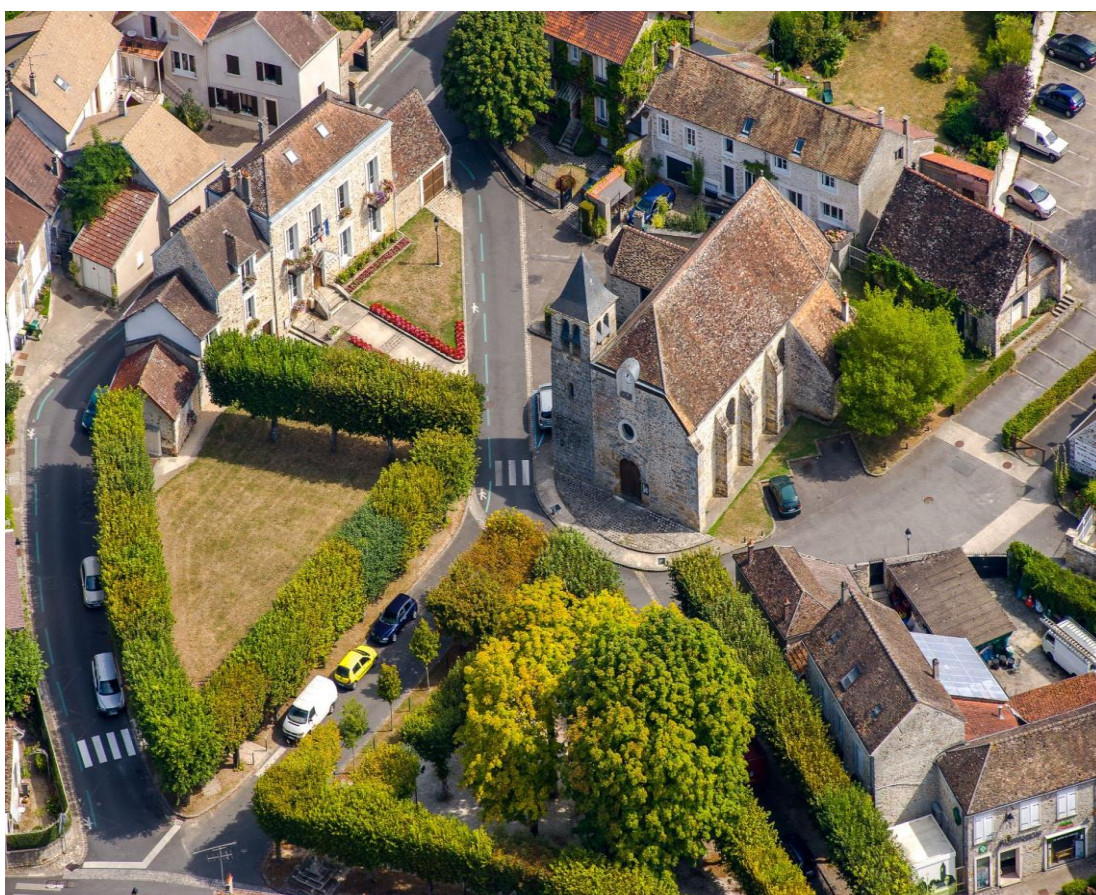


Étude de circulation

Livry-Sur-Seine

Avril 2025



Vue aérienne de la ville de Livry-sur-Seine

Le Cerema est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, présent partout en métropole et dans les Outre-mer grâce à ses 26 implantations et ses 2 400 agents. Détenteur d'une expertise nationale mutualisée, le Cerema accompagne l'État et les collectivités territoriales pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires par l'élaboration coopérative, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

Doté d'un fort potentiel d'innovation et de recherche incarné notamment par son institut Carnot Clim'adapt, le Cerema agit dans 6 domaines d'activités : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Site web : www.cerema.fr

Étude de circulation

Livry-sur-Seine

Commanditaire : Mairie de Livry-Sur-Seine

Auteur : **Sonia TOUADI**

Responsable du rapport

TOUADI Sonia – Département mobilité – groupe PVSR
Tél. : +33 658298441
Courrier : sonia.touadi@cerema.fr
Adresse : 58 rue Roger Salengro - Boîte 121 Immeuble Dolomites - Bât. D 94120 FONTENAY-SOUS-BOIS

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V0.2	31/05/2024	Version initiale
V0.6	30/04/2025	Version contenant différentes rectifications

Références

N° d'affaire : AFF-2022-010943

Devis n°DE-2022-0017383

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
Sonia TOUADI	Cerema/DM/PVSR	Auteur principal		
Cécile RENAULT	Cerema/DM/PVSR	Contributeur		
Tibye SAUMTALLY	Cerema/DM/PVSR	Contributeur		
Axel RIMBAUD	Cerema/DM/PVSR	Relecteur		
Frédéric FABRE	Cerema/DM	Valideur	09/05/2025	

Résumé de l'étude

L'étude de la circulation routière à Livry-sur-Seine doit analyser les aménagements existants puis formuler des propositions répondant aux besoins des résidents. Pour ce faire, nous avons assisté à une réunion publique organisée mi-2023 par la mairie de Livry-sur-Seine, à l'issue de laquelle a été rédigé un tableau synthétisant les préoccupations des habitants ainsi que les solutions qu'ils ont proposées. Cette première étape nous a permis de comprendre les principaux enjeux de circulation de la ville. Nous nous sommes ensuite rendus sur le terrain pour observer directement les aménagements routiers et la circulation. Nous avons ensuite classé les enjeux clés en plusieurs thématiques afin de les hiérarchiser et définir les interventions prioritaires. Les recommandations et pistes d'actions concrètes ainsi déterminées seront présentées aux habitants de Livry-sur-Seine pour discussion et validation lors d'une réunion de restitution.

Mots clés à retenir de l'étude

Sécurité routière	Circulation automobile
Circulation piétonne	Aménagements cyclables
Stationnement	Réunion publique
Livry-sur-Seine	

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- ☐ Accès libre : document accessible au public sur internet
- ☒ Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- ☐ Accès confidentiel : document non accessible

Sommaire

1	Contexte et objet de l'Étude.....	7
1.1	Périmètre de l'étude	7
1.2	Objectifs de l'étude.....	7
1.3	Méthodologie	8
2	SynthÈse de la rÉunion publique et formulation des premiers avis	9
2.1	Les cyclistes et les aménagements cyclables	9
2.2	Piétons.....	10
2.3	La circulation automobile	10
2.4	Le stationnement.....	11
2.5	Autres points soulevés	11
3	Formulation des premiers objectifs.....	12
4	analyse des accidents corporels de la circulation.....	13
4.1	Accident 30 mars 2019	13
4.2	Accident du 5 mars 2022.....	13
4.3	Accident du 5 juin 2023	14
5	Diagnostic de circulation et de sécurité routières : la culture du tout voiture ..	14
5.1	Un réseau cyclable à ce jour discontinu et peu propice à l'usage du vélo	14
5.2	Des parcours et des aménagements peu adaptés à la marche.....	15
5.3	Un stationnement anarchique dans certaines rues	17
5.4	Circulation automobile et écoulement	18
5.5	Confusion autour des stops et des priorités à droite	19
5.6	Un manque d'harmonisation des règles de circulation	19
5.7	Sécurité routière aux abords des écoles à Livry-sur-Seine.....	20
6	Les enjeux de la mobilité à Livry-sur-seine.....	22
6.1	Un réseau routier automobile à hiérarchiser	22
6.2	Rééquilibrer les différents modes de transport dans le territoire.....	23
6.2.1	Un réseau cyclable à renforcer sur l'ensemble de la voirie de Livry-sur-Seine	24
6.2.2	Des voies accessibles aux piétons.....	24
6.2.3	Aménager et réglementer le stationnement	24
7	Propositions de solutions et prÉconisations d'amÉnagements	24
7.1	Un focus sur les secteurs stratégiques pour apaiser la circulation automobile et encourager les mobilités actives	24
7.1.1	Place de l'Église	25
7.1.2	Rue de Vaux et rue de la Garenne	26
7.1.3	Rues autour du Bois d'Azier.....	28

7.1.4	Pôle Éducatif de la Rue des Chanois.....	29
7.1.5	Secteur de la Gare	30
7.1.6	Interdire la circulation de certaines catégories de véhicules dans la ville	31
7.2	Critères d'analyse de finalisation des choix	31
8	Conclusion	32
9	Annexes	33
9.1	Annexe I : Critères d'analyse piétons	33
9.2	Annexe II : Critères d'analyse aménagements cyclables.....	34
9.3	Annexe III : Critères d'analyse des propositions liées à la sécurité et à l'apaisement de la circulation automobile	35
9.4	Annexe IV : Critères d'analyse de la réorganisation du stationnement.....	36

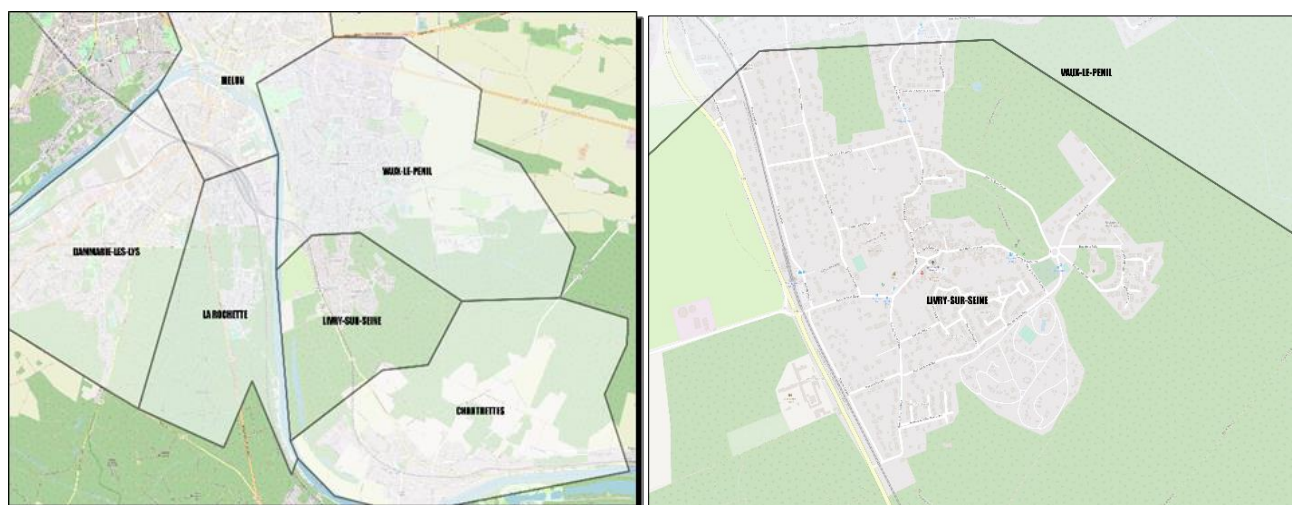
1 CONTEXTE ET OBJET DE L'ÉTUDE

Livry-sur-Seine est une commune située dans le département de Seine-et-Marne (77). Avec une population d'environ 2 200 habitants, elle bénéficie d'une position géographique stratégique, à proximité de grandes infrastructures de transport telles que les autoroutes A5 et A6, la ligne de RER D et le TER R. La commune fait face à des difficultés de circulation qui affectent la vie quotidienne de ses résidents, ce qui peut créer un sentiment d'insécurité, réduisant la liberté de déplacement des piétons et des cyclistes.

