voie vise à améliorer la sécurité en réduisant les risques liés à une visibilité insuffisante pour les véhicules arrivant derrière des camions en arrêt temporaire. Cet aménagement est à la charge exclusive de NOVA 14.
- Remplacement des platelages ;
- Élargissement du PN jusqu'à 18 m. Géométrie à finaliser entre VICAT et NOVA 14.

## Situation actuelle



## Situation projetée



*La commune de XEUILLEY prend acte du projet de réouverture de la ligne 14.*

*L'inversion des priorités RD50/RD50BIS assurera la fluidité routière lors de la traversée du PN40.*

*Néanmoins, la commune de XEUILLEY réitère ses préoccupations sérieuses quant à la sécurité du croisement RD50/RD50bis au regard de l'aménagement tel qu'il est proposé.*

*La commune renouvelle sa proposition d'une voie centrale sur la RD50 dans le sens Bainville/Xeuilley pour les véhicules s'engageant dans le tourne à gauche en direction de la RD50B, comme le préconise le CEREMA dans son document des Aménagements interurbains sur les routes principales :*

*« Pour un carrefour en té sur une route à 2 voies, lorsque le trafic tournant à gauche devient notable (supérieur à 100 v/j), il est souhaitable d'aménager une voie spéciale de tourne-à-gauche. »*

*S'appuyant sur le guide de l'EPSF, la commune de XEUILLEY demande la suppression des motifs d'arrêt et les points singuliers dans les 150 mètres en amont et en aval du PN, notamment les Arrêts transport en commun.*

*La commune de XEUILLEY demande une limitation de la vitesse des trains à 60 km/h entre le PN40 et le PN44.*

*La commune de XEUILLEY demande la poursuite des concertations à propos de l'aménagements du PN 44 afin de permettre la sortie des poids lourds du site industriel VICAT sur la RD 50 Bis.*

*La commune de XEUILLEY souhaite qu'une réflexion soit menée quant à la mise en place d'«arrêts à la demande» dans plusieurs communes traversées par la ligne 14.*

**Concernant le projet de réouverture de la ligne 14 : une opposition Mme Valérie Méoni qui fait valoir la gêne occasionnée par le passage journalier de 28 trains et ce, en l'absence d'arrêt à Xeuilley, accord des présents et autres procurations.**

**Fin du conseil 19h31**

**Jessica Sené, secrétaire de séance**

**QUESTIONS DIVERSES :**

- Subventions accordées par la Région
- Courrier d'une administrée relatif à l'arrêt des cloches entre 22h et 7h