Face à ces difficultés et pour améliorer la circulation dans la commune, la municipalité de Livry-sur-Seine a initié une action concertée avec les habitants. Dans ce contexte, une étude approfondie sur la circulation à Livry-sur-Seine doit viser à identifier les principales difficultés de circulation, à analyser les aménagements existants et à proposer des solutions concrètes pour améliorer la circulation, notamment en promouvant les modes actifs, tout en préservant la sécurité routière.

1.1 Périmètre de l'étude

La commune de Livry-Sur-Seine se situe dans le département de Seine-et-Marne, à environ 5 kilomètres au sud de Melun. Plusieurs axes assurent les déplacements au sein de la commune et différentes voies garantissent les liaisons avec les communes voisines.



Cartes 1 et 2 : Livry-sur-Seine et les communes limitrophes

1.2 Objectifs de l'étude

- **Identifier et écouter les principales parties prenantes** : les élus et cadres techniques de la ville ainsi que les habitants et usagers lors des réunions publiques ;
- **Objectiver les difficultés identifiées par l'ensemble des acteurs à partir d'analyses techniques** : analyse globale à partir des documents de la ville et d'une analyse terrain afin d'aboutir à un **diagnostic** et à la **définition des enjeux principaux de sécurité routière et d'aménagement**.

- **Préconiser des principes d'aménagement** prenant en compte les difficultés rencontrées par les usagers de chaque mode de déplacement afin d'améliorer la sécurité routière.

1.3 Méthodologie

- L'analyse des informations de la réunion publique a constitué une première base de travail.
- L'observation sur terrain des sorties d'école s'est déroulée sur une journée, aux heures de pointe (une présence le matin et une le soir).
- Les informations récoltées en amont ont été reliées, ce qui a permis de comprendre les problèmes perçus et de formuler les principaux enjeux.
- Afin d'illustrer les propos, des plans et coupes d'esquisse ont été réalisés.
- Enfin, une priorisation des aménagements, justifiée par des critères, est proposée.

2 SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE ET FORMULATION DES PREMIERS AVIS

La réunion publique à Livry-Sur-Seine a été l'occasion pour les habitants de discuter des enjeux liés à la sécurité routière et de formuler des solutions aux difficultés rencontrées, en identifiant également les priorités à traiter. Un résumé des problématiques abordées et des solutions proposées lors de la réunion publique a été réalisé par type d'usagers et est présenté dans cette section avec un tableau par type d'usagers.

2.1 Les cyclistes et les aménagements cyclables

Problèmes identifiés	Solutions envisagées par les habitants et commentaires du Cerema
Manque ou absence de signalisation dédiée aux cyclistes sur diverses pistes telles que la Rue de Bois d'Azier, rue des Mardelles, les tronçons entre Livry et Chartrettes, entre Vaux-Le-Pénil et la gare de Livry-Sur-Seine, et entre Remonnes et Pierrotes	Tracer des aménagements cyclables sur l'ensemble des rues, notamment sur les trajets entre Livry et Chartrettes, entre Vaux-Le-Pénil et la gare de Livry-Sur-Seine, et entre Remonnes et Pierrotes Repenser l'ensemble des déplacements, dans un aménagement global cohérent et sécurisé. Attention : la route Livry-Chartrette est la RD39 qui est gérée par le CD77.
Excès de vitesse pratiqué par les conducteurs de véhicules motorisés	Réduction de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h dans l'ensemble de la commune La réduction de la vitesse maximale doit s'accompagner d'aménagements adaptés si on veut qu'elle soit respectée (un panneau seul ne suffit pas à réduire les vitesses pratiquées)
Manque de places de stationnement dédiées aux vélos	Augmentation de places de stationnements dédiées aux vélos Indispensable si on veut favoriser la mobilité cyclable
Conflits entre cyclistes et automobilistes pour l'utilisation de l'espace, en particulier en centre-ville	Promotion de l'utilisation du vélo dans les écoles par le biais d'actions spécifiques Important de diffuser la culture de la possibilité des déplacements en modes actifs (vélo ET marche)
Détérioration des pistes cyclables, en particulier sur la partie basse de la rue de Melun vers Vaux-Le-Pénil.	Réduction du trafic automobile avec une zone centrale réservée exclusivement aux piétons et aux cyclistes. Avis réservé : la place centrale est celle du marché, elle doit être accessible aux véhicules des commerçants

2.2 Piétons

Problèmes identifiés	Solutions envisagées par les habitants
- Manque de trottoirs praticables ou d'absence de trottoirs dans plusieurs zones, notamment dans les rues des Chanois, Mouton, avenue de la gare, rue de la Folie, rue de Bois d'Azier, rue de Vaux, rue de la Garenne, place de l'Église, etc. - Stationnement sur les trottoirs aux abords de l'école et du restaurant scolaire.	- Réaménagement, uniformisation et amélioration de la praticabilité des trottoirs dans le village et la rue des Chanois. - Repeindre les marquages dans les zones de rencontre. - Sécuriser la rue des Chanois près de l'école et du restaurant scolaire en installant des panneaux « Attention école », en organisant le stationnement et en mettant en place des trottoirs protégés. - Garantir la continuité pour les piétons dans le village, rue de Bois d'Azier et rue de Vaux en instaurant des passages piétons. On peut ajouter la promotion de la marche dans les écoles (voir section 2.1)

2.3 La circulation automobile

Problèmes identifiés	Solutions envisagées par les habitants
Excès de vitesse constaté dans plusieurs zones : avenue de la gare, rue de Bois d'Azier, rue de la Rochette, intersection domaine Artémis et rue des Mardelles, rue des Mardelles, rue de Vaux	- Installation d'un dos d'âne et d'un radar pédagogique pour ralentir la circulation à l'Avenue de la gare. - Interdiction de la circulation automobile au centre (place de l'église). - Proposition de tester des chicane sur la place de l'église afin de réduire la vitesse avant leur mise en place définitive. - Abaissement de la limite de vitesse à 30 km/h dans plusieurs zones : avenue de la gare, rue de Bois d'Azier, rue de la Rochette, intersection domaine Artémis et rue des Mardelles, rue des Mardelles, rue de Vaux. - Création d'un rond-point à l'intersection du domaine Artémis et de la rue des Mardelles. - Extension de la zone 20 pour inclure la rue de Vaux et la rue Garenne. Adopter des mesures de réduction de la vitesse qui soient cohérentes et rapidement compréhensibles
Problèmes de visibilité à un virage sur la rue de Melun	Installation de panneaux de vitesse lumineux Avis réservé : l'installation de panneaux de vitesse lumineux ne résout pas les problèmes de visibilité dans les virages

Risques lors des croisements de véhicules au niveau du domaine d'Artémis pendant la collecte des déchets	Proposition de supprimer la zone de stockage des poubelles du domaine dans la rue des Mardelles et de ne conserver que celui du chemin de La Mare Chaiseau À voir avec le Domaine d'Artemis
Étroitesse des ruelles à divers endroits : place de l'Église, avenue de la gare, rue de Chanois, rue de Vaux	Proposition de rendre les voies à sens unique dans le centre-ville, la rue Chanois, la rue de Vaux et la rue des Mardelles À examiner
- Autres : - Danger potentiel lors des virages à gauche pour accéder à la SNCF depuis Melun. - Risques associés aux trajets des bus qui coupent les virages à la place de l'Église.	

2.4 Le stationnement

Problèmes identifiés	Solutions envisagées par les habitants
- Les résidents de la rue de Vaux et de la rue des Chanois ont du mal à quitter leur emplacement en raison de la visibilité réduite causée par des obstacles, ce qui entraîne des situations dangereuses lors des croisements. - Les voitures stationnées sur la chaussée de la rue de la Rochette entravent la circulation, causant des difficultés de déplacement pour les véhicules et les piétons, ainsi que des risques d'accidents. - Les places de stationnement réservées aux habitants de la Villa du Nil occupent l'espace disponible, laissant peu de possibilités de stationnement pour les autres résidents et contribuant à une saturation du stationnement dans la zone.	- Création de places de stationnement : Rue de la Garenne et Sentier Pouligny pour aller à l'école. - Interdiction du stationnement hors marquage : Villa du Nil. - Mise en place d'un plan de stationnement et d'installation de plot : Place de l'église. - Stationnement alterné en quinconce : Rue des Noyers. - Application stricte du stationnement aux planons au lieu de la rue Mouton. Les difficultés liées au stationnement vont au-delà du centre-ville, à examiner en détail

2.5 Autres points soulevés

Problèmes identifiés	Solutions envisagées par les habitants
- La présence de haies obstruant les trottoirs. - Une signalisation de cédez-le-passage mal positionnée à la place Mouton. - Quatre panneaux stop présents à l'intersection des rues des Chanois et de la Rochette.	- Tailler les haies qui obstruent les trottoirs - Remplacer les quatre panneaux stop par un rond-point ou un plateau traversant. Fréquence de la taille des végétaux à voir avec la ville Mieux vaut une reprise de la signalisation qu'une création de rond-point (coût important pour une amélioration potentiellement faible voire nulle)

3 FORMULATION DES PREMIERS OBJECTIFS

Thèmes	Sous-thèmes	Objectifs
1. Les cyclistes et aménagements cyclables	1. Signalisation	- Assurer la conformité des marquages au sol - Vérifier la cohérence entre les marquages au sol et la signalisation verticale
	2. Cohabitation avec les autres modes de déplacement	- S'assurer que la cohabitation des cyclistes avec les autres usagers se fait sans risque - Examiner les points d'insertion des cyclistes dans la circulation pour éviter les situations dangereuses
	3. Largeur des aménagements cyclables	- Vérifier la largeur des pistes et bandes cyclables pour assurer un espace adéquat - S'assurer que la largeur des pistes cyclables correspond au débit de circulation des cyclistes
	4. Espace de stationnement vélo	Vérifier que les espaces dédiés au stationnement des vélos répondent aux besoins des cyclistes en termes de capacité et de commodité
2. La circulation piétonne	1. Passages piétons	Vérifier la sécurité et marquage des traversées piétonnes
	2. Trottoirs	Vérifier la présence et la largeur des trottoirs et s'assurer qu'ils sont praticables et sécurisés
3. La circulation automobile	1. Largeur	Vérifier que la largeur des voies permet aux voitures de passer sans qu'il y ait des conflits
	2. Visibilité	Assurer la sécurité au niveau des virages
	3. Vitesses	Repérer les voies trop larges génératrices de vitesses excessives.
4. Le stationnement	1. Signalisation	S'assurer que les zones de stationnement sont clairement délimitées pour éviter les situations dangereuses
	2. Respect de la réglementation	Veiller à ce que le stationnement s'effectue dans les conditions de sécurité optimales, en assurant par exemple que les véhicules sont stationnés de manière à ne pas obstruer les passages piétons ou les voies de circulation
5. Autres éléments de gestion de l'espace et de la circulation	1. Signalisation verticale et respect de la réglementation	- Repérer les routes où la lisibilité, c'est-à-dire la clarté ou la facilité de lecture pour les conducteurs, est compromise. En outre, détecter et noter les situations où les règles de circulation ne sont pas respectées ou sont enfreintes - Repérer les incohérences entre la signalisation (verticale et/ou horizontale) et le régime de priorité dans une intersection

4 ANALYSE DES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION

En consultant la Base d'analyse des accidents corporels (BAAC) de la commune de Livry-sur-Seine, trois accidents ont été relevés entre 2018 et 2023. Leur rareté et leurs circonstances n'en font pas des éléments révélateurs d'un problème notable d'insécurité routière dans la ville de Livry-sur-Seine.

4.1 Accident 30 mars 2019

Lieu du sinistre : intersection entre la RD39 et la rue du Four à Chaux.

Conditions au moment de l'accident : il faisait jour, les conditions météorologiques étaient clémentes et la chaussée était sèche.

Gravité de l'accident et conséquences corporelles : accident grave non mortel, ayant entraîné l'hospitalisation de deux personnes et occasionné des blessures légères à deux autres.

Déroulement de l'accident : le véhicule circulant sur la RD39 du Nord vers le Sud et voulant tourner à gauche vers la rue du Four à chaux a heurté frontalement le véhicule circulant sur la RD39 du Sud vers le Nord.



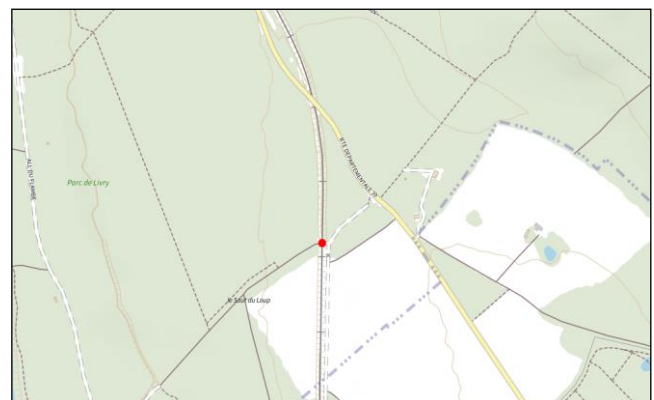
4.2 Accident du 5 mars 2022

Lieu du sinistre : chemin communal dans le parc de Livry-Sur-Seine

Conditions au moment de l'accident : il faisait jour, la luminosité était élevée, la présence du soleil affectait la visibilité vers l'avant. La chaussée était en bon état, sans présence d'humidité.

Gravité de l'accident et conséquences corporelles : accident grave non mortel, ayant entraîné l'hospitalisation d'une personne blessée.

Déroulement de l'accident : le conducteur d'un deux-roues motorisé a perdu le contrôle de son véhicule en essayant de contourner une barrière en métal destinée à empêcher le passage des véhicules à moteur.



4.3 Accident du 5 juin 2023

Lieu du sinistre : passage à niveau de l'Avenue de la gare

Conditions au moment de l'accident : plein jour, météo normale et surface de chaussée normale.

Gravité de l'accident et conséquences corporelles : accident mortel.

Déroulement de l'accident : la moto a été percutée par un train sur le passage à niveau.



5 DIAGNOSTIC DE CIRCULATION ET DE SECURITE ROUTIERES : LA CULTURE DU TOUT VOITURE

5.1 Un réseau cyclable à ce jour discontinu et peu propice à l'usage du vélo

Dans un contexte de mobilité urbaine croissante, l'accessibilité et la qualité du réseau cyclable jouent un rôle essentiel dans la promotion de l'usage du vélo comme mode de déplacement privilégié. Le développement des aménagements cyclables à l'échelle de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine fait l'objet d'un schéma directeur des liaisons douces. Dans ce schéma, un aménagement cyclable est prévu à court terme entre la RD39 et la rue de Vaux, un autre est prévu à moyen/long terme sur la RD39.



ACTUALISATION DU SCHEMA DIRECTEUR DES LIAISONS DOUCES DE LA CAMVS, 2021

- Aménagement cyclable existant
- Aménagement cyclable programmé à court terme (5 ans)
- Aménagement cyclable projeté à moyen/long terme
- Zone d'activités
- Espace vert

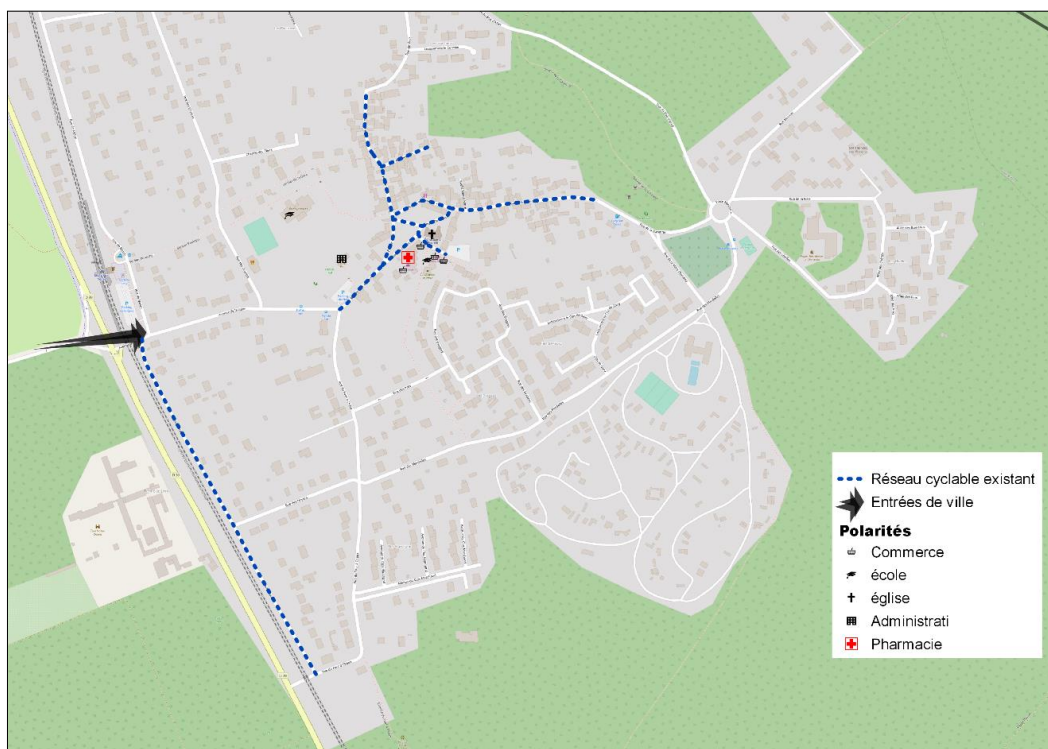
Carte réalisée par Granier Vincent, chargé de mission Mobilité, 2021

Détail du schéma directeur des liaisons douces de la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine

Ces aménagements peuvent être complétés par la commune de Livry-sur-Seine qui dispose de la compétence voirie pour assurer un maillage plus fin du territoire pour les déplacements à vélo.

Si les aménagements cyclables sont essentiels, deux autres facteurs peuvent être travaillés :

- Le manque d'espaces sécurisés dédiés aux stationnements des vélos dissuade les habitants d'opter pour le vélo,
- Le réseau cyclable de Livry-sur-Seine apparaissant sur la base de données topographique de l'IGN n'est pas marqué sur les routes (voir image ci-dessous). Cela pose des difficultés de repérage pour les cyclistes. Afin de promouvoir l'usage du vélo, la définition d'une planification de la circulation cyclable reste donc à préparer.



Carte du réseau cyclable existant (BDTOPO) : le réseau cyclable est recensé de façon incomplète

5.2 Des parcours et des aménagements peu adaptés à la marche

L'aménagement actuel des rues, très favorable à la circulation automobile, ne prend pas bien en compte les piétons avec des trottoirs étroits, des passages dangereux et des intersections mal sécurisées qui entravent la fluidité des déplacements et augmentent les risques d'accidents. Des parcours et des aménagements urbains adaptés à la marche à pied contribuent aussi à la santé publique en encourageant une activité physique régulière.

Certains chemins présentent des trottoirs tracés directement sur la route, exposant les piétons à des risques de collision avec les voitures comme c'est le cas sur la place de l'Eglise.

Plusieurs rues ont des trottoirs ne respectant pas la largeur d'accessibilité de 1,40 m (arrêté du 15 janvier 2007) voire ne possèdent pas de cheminements piétons.

Des intersections surdimensionnées et non suffisamment aménagées entravent la mobilité des piétons en rendant les traversées plus complexes, voire en les obligeant à faire des détours. Cette configuration urbaine peut non seulement frustrer et décourager les piétons, mais également accroître les risques d'accidents.



Place de l'Eglise



Rue de la Garenne

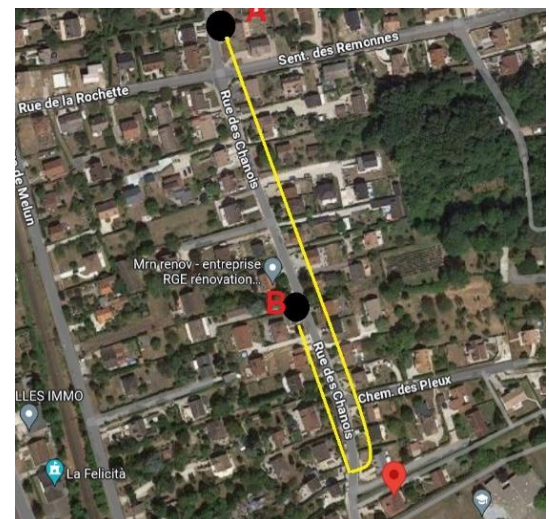


Avenue de la Gare



Rue du Bois d'Azier

Les conséquences du manque de traversées piétonnes incitent les piétons à traverser dans des zones non aménagées à cet effet, les mettant ainsi en danger. Exemple dans l'image suivante : un trajet sécurisé du point A au point B sur la rue des Chanois oblige à faire un long détour, incitant les habitants à traverser en zones dangereuses.



Trajet sécurisé de A à B rue des Chanois

5.3 Un stationnement anarchique dans certaines rues

L'observation sur le terrain a mis en évidence des dysfonctionnements liés au stationnement, ce qui entraîne une réduction de la sécurité routière et une perte de fluidité des déplacements.

L'absence d'une politique de stationnement se manifeste par un stationnement anarchique, notamment dans les rues résidentielles de la ville (ex : rue de la Garenne), et par le stationnement sur les trottoirs, particulièrement à proximité des pôles générateurs de flux (commerces, écoles et église), ce qui compromet la sécurité des piétons en obstruant leur passage et les forçant à circuler sur la chaussée.



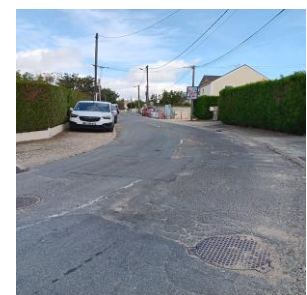
Rue de Vaux : stationnement sur trottoir

Le stationnement des véhicules juste avant un passage piéton (ex : rue de la Garenne, bois d'Azier) entrave la visibilité des piétons et des conducteurs, ce qui peut causer des accidents et réduit donc la sécurité de ceux qui traversent et des automobilistes. Dans son article 52, la loi d'orientation des mobilités a modifié l'article L.118-5-1 du code de la voirie routière qui impose dorénavant qu'aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée 5m en amont des passages piétons.



Rue de La Garenne / Rue du Bois d'Azier : absence de zone libre de stationnement avant le passage piéton

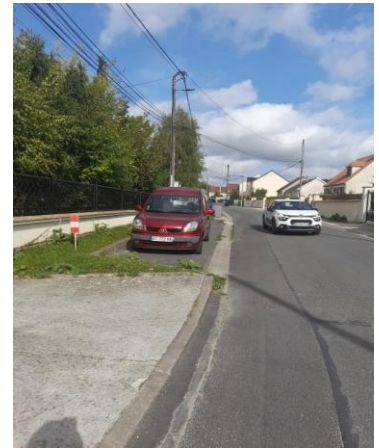
Le projet immobilier de la rue de Vaux, prévoyant la construction de 32 logements (18 maisons individuelles et un bâtiment collectif de 14 logements) ainsi qu'une nouvelle voirie d'accès de la rue Four à Chaux, ne semble pas avoir créé à ce jour de difficultés liées à l'augmentation du trafic (pas d'embouteillages sous le pont). Une modification du schéma de trafic et de stationnement est à prévoir.



Rue du Four à Chaux : stationnement sur trottoir

5.4 Circulation automobile et écoulement

Les voies larges et rectilignes incitent à des vitesses élevées. Elles posent des risques pour la sécurité routière et peuvent avoir un impact négatif sur la qualité de vie des résidents. Elles ont également des répercussions directes sur la circulation des autres modes de déplacement, tels que les cyclistes et les piétons : conçues pour favoriser une circulation maximale des véhicules, elles n'offrent pas les confortables et sécurisés nécessaires aux usagers vulnérables que sont les cyclistes et les piétons.



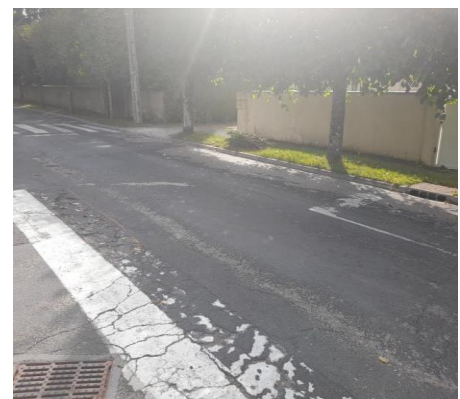
Rue des Chanois (voie large)

Lorsque la vitesse réglementaire et les conditions de circulation sur la voirie ne sont pas cohérentes, l'écart entre les exigences réelles de sécurité et les limitations imposées mettent à mal la sécurité routière. Ainsi, la réactivité des conducteurs n'est plus adaptée aux conditions environnementales, ce qui augmente les risques d'accidents. Une analyse de ces incohérences est essentielle pour élaborer des mesures visant à aligner de manière plus adéquate les limitations de vitesse avec les réalités de l'environnement routier.



Rue du Bois d'Azier (voie large)

Par ailleurs, certaines voies à largeur réduite génèrent des difficultés lors des croisements, ce qui gêne l'écoulement de la circulation. Cependant, les véhicules étant contraints de ralentir, cela incite donc aussi à la prudence des conducteurs.



Avenue de la gare (voie étroite)

Les routes sinueuses, caractérisées par des courbes à rayon court, posent des problèmes de visibilité (ex : rue des Mardelles).

L'identification des obstacles visuels et des difficultés anticipées par les conducteurs lorsqu'ils abordent ces virages, doit mener à des solutions pour améliorer la sécurité sur ces portions de route présentes à Livry-Sur-Seine.



Rue des Mardelles / Place Mouton

5.5 Confusion autour des stops et des priorités à droite

La présence de multiples règles de priorité (ex : Rue de Vaux) suscite la confusion parmi les conducteurs. Cette confusion apparaît principalement lorsque les intersections manquent de marquages visuels clairs ou que les règles de priorité ne sont pas aisément compréhensibles. Ces situations peuvent entraîner conflits de priorités ou hésitations prolongées.



Rue de vaux / rue Four à Chaux / Avenue de la Gare



Rue de Vaux / Rue de la Rochette

Une analyse approfondie des complexités liées aux stops et priorités à droite doit être menée. Cette analyse concerne la lisibilité de la signalisation aux intersections et la visibilité vers les différents axes, particulièrement vers les axes prioritaires. Ensuite, afin d'améliorer la compréhension des priorités, des mesures visant à clarifier les règles de priorité, à marquer distinctement les intersections et à sensibiliser les conducteurs aux configurations spécifiques de la zone, devront être mises en œuvre. Ces actions renforceront la sécurité globale des usagers de la route dans ces zones.

5.6 Un manque d'harmonisation des règles de circulation

Dans un environnement urbain diversifié, comprenant des zones résidentielles et des axes de transit près de la gare, les centres-bourgs jouent un rôle vital en favorisant la vie locale. Les zones de rencontre, conçues pour promouvoir

la cohabitation entre piétons, cyclistes et véhicules, renforcent la sécurité dans ces zones. Cependant, la zone de rencontre actuelle souffre d'un manque de clarté, compromettant l'efficacité de sa fonctionnalité.

Les zones de rencontre nécessitent une signalisation claire :

- L'entrée de la zone de rencontre est le signal qui introduit un changement des règles d'usage, il est souhaitable que cette entrée soit visible et lisible pour marquer une rupture dans l'aménagement de l'espace public, ceci pour accompagner l'automobiliste dans la modération de sa vitesse
- Concernant le stationnement, l'idéal est de le supprimer, il faut le limiter à tout le moins et l'organiser sur des emplacements matérialisés
- En particulier, les passages pour piétons donnent une information équivoque aux automobilistes : alors que les piétons sont censés pouvoir circuler librement sur la chaussée, l'automobiliste s'attend lui à ce que les piétons traversent sur le passage dédié. Un marquage au sol d'animation est préférable. Si les traversées des piétons se font naturellement sur une partie déterminée de la zone, le stationnement des véhicules doit y être empêché.



Rue de la Garenne : la zone de rencontre n'est pas clairement indiquée

Sans cette cohérence globale des éléments physiques et signalétiques délimitant les zones de rencontre, on peut s'attendre à un non-respect des règles de circulation particulières de ces zones, compromettant ainsi la prise en compte des priorités et des comportements spécifiques par les conducteurs, les cyclistes et les piétons.

5.7 Sécurité routière aux abords des écoles à Livry-sur-Seine

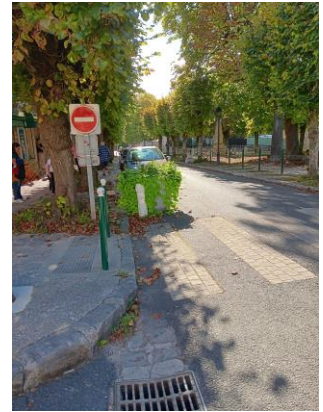
École Maternelle : prédominance de l'usage de la voiture pour accompagner les enfants aux écoles

Dans la configuration actuelle, la forte dépendance à la voiture individuelle pour accompagner les enfants aux écoles crée une saturation rapide du parking de l'école maternelle. Dans ce parking, un stationnement désordonné est favorisé par un mauvais marquage des places (soit trop étroites, soit trop larges). Chaque voiture ne transportant qu'un seul enfant, l'accumulation des véhicules aux heures d'entrée et de sortie scolaires aggrave la situation. Un relevé de fréquences, effectué pour établir les horaires d'arrivée et de départ des véhicules pour les deux écoles, ont indiqué que le premier véhicule est arrivé à 8h10 et que le parking était plein à 8h29.



Parking école Maternelle

L'usage important de la voiture accentue les difficultés de circulation des piétons. La saturation du parking et le stationnement désorganisé créent des obstacles supplémentaires pour les parents et les élèves qui préfèrent les déplacements à pied. La forte circulation automobile augmente également les risques potentiels pour les piétons, mettant en danger leur sécurité lorsqu'ils traversent les zones à proximité des écoles. Ainsi, la visibilité réduite de la traversée piétonne aggrave encore les dangers auxquels sont exposés les piétons.



Place de l'Eglise

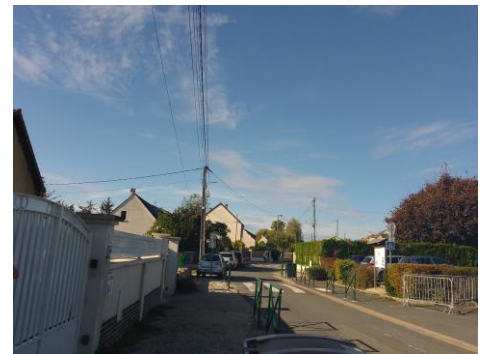
École Primaire : sécurité des déplacements à pied vers les écoles

S'il nous a semblé que les déplacements à pied vers les écoles étaient nombreux, le choix de ce mode de déplacement est confronté à une série de problèmes de sécurité liés aux passages piétons dégradés.

Les panneaux de passage pour piétons de taille insuffisante sont mal voire pas vus par les automobilistes, ce qui accentue les risques pour les piétons.

Le stationnement sur les trottoirs et à proximité des passages pour piétons représente un problème sérieux de sécurité pour les piétons. Cette pratique inadéquate est souvent observée aux abords des écoles.

Ces multiples problèmes : passages pour piétons avec une signalisation verticale inadaptée, marquage au sol effacé, stationnement anarchique sur les trottoirs, compromettent la sécurité des déplacements à pied vers les écoles et constituent une entrave globale à la sécurité des déplacements.



Rue des Chanois



Rue des Chanois

6 LES ENJEUX DE LA MOBILITE A LIVRY-SUR-SEINE

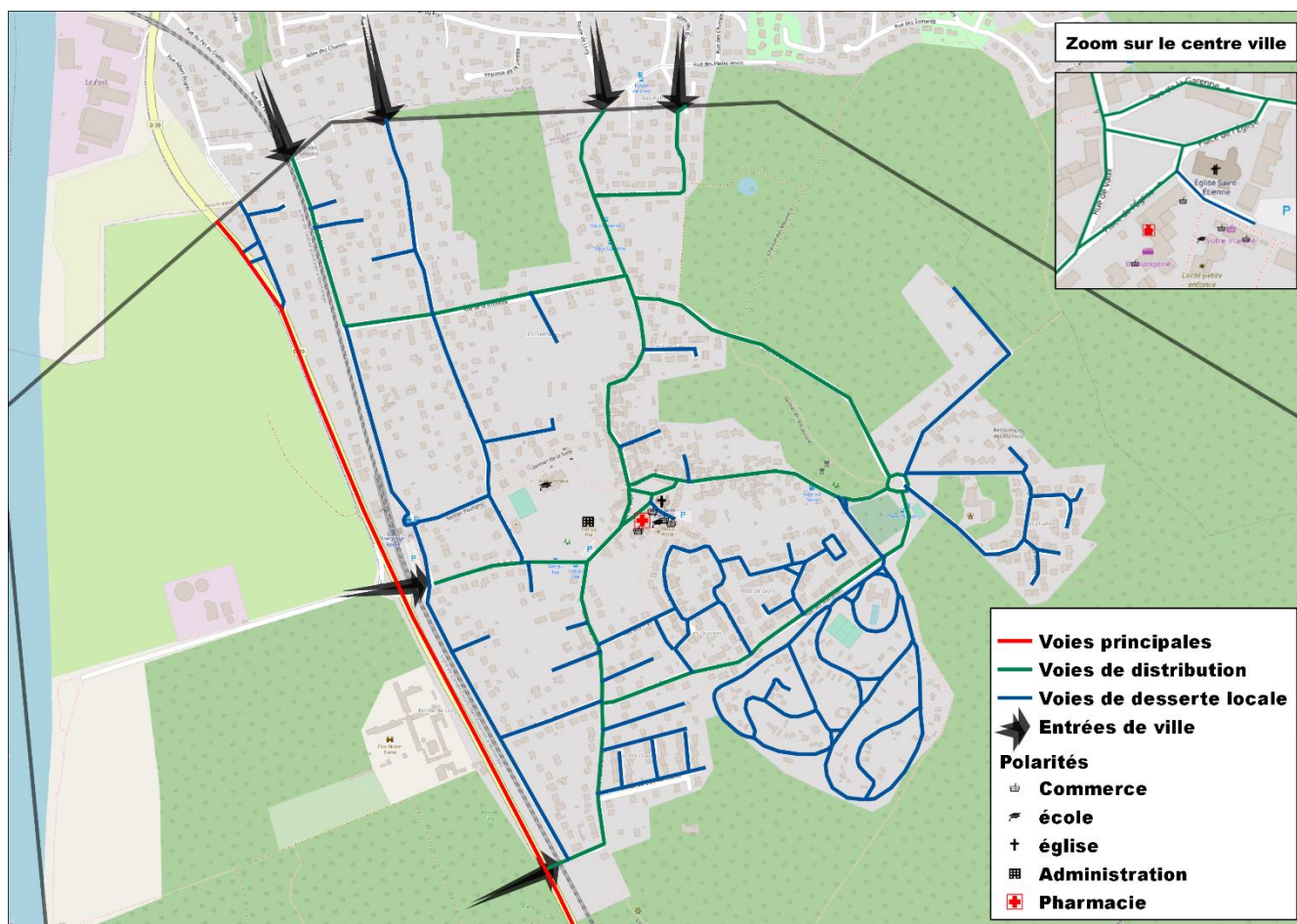
La résolution des difficultés de circulation dans la ville de Livry-sur-Seine demande une approche globale. Ces difficultés peuvent être résolues si on décide d'apaiser le mode automobile sur les voies de desserte de la ville et si on rééquilibre les usages des différents modes de transport.

6.1 Un réseau routier automobile à hiérarchiser

La hiérarchisation du réseau de circulation de Livry-sur-Seine est un préalable à une stratégie de réorganisation des différents flux de déplacement. On définit les différentes catégories de voies en fonction de leur rôle dans le réseau global :

1. **Les voies principales** sont les routes qui ont un rôle structurant dans le réseau routier en assurant la circulation à grande échelle entre les villes. Elles sont généralement conçues pour permettre une circulation rapide et fluide, et sont souvent équipées de plusieurs voies de circulation dans chaque direction.
2. **Les voies de distribution**, ou voies de collecte, sont des routes qui relient les voies principales aux voies de desserte locale. Elles distribuent le trafic entre les différentes voies principales vers et depuis les zones locales, tout en assurant une circulation efficace à l'intérieur des quartiers résidentiels ou commerciaux. Les voies de distribution sont souvent plus étroites et moins fréquentées que les voies principales, mais elles jouent un rôle important dans la connectivité du réseau routier.
3. **Les voies de desserte locale** sont des routes conçues pour desservir les zones résidentielles, commerciales ou industrielles. Elles permettent aux véhicules d'accéder aux différentes propriétés et installations situées le long de leur tracé. Les voies de desserte peuvent être des routes urbaines ou suburbaines, avec des caractéristiques adaptées à leur environnement local.

En suivant cette typologie, nous proposons la hiérarchisation suivante du réseau routier de Livry-sur-Seine :



Carte de hiérarchisation du réseau routier

Propositions d'aménagement global pour une meilleure lisibilité :

- voie principale (RD39 en rouge) : cette voie est sous la compétence du CD77
- voies de distribution (en vert) : créer des aménagements cyclables (sauf sur les voies trop étroites comme la rue de Vaux) et des traversées sécurisées pour les piétons et les cyclistes
- voies de desserte locale : des pictogramme cycliste suffisent, il n'est pas utile à ce stade de prévoir des aménagements plus élaborés, la priorité des aménagements doit se concentrer sur les voies de distribution
- à chaque entrée de ville : poser un panneau de zone 30 (ce qui met la ville à 30 sauf la RD39 qui peut rester à la vitesse actuelle de 70km/h), poser un panneau d'interdiction de circulation à certaines catégories de véhicules (voir section 7.1.6).
- conserver les zones de rencontre dont on clarifiera les entrées et sorties par les panneaux régime de priorité à droite sur toute la ville (parce que c'est le régime privilégié dans les zones 30 et les zones de rencontre), et dont on définira un marquage au sol adapté.

6.2 Rééquilibrer les différents modes de transport dans le territoire

Pour rééquilibrer les différents modes de transport et réduire la dépendance automobile, l'aménagement du réseau doit être repensé de manière à favoriser les cyclistes et les piétons en leur offrant les infrastructures adaptées (pistes

et bandes cyclables, trottoirs spacieux, traversées facilitées). D'autres actions, de promotion de politiques visant à réduire la dépendance à la voiture (usage des transports en commun et du covoiturage), peuvent aussi être menées.

6.2.1 Un réseau cyclable à renforcer sur l'ensemble de la voirie de Livry-sur-Seine

Afin que le réseau cyclable devienne un moyen efficace de déplacement quotidien, les modes actifs doivent être intégrés dans les documents de planification. Mettre en œuvre un réseau cyclable communal, complétant le schéma des liaisons douces de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine, nécessite une approche intégrée, prenant en compte les besoins des cyclistes, la sécurité, l'accessibilité et l'interconnexion avec d'autres modes de transport. Cela comprend l'installation de stationnement vélos sécurisés.

6.2.2 Des voies accessibles aux piétons

Les Zones de Circulation Apaisée (ZCA) sont un outil favorisant la perméabilité piétonne au sein des espaces urbains. Les aires piétonnes, les zones de rencontre, les zones 30 sont des ZCA. En réduisant la limitation de vitesse des véhicules motorisés et en accordant la priorité aux piétons, ces zones créent un environnement favorable à la marche et renforcent la connectivité entre les différents modes de transport et les quartiers (dont les commerces et les espaces publics).

6.2.3 Aménager et réglementer le stationnement

Aménager et réglementer le stationnement permet d'optimiser l'utilisation de l'espace disponible pour le stationnement et d'assurer la rotation des véhicules en centre-ville, améliorer la gestion du trafic et favoriser les modes actifs. Avec une approche centrée sur les besoins spécifiques de chaque zone, la commune peut créer un système de stationnement à la fois efficace et répondant aux attentes des citoyens.

7 PROPOSITIONS DE SOLUTIONS ET PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENTS

Précédemment, nous avons identifié et analysé les principales difficultés auxquelles la ville de Livry-sur-Seine est confrontée en termes de mobilité. Afin d'apaiser le mode automobile, de rééquilibrer les différents modes de transport et d'améliorer la sécurité des espaces de circulation pour les piétons et les cyclistes, on formule maintenant des stratégies et des mesures concrètes ainsi que des recommandations d'aménagement. Comme indiqué plus haut, on pourra conserver les zones de rencontre existantes (en les aménageant de façon à les rendre plus lisibles) et la vitesse maximum autorisée sur tout le territoire de la ville sera utilement mise à 30km/h.

7.1 Un focus sur les secteurs stratégiques pour apaiser la circulation automobile et encourager les mobilités actives

On liste ci-dessous les secteurs de la ville où des interventions spécifiques peuvent avoir un impact sur l'usage des modes de déplacement actifs tels que la marche et le vélo.

7.1.1 Place de l'Église

La place de l'Église occupe une position centrale pour son activité (présence de commerces et du marché ambulant) et sa proximité avec les écoles maternelle et primaire.

La zone de rencontre. La signalisation (panneaux et marquages au sol) doit indiquer aux usagers de la route qu'ils entrent dans une zone de rencontre, ainsi que les règles de priorité. La vitesse maximale autorisée est de 20km/h. Des initiatives de sensibilisation (campagnes d'information et d'éducation), peuvent aider à promouvoir le respect mutuel entre les différents usagers et à encourager des comportements responsables sur la route. Une évaluation continue de la zone de rencontre est souhaitable. En surveillant régulièrement les niveaux de sécurité, les taux d'adhésion aux règles de circulation et les retours des usagers, elle permet d'identifier d'éventuels problèmes et d'apporter les ajustements nécessaires pour améliorer les performances des zones de rencontre.

Le stationnement. Le stationnement tel qu'il est défini actuellement sur la surface peut être conservé mais des aménagements de suppression des obstacles visuels sont à prévoir, a minima : la loi d'orientation des mobilités (LOM) dispose l'obligation de la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages piétons. L'objectif est d'offrir une meilleure visibilité entre les piétons souhaitant traverser et les véhicules arrivant aux passages piétons. La place de stationnement juste derrière le pot doit être supprimée. Les pots contenant une végétation doivent aussi être retirés (les enfants piétons ne sont pas visibles lorsqu'ils sont derrière ces pots). Comme on est dans une zone de rencontre, le passage piéton pourrait être lui-même supprimé et laisser place à un marquage d'animation plus étendu et des passages piétons suggérés.



Passage piéton place de l'Église

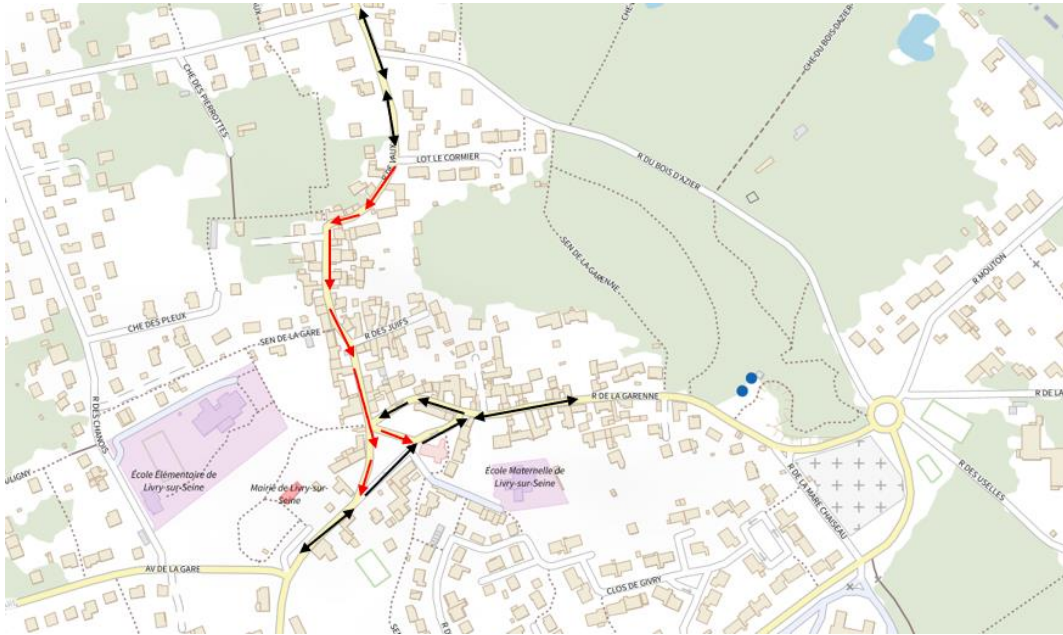
Si on souhaite encourager la rotation des véhicules et améliorer l'accessibilité de tous les usagers, une possibilité est d'intégrer le stationnement de la place de l'Église en zone bleue (ce qui fait une zone bleue dans une zone de rencontre) :

- le temps maximal autorisé est fixé librement par la collectivité
- des panneaux de stationnement informent l'utilisateur de la durée de stationnement autorisée



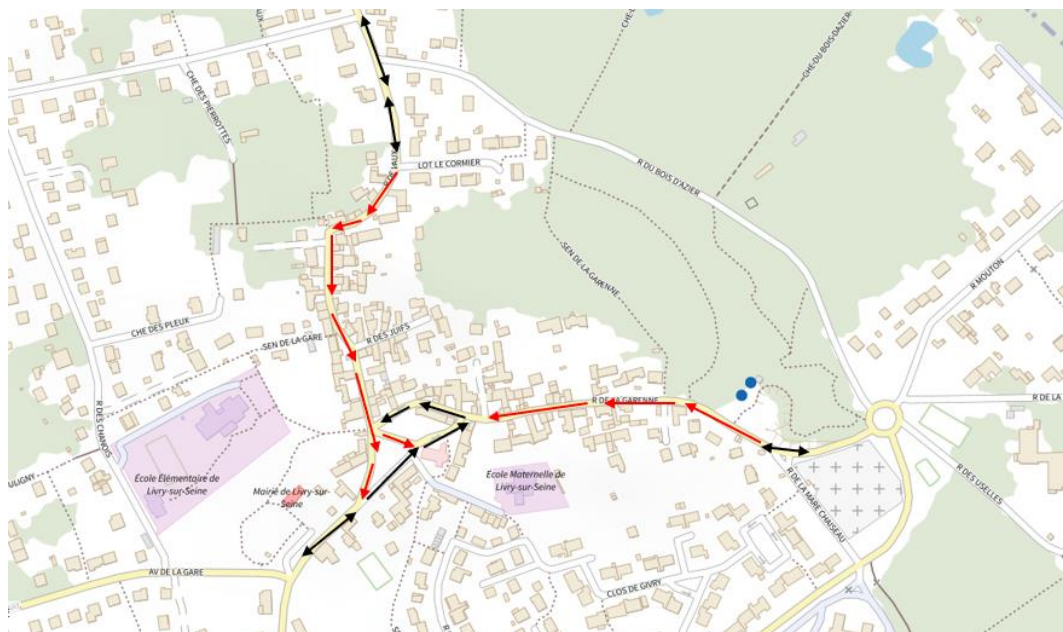
7.1.2 Rue de Vaux et rue de la Garenne

La rue de Vaux est actuellement à double sens de circulation, elle est tellement étroite que des « trottoirs » ont été peints sur la chaussée. Une possibilité à étudier serait de mettre la rue de Vaux à sens unique du nord vers le sud à partir du lotissement Le Cormier jusqu'à la fourche de la place de l'Eglise, comme sur l'image ci-dessous :



En noir : la circulation resterait la même qu’actuellement. En rouge : la rue de Vaux passerait à sens unique dans le sens nord>sud, la circulation sur « l’anneau » est mise complètement à sens unique.

Une autre possibilité serait de mettre aussi la rue de la Garenne à sens unique :



Dans les sens uniques proposés, la circulation cyclable peut se faire dans les deux sens de circulation. En étant en zone 30, le régime de priorité est la priorité à droite. Le Stop en fin de rue de la Garenne peut être conservé (il ne fait que souligner la priorité à droite, aucun véhicule ne pouvant venir de la gauche).

Une mise à sens unique crée des reports de circulation. Dans le cas présent, les reports de la circulation repartant du centre iraient vers les rues des Chanois et du Bois d’Azier.

7.1.3 Rues autour du Bois d’Azier

Ce secteur est un point de connexion entre Livry-sur-Seine et ses environs : les sentiers permettent le passage des piétons et des cyclistes à travers le Bois d’Azier vers Vaux-le-Pénit, tout en offrant des installations récréatives telles qu’un parc de jeux pour enfants. La circulation automobile dans cette zone pourrait être apaisée afin que cette dernière préserve son caractère récréatif et développe son accessibilité pour les habitants.

Révision des limites de vitesses (rue du Bois d’Azier)

La limitation de vitesse actuelle de 50km/h devrait être **réduite à 30 km/h** comme sur tout le territoire communal. Afin de faire respecter cette vitesse, des aménagements de la voirie sont nécessaires (étudier la possibilité d’installer une chaussée à voie centrale banalisée dans la rue du Bois d’Azier). Cette réduction de vitesse contribuerait à créer un environnement plus sûr autour du rond-point Mouton. Au niveau de l’intersection entre la rue du Bois d’Azier et de la rue de Vaux, le panneau B14 à 50km/h devrait être remplacé par un panneau B14 à 30km/h. De plus, le panneau A2b (ralentisseur de type dos d’âne) doit être supprimé car le ralentisseur, constitué de deux coussins berlinois, n’existe plus. On supprimera aussi les panneaux C27 (surélévation de chaussée).



Photos prises à Livry : panneaux inutiles

Améliorer l’accès aux piétons (rue de Vaux et rue du Bois d’Azier)

Des aménagements simples rendraient cette rue plus sécurisée pour les piétons : **création de trottoirs élargis** pour offrir plus d’espace aux piétons, **création de passages piétons** bien marqués pour faciliter la traversée.

Révision des priorités aux intersections

Avec la proposition de ville à 30km/h, remettre uniquement des priorités à droite, sauf aux carrefours comportant des problèmes de visibilité. Pour cela, trois leviers existent.

Amélioration de la signalisation : retirer l’un des panneaux stop pour éliminer toute confusion. Si les autorités responsables de la signalisation routière jugent qu’un panneau stop est nécessaire à cette intersection, il est préférable de le placer sur la voie principale ou la voie la plus fréquentée, conformément aux règles de priorité de passage.

Marquage au sol : renforcer la visibilité des arrêts et des priorités en ajoutant des marquages au sol tels que des lignes d'arrêt.

Formation et sensibilisation : organiser des campagnes de sensibilisation routière pour informer les conducteurs sur les règles de priorité et les bonnes pratiques à adopter aux intersections.

7.1.4 Pôle Éducatif de la Rue des Chanois

Le pôle éducatif de **la Rue des Chanois** est un point important pour la mobilité et la sécurité des enfants et de ceux qui les accompagnent. Ce secteur est également un passage vers la commune voisine de Vaux-le-Pénil.

Renforcer la signalisation verticale et au sol

Actuellement, les véhicules peuvent se garer juste avant le passage piéton, ce qui a un effet masquant sur les enfants qui se présentent pour traverser. De plus, le panneau C20a Passage pour piétons est de la gamme « petite » et en retrait de la chaussée : on ne le voit pas. Il faut donc prévoir un passage piéton sécurisé qui supprime ces deux problèmes.



Passage piétons sécurisé (dispositif d'écocomobilité scolaire, Nantes Métropole)



Panneau C20a : mettre un panneau de gamme « normale », avec un côté de 500mm

Création d'une aire piétonne temporaire (matin et soir) fermée par des barrières au niveau de la rue des Chanois

Cette option a pour objectif de sécuriser et fluidifier les déplacements des piétons, en particulier des enfants. En fermant la rue aux véhicules aux moments-clés de la journée que sont l'arrivée le matin et la sortie le soir, on crée un environnement sûr et convivial pour les élèves et leurs parents. Cela permet également d'empêcher les situations de congestion et le stationnement aux abords de l'école primaire. La difficulté de cette proposition réside dans l'organisation de la fermeture de la rue avec le personnel municipal.



Fermeture temporaire de la rue à la circulation, aux heures de dépôt / reprise des enfants (Nantes) « rapport : pacifier les abords des écoles pour développer une mobilité décarbonée »

Une autre proposition serait de créer un dépose-minute dans la rue des Chanois. L'organisation d'un tel aménagement doit être bien réfléchi si on ne veut pas créer des situation de stress et donc des difficultés de circulation.

Le stationnement vélo et trottinette dans l'enceinte de l'école relève de la ville

En offrant un endroit sûr et pratique pour garer leurs vélos et leurs trottinettes, la ville favorise une culture des modes actifs parmi les élèves. Cela contribue à réduire la congestion routière aux abords de l'école. Un stationnement vélo et trottinette existe déjà dans l'ensemble scolaire. S'il n'est pas couvert, le couvrir.



Le stationnement vélo et trottinette dans l'enceinte de l'école (Dispositif d'écomobilité scolaire :

23 Mars 2021 webinaire Cerema-Rue de l'Avenir : Nantes métropole)

7.1.5 Secteur de la Gare

La gare SNCF connecte Livry-sur-Seine aux réseau ferroviaire, tout en offrant un accès privilégié au parc de Livry-sur-Seine. Des solutions facilitant les déplacements intermodaux et renforçant la sécurité des usagers sont possibles dans cette zone centrale et dynamique.

Développer l'offre intermodale

Livry-sur-Seine bénéficierait d'une meilleure accessibilité grâce au développement d'infrastructures intermodales. L'aménagement de pistes cyclables sécurisées menant à la gare encouragerait l'utilisation du vélo comme moyen de transport alternatif. De plus, la création d'espaces de stationnement dédiés aux vélos et aux trottinettes électriques à proximité de la gare faciliterait les déplacements multimodaux. Pour améliorer l'accessibilité pédestre à la gare, il serait nécessaire de créer des cheminements piétonniers sûrs et bien éclairés depuis les quartiers environnants.

Amélioration et Révision des Intersections

Priorités aux intersections (avenue de la Gare et rue des Chanois équipées de panneaux stop)

Une révision des règles de priorité aux intersections doit garantir une circulation fluide et sécurisée. L'analyse de la circulation et des besoins des usagers permettra de déterminer les solutions les plus appropriées pour chaque carrefour. L'installation de signalisation adaptée, comme des feux de signalisation ou des panneaux de priorité à droite, contribuera à assurer une circulation plus fluide et plus sécurisée dans ces zones fréquentées.

Carrefour large (avenue de la Gare/ rue de Melun)

Le réaménagement du carrefour entre la rue de la Gare et la rue de Melun représente une opportunité de favoriser une circulation plus fluide et sécurisée, en repensant la configuration de l'intersection avec des aménagements spécifiques pour les piétons et les cyclistes et en installant une signalisation claire (feux de signalisation synchronisés).

Relier le parc de Livry-sur-Seine et les liaisons cyclables entre la RD39 et la ville

La création de nouvelles pistes cyclables ou/et la rénovation des infrastructures existantes, ainsi que l'aménagement de traversées sécurisées aux intersections favoriserait l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien.

7.1.6 Interdire la circulation de certaines catégories de véhicules dans la ville

Les communes peuvent réglementer la circulation des poids lourds sur leur territoire, en particulier pour l'interdire, pour des raisons de sécurité routière, de préservation de l'environnement ou de préservation du patrimoine urbain.

L'article L2213-4 du Code général des collectivités territoriales dispose que "La réglementation de la circulation peut comporter des interdictions ou des prescriptions générales concernant les poids, les dimensions et la charge des véhicules circulant sur certaines voies ou certaines parties du territoire de la commune ou de l'ensemble des communes intéressées."

Deux options sont possibles :

- Une interdiction des véhicules de plus de 3,5 tonnes : une telle interdiction peut être trop contraignante, notamment pour les livraisons des commerçants sur la place centrale.
- Une interdiction aux véhicules de plus de 8 mètres pourrait avantageusement remplacer la précédente.

7.2 Critères d'analyse de finalisation des choix

Afin d'aider à la prise de décision, on utilise des critères d'analyse conçus pour aider à comparer et évaluer chaque proposition. Ces critères sont détaillés dans les Annexes I, II, III et IV. Pour chacun d'eux, on examine sur le territoire de Livry-sur-Seine : la pertinence des améliorations proposées, la faisabilité technique et financière, la durabilité sur le long terme. On intègre aussi les recommandations de dimensionnement et d'aménagement.

Annexe 1. Amélioration de l'accessibilité et de la sécurité des piétons.

Annexe 2. Amélioration de l'offre cyclable pour la sécurité et le confort des cyclistes (pertinence des nouveaux aménagements cyclables en termes de continuité des itinéraires, d'intégration dans les zones apaisées, de création de nouvelles voies).

Annexe 3. Sécurité et apaisement de la circulation automobile : critères de réduction des vitesses et de priorité aux intersections.

Annexe 4. Réorganisation du stationnement : critères d'instauration de zones bleues et la suppression de places de stationnement (centre-ville), la création d'espaces dédiés aux vélos (écoles et gares).

8 CONCLUSION

L'étude de la circulation routière à Livry-sur-Seine a permis d'évaluer les aménagements existants et de comprendre les besoins de la ville. À travers des démarches participatives telles que des réunions publiques et la consultation du service technique de la mairie, nous avons pu recueillir les informations sur les enjeux de circulation du quotidien à Livry-sur-Seine.

Les visites ont permis de vérifier ces informations sur le terrain et de déterminer les objectifs clés : apaiser le mode automobile et rééquilibrer les différents modes de transport. À ces fins, nous avons listé les interventions prioritaires grâce au repérage des secteurs stratégiques et à la hiérarchisation du réseau routier automobile (aménagement et réglementation du stationnement, renforcement du réseau cyclable, création de voies accessibles aux piétons).

Les recommandations finales seront présentées aux habitants de Livry-sur-Seine. Une participation et une information larges auront donc inclus les habitants dans le processus décisionnel. La réussite de ces recommandations dépendra de l'engagement continu des autorités locales, des résidents et des parties prenantes pour leur mise en œuvre effective.

9 ANNEXES

9.1 Annexe I : Critères d’analyse piétons

Critères/solutions	Pertinence	Faisabilité	Impacts	Durabilité
Passage piétons	Pertinent : Situés aux intersections, zones de traversée fréquentées par les piétons (point de vigilance : dégager un espace de 5m en amont du passage piéton pour assurer la bonne visibilité mutuelle piéton-automobiliste). Moins Pertinent : Situés dans des zones peu fréquentées ou éloignées des points d'intérêt.	Faisable : Où les voies sont assez larges pour accueillir un passage piéton en toute sécurité. Non Faisable : Dans des zones avec une circulation intense où la création d'un passage piéton pourrait perturber le trafic.	Impact Positif : Améliore la sécurité des piétons en facilitant leur traversée. Impact Négatif : Peut augmenter la congestion dans certains cas, surtout si mal placé.	Durable : Des aménagements de qualité qui résistent à l'usure et sont faciles à entretenir. Moins Durable : Des matériaux de construction de mauvaise qualité qui nécessitent des réparations fréquentes.
Trottoirs	Pertinent : Le long des routes à fort trafic piétonnier, près des écoles, commerces, et lieux publics. Moins Pertinent : Dans des zones déjà bien desservies par des trottoirs existants ou dans des zones peu fréquentées par les piétons.	Faisable : Lorsque l'espace est disponible et qu'il n'y a pas d'obstacles majeurs. Non Faisable : Dans des zones avec des contraintes de propriété foncière ou d'infrastructure souterraine.	Impact Positif : Favorise une mobilité piétonne plus sécurisée et confortable. Impact Négatif : Peut entraîner des perturbations temporaires pendant les travaux de construction.	Durable : Construction avec des matériaux durables et une conception adaptée aux conditions météorologiques locales. Moins Durable : Conception inefficace ou choix de matériaux peu durables qui nécessitent des réparations fréquentes.
Aire piétonne temporaire aux abords des écoles	Pertinent : - La création d'une aire piétonne temporaire est pertinente si elle répond aux besoins de sécurité des élèves et des piétons en réduisant les risques d'accidents dans les zones scolaires. - Elle est également pertinente si elle encourage une mobilité active en favorisant la marche et en réduisant la dépendance à la voiture pour les trajets scolaires. Moins Pertinent : - La création d'une aire piétonne temporaire peut être moins pertinente si les conditions de circulation actuelles autour des écoles ne posent pas de risques significatifs pour la sécurité des piétons. - Elle peut également être moins pertinente si elle entraîne des désagréments importants pour les riverains ou des impacts négatifs sur la circulation dans d'autres zones.	Faisable : - La création d'une aire piétonne temporaire est considérée comme faisable si elle peut être mise en œuvre avec succès sur le plan technique, financier et logistique. - Elle est faisable si les ressources nécessaires, telles que le personnel, le matériel et le financement, sont disponibles et si les obstacles potentiels, tels que les contraintes de temps et les oppositions locales, peuvent être surmontés. Moins Faisable : La création d'une aire piétonne temporaire peut être moins faisable si elle rencontre des obstacles techniques, financiers ou logistiques majeurs qui rendent sa mise en œuvre difficile ou impossible.	Impact Positif : - La création d'une aire piétonne temporaire peut avoir un impact positif en améliorant la sécurité des élèves et des piétons aux abords des écoles, en réduisant les risques d'accidents. - Elle peut également avoir un impact positif en encourageant la marche et une mobilité active, ce qui peut contribuer à la santé et au bien-être des élèves. Impact Négatif : - Cependant, la création d'une aire piétonne temporaire peut avoir des impacts négatifs tels que des perturbations de la circulation pour les riverains et les automobilistes. - Elle peut également entraîner des coûts financiers importants pour l'installation et la gestion de l'aire piétonne temporaire.	Durable : - La création d'une aire piétonne temporaire peut être considérée comme durable si elle répond aux besoins à court et à long terme de la communauté scolaire en termes de sécurité et de mobilité. - Elle est durable si elle s'intègre dans une stratégie plus large de sécurité routière et d'aménagement urbain, permettant ainsi de maintenir et d'améliorer la qualité de vie dans les zones scolaires sur le long terme. Moins Durable : La création d'une aire piétonne temporaire peut être moins durable si elle est mise en place sans une planification adéquate ou sans prendre en compte les besoins futurs de la communauté.

9.2 Annexe II : Critères d'analyse aménagements cyclables

Critères/ solutions	Pertinence	Faisabilité	Impacts	Durabilité
Créations de nouveaux aménagements cyclables	Pertinent : la création de nouveaux aménagements cyclables répond à la demande croissante de mobilité douce et offre une alternative durable à la voiture. Elle favorise également la sécurité des cyclistes en leur offrant des itinéraires dédiés et sécurisés. Moins Pertinent : la création de nouveaux aménagements cyclables peut être moins pertinente si la demande pour ces itinéraires est faible ou si d'autres options de transport sont préférées par les résidents.	Faisable : la création de nouveaux aménagements cyclables est généralement faisable techniquement, mais cela peut dépendre de la disponibilité d'espace et des contraintes locales. Moins Faisable : la faisabilité financière peut être un obstacle si les coûts de construction et de maintenance sont prohibitifs ou si les ressources budgétaires sont limitées.	Impact Positif : la création de nouveaux aménagements cyclables a un impact positif sur la sécurité des cyclistes, la réduction de la congestion routière et la promotion d'un mode de vie sain et actif. Impact Négatif : elle peut avoir un impact négatif sur le stationnement et la circulation automobile si elle entraîne des réductions de voies de circulation ou de places de stationnement.	Durable : les nouveaux aménagements cyclables sont considérés comme durables s'ils sont bien entretenus et continuent de répondre aux besoins des utilisateurs à long terme. Moins Durable : si elles ne sont pas correctement entretenues ou si elles ne sont plus utilisées, elles peuvent devenir moins durables et représenter un investissement inefficace des ressources publiques.
Continuité Cyclable vers le Parc de Livry et les Communes Voisines	Pertinent : la création d'une continuité cyclable vers le parc de Livry et les communes voisines favorise la connectivité régionale et encourage les déplacements à vélo pour les loisirs et les déplacements domicile-travail. Moins Pertinent : cependant, cette continuité peut être moins pertinente si les cyclistes n'utilisent pas ces itinéraires ou si d'autres moyens de transport sont plus efficaces.	Faisable : la création d'une continuité cyclable est faisable techniquement, mais cela peut nécessiter une coordination avec d'autres municipalités et des ajustements de planification. Moins Faisable : des obstacles tels que des barrières physiques ou des différences dans les politiques municipales peuvent rendre cette continuité moins faisable.	Impact Positif : la création d'une continuité cyclable encourage l'utilisation du vélo comme mode de transport durable, réduit la congestion routière et favorise un mode de vie sain. Impact Négatif : elle peut avoir un impact négatif sur la circulation automobile si elle entraîne des perturbations de la circulation ou des conflits d'usage sur la voirie.	Durable : la continuité cyclable vers le parc de Livry et les communes voisines est durable si elle est bien entretenue et si elle continue de répondre aux besoins des utilisateurs à long terme. Moins Durable : si elle n'est pas utilisée ou si elle n'est pas bien entretenue, elle peut perdre de son efficacité et devenir moins durable au fil du temps.
Intégration des Aménagements Cyclables dans les Zones Apaisées	Pertinent : l'intégration d'aménagements cyclables dans les zones apaisées favorise la sécurité et le confort des cyclistes, tout en contribuant à la réduction de la vitesse et à l'amélioration de la convivialité pour tous les usagers de la route. Moins Pertinent : cette intégration peut être moins pertinente si les zones apaisées ne sont pas fréquentées par les cyclistes ou si d'autres priorités de sécurité routière sont identifiées.	Faisable : l'intégration d'aménagements cyclables dans les zones apaisées est généralement faisable, mais elle peut nécessiter des ajustements de conception et des consultations avec les parties prenantes locales. Moins Faisable : si les contraintes d'espace ou les préoccupations de sécurité rendent difficile ou impossible cette intégration, elle peut être moins faisable.	Impact Positif : l'intégration d'aménagements cyclables dans les zones apaisées contribue à la sécurité et au confort des cyclistes, tout en améliorant la qualité de vie dans les quartiers. Impact Négatif : cependant, elle peut entraîner une réduction de l'espace pour d'autres usagers de la route ou des conflits potentiels entre cyclistes et piétons si elle n'est pas bien conçue.	Durable : l'intégration d'aménagements cyclables dans les zones apaisées est durable si elle améliore la sécurité et la convivialité pour tous les usagers de la route et si elle est bien entretenue. Moins Durable : si ces aménagements ne sont pas entretenus ou s'ils ne répondent plus aux besoins des utilisateurs, ils peuvent devenir moins durables et perdre leur efficacité au fil du temps.

9.3 Annexe III : Critères d’analyse des propositions liées à la sécurité et à l’apaisement de la circulation automobile

Critères/ solutions	Pertinence	Faisabilité	Impacts	Durabilité
La révision des vitesses	Pertinent : la révision des vitesses est pertinente pour améliorer la sécurité routière et réduire les accidents, en particulier dans les zones résidentielles ou scolaires. Moins Pertinent : cela peut être moins pertinent si les vitesses actuelles sont déjà appropriées ou si les efforts sont mieux dirigés vers d'autres problèmes de circulation.	Faisable : la révision des vitesses est techniquement faisable, mais cela peut nécessiter des changements réglementaires et des efforts de sensibilisation. Moins Faisable : si cela rencontre une forte opposition ou nécessite des investissements importants dans l'infrastructure, cela peut être moins faisable.	Impact Positif : une révision des vitesses peut avoir un impact positif sur la sécurité des piétons et des cyclistes, ainsi que sur la qualité de vie dans les quartiers résidentiels. Impact Négatif : cela peut entraîner des retards pour les automobilistes ou des désagréments pour certains usagers de la route.	Durable : une révision des vitesses réussie peut contribuer à une sécurité routière accrue et à une réduction des accidents à long terme. Moins Durable : si les changements sont rapidement annulés ou ne parviennent pas à produire des résultats durables, leur durabilité peut être remise en question.
La révision des priorités	Pertinent : la révision des priorités de circulation est pertinente pour améliorer l'efficacité du réseau routier et réduire les points de congestion. Moins Pertinent : cela peut être moins pertinent si les priorités actuelles sont déjà bien adaptées à la circulation locale.	Faisable : la révision des priorités peut être réalisée en ajustant les panneaux et les marquages au sol adéquats, ce qui est techniquement réalisable. Moins Faisable : si cela nécessite des changements majeurs dans l'infrastructure ou des modifications des règlements de circulation, cela peut être moins faisable.	Impact Positif : une révision des priorités peut avoir un impact positif sur la fluidité du trafic, les temps de trajet et la sécurité routière. Impact Négatif : cela peut entraîner des ajustements pour les usagers de la route habitués aux anciennes priorités, ce qui peut causer des perturbations temporaires.	Durable : une révision réussie des priorités peut contribuer à une circulation plus fluide et à une meilleure gestion des flux de trafic à long terme. Moins Durable : cependant, si les changements ne sont pas maintenus ou s'ils ne parviennent pas à produire des améliorations durables, leur durabilité peut être remise en question.

9.4 Annexe IV : Critères d’analyse de la réorganisation du stationnement

Critères/ solutions	Pertinence	Faisabilité	Impacts	Durabilité
Stationnement en Zone Bleue au Centre	Pertinent : l'introduction de zones de stationnement en zone bleue peut être pertinente pour encourager la rotation des véhicules et favoriser l'activité économique dans le centre-ville. Moins Pertinent : cela peut être moins pertinent si les temps de stationnement limités ne répondent pas aux besoins des résidents ou des commerçants locaux.	Faisable : l'instauration de zones de stationnement en zone bleue est techniquement réalisable et peut être mise en œuvre avec des ajustements réglementaires appropriés. Moins Faisable : si cela rencontre une forte opposition des commerçants ou des résidents, sa faisabilité peut être compromise.	Impact Positif : la mise en place de zones de stationnement en zone bleue peut avoir un impact positif sur la rotation des véhicules et la disponibilité des places de stationnement pour les clients des commerces locaux. Impact Négatif : cela peut entraîner des contraintes supplémentaires pour les résidents ou des désavantages pour les commerçants.	Durable : la mise en place de zones de stationnement en zone bleue peut être durable si elle est bien gérée et répond aux besoins des utilisateurs. Moins Durable : si cela ne parvient pas à régler les problèmes de stationnement ou si cela génère des conflits d'usage, sa durabilité peut être remise en question.
La suppression de certaines places de stationnement (centre-ville)	Pertinent : la suppression de certaines places de stationnement peut être pertinente pour améliorer la circulation et la sécurité routière, en particulier dans les zones congestionnées. Moins Pertinent : cela peut être moins pertinent si cela entraîne des désavantages pour les commerces locaux ou une augmentation des difficultés de stationnement pour les résidents.	Faisable : la suppression de places de stationnement est faisable techniquement, mais cela peut nécessiter des ajustements dans la planification urbaine et des consultations approfondies avec les parties prenantes. Moins Faisable : si cela génère une résistance significative de la part des usagers de la route ou des commerçants, sa faisabilité peut être remise en question.	Impact Positif : la suppression de places de stationnement peut améliorer la circulation et la sécurité routière dans le centre-ville. Impact Négatif : cela peut générer des inconvénients pour les automobilistes ou des répercussions économiques pour les commerces locaux.	Durable : la suppression de places de stationnement peut être durable si elle contribue à une circulation plus fluide et à une meilleure sécurité routière à long terme. Moins Durable : si cela entraîne des répercussions négatives sur les activités commerciales ou sur la qualité de vie des résidents, sa durabilité peut être compromise.
La création d'espaces de stationnement vélo près des écoles et des gares	Pertinent : la création d'espaces de stationnement vélo près des écoles et des gares peut être pertinente pour promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de transport alternatif, en particulier pour les trajets courts. Moins Pertinent : cela peut être moins pertinent si la demande de stationnement pour les vélos est faible ou si l'espace disponible est limité.	Faisable : la création d'espaces de stationnement vélo est techniquement faisable, en particulier si elle est intégrée dans les projets d'aménagement urbain existants. Moins Faisable : si des contraintes d'espace ou des obstacles logistiques sont rencontrés, sa faisabilité peut être limitée.	Impact Positif : la création d'espaces de stationnement vélo peut encourager l'utilisation du vélo comme mode de transport et contribuer à réduire la congestion routière. Impact Négatif : cela peut nécessiter des ajustements dans l'utilisation de l'espace urbain ou des investissements supplémentaires dans les infrastructures cyclables.	Durable : la création d'espaces de stationnement vélo peut être durable si elle encourage l'utilisation du vélo comme mode de transport et contribue à réduire la dépendance à la voiture. Moins Durable : si elle n'est pas bien entretenue ou si elle ne répond pas aux besoins des utilisateurs, sa durabilité peut être remise en question.



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN