DOSSIER · SEPTEMBRE 2026



Le quartier après réaménagement. Image de projet.

Rue du Commandant René Mouchotte

Des blocages quotidiens, des nuisances qui exaspèrent les riverains. Le réaménagement de 2026 a produit des résultats importants. Il n'a pas traité, en revanche, les arrêts liés à la gare Montparnasse et à l'hôtel Pullman, qui se font aujourd'hui sur l'unique voie de circulation. Ce dossier réunit le constat, relevé à l'échelle, et dix propositions, pour préparer un échange avec la Mairie du 14e et la Ville de Paris.

RELEVÉ DE VOIRIE · 10 PROPOSITIONS

01 Le constat, relevé à l'échelle sur les plans de voirie de la Ville

02 Dix propositions, classées par ce qui peut être décidé vite

03 Une hypothèse d'aménagement cotée, et son cahier des charges

Document de travail établi par des riverains, destiné à être discuté et amendé. Les hypothèses d'aménagement qu'il contient ont été dessinées à titre individuel : ce sont des bases de discussion, pas un projet arrêté, et elles n'engagent que leurs auteurs. Plans consultables et actualisés : **https://apaiser-mouchotte.netlify.app/**

1 Comment lire ce dossier

Ce dossier a été établi par des riverains de la rue du Commandant René Mouchotte, à l'attention de la Mairie du 14e arrondissement et de la Direction de la voirie et des déplacements.

Il procède en deux temps. **Une première partie établit un constat**, appuyé sur un relevé de voirie coté et sur les données publiques de la Ville. **Une seconde partie formule dix propositions**, classées par faisabilité, dont deux hypothèses d'aménagement dessinées à l'échelle. Ces hypothèses ne sont pas des projets : elles servent à montrer qu'une solution est géométriquement possible dans l'emprise actuelle, et la conception revient aux services compétents.

Les quatre pastilles ci-dessous signalent, à chaque page, la nature de ce qui est avancé.

REPÈRES DE LECTURE

CONSTAT	Ce qui a été relevé, mesuré ou observé. Vérifiable, et destiné à être vérifié.
PROPOSITION	Ce que nous suggérons. Rien de ce qui est proposé n'est arrêté, et tout est discutable.
CE QUI NE CHANGE PAS	Les acquis de l'aménagement de 2026, que nos propositions préservent intégralement.
À VÉRIFIER	Les points que nous n'avons pas pu établir seuls et qui demandent une confirmation sur site.

CINQ MOTS, EMPLOYÉS DANS UN SENS PRÉCIS

Ces cinq mots reviennent d'un bout à l'autre du dossier et ne sont pas interchangeables. Nous les employons partout dans le sens suivant.

- **Dépose** : arrêt temporaire d'un véhicule pour faire monter ou descendre un passager, sans stationnement prolongé.
- **Espace de dépose** : l'aménagement que nous proposons, c'est-à-dire un emplacement matérialisé et réglementé où cette dépose peut se faire hors de la voie de circulation.
- **Attente** : le temps pendant lequel un véhicule attend son tour avant de pouvoir déposer. C'est un besoin distinct, qui demande sa propre surface.
- **Stationnement** : un véhicule qui reste sur place au-delà de la dépose. Nous n'en demandons pas, et nos propositions visent au contraire à l'exclure.
- **Arrêt gênant** : un arrêt qui perturbe la circulation, faute d'emplacement prévu. C'est ce que la rue produit aujourd'hui.

2 Sommaire

PREMIÈRE PARTIE · LE CONSTAT (p. 5)

3 En un coup d'œil 4

4 Les acquis du réaménagement 6

5 Six voies, puis deux 7

6 La rue avant les travaux 8

7 La rue aujourd'hui 9

8 La rue d'une façade à l'autre, avant et après 10

9 Où la rue se bloque 11

10 Côté gare : une dépose que le réaménagement n'a pas traitée 12

11 Côté hôtel : deux phénomènes distincts 13

12 Ce que les riverains entendent 14

13 L'accès pompiers de la gare 15

14 Ce que mesure la pétition 16

SECONDE PARTIE · CE QUE NOUS PROPOSONS (p. 17)

15 Les dix propositions 18-19

16 Hypothèse d'aménagement, côté hôtel 20

17 Hypothèse d'aménagement, côté gare 21-23

18 Protéger l'accès pompiers de la gare 24-25

19 Une dépose encadrée, pas une dépose facilitée 26-27

20 Le projet de dépose-minute de la rue du Départ 28

21 Ce que nous demandons 29-30

22 Méthode, sources et réserves 31-32

3 En un coup d'œil

Le réaménagement achevé en mai 2026 a produit plusieurs résultats importants : quatre des six voies de circulation ont notamment laissé place à une promenade continue, plantée d'arbres, de 18,50 m de large. Notre démarche ne remet pas en cause ces acquis.

Elle porte sur un usage de la rue qui n'a pas trouvé de réponse. **Avant 2026, un véhicule pouvait s'arrêter dans une contre-allée sans interrompre la circulation générale. Depuis 2026, ces contre-allées sont les seules voies de circulation : un véhicule qui s'y arrête immobilise la circulation derrière lui.**

Or ces arrêts, la gare et l'hôtel les entraînent chaque jour : la gare Montparnasse accueille environ 200 000 voyageurs par jour, l'hôtel Pullman compte quelque 1 000 chambres, et une partie d'entre eux arrive ou repart en taxi, en VTC ou en autocar. **Aucun emplacement d'arrêt n'est prévu pour eux** : la dépose se fait sur l'unique voie restante, immobilisée le temps d'un débarquement. Environ 2 000 riverains sont susceptibles d'être directement concernés dans la rue.

Ce qu'il faudrait corriger est d'ampleur limitée : de l'ordre de 800 m² de marquage et de bordures, soit environ 6 % de l'emprise réaménagée, dont trois mesures qui relèvent d'une simple décision, sans chantier ni budget. **Le jardin, les 193 arbres plantés, les 48 conservés et la promenade de 18,50 m ne sont touchés par aucune de nos propositions.**

Le changement principal serait celui-ci : côté gare, le parvis passerait de 13,70 à 9,80 m de large, sur 73 m de long, soit environ 220 m². Aucun arbre ne serait touché, aucune voie supprimée, et il resterait près de dix mètres devant l'escalier de la gare. Cela sortirait les arrêts de la voie de circulation, et réduirait donc fortement les blocages à l'origine des klaxons.

Depuis mai 2026, le bruit est devenu quotidien et constitue une nuisance importante pour les riverains ; son niveau reste à objectiver par la mesure acoustique que nous demandons en proposition 7. **Ces quatre mètres de parvis nous semblent une contrepartie limitée et raisonnable.** Si une autre solution produit le même résultat avec une emprise moindre, elle devra naturellement être privilégiée.

LE CONSTAT

AVANT, PUIS APRÈS
6 → 2
voies de circulation, pour la même emprise de 44,60 m

LA VOIE QUI RESTE
3,45 m
l'ancienne contre-allée, dont la largeur n'a jamais changé

DEVANT L'ACCÈS DE LA GARE
0
emplacement d'arrêt entre le n° 8 et l'avenue du Maine

CE QUE NOUS PROPOSONS

EMPRISE CONCERNÉE
≈ 800 m²
de marquage et de bordures, dont 220 m² de parvis, soit 6 % de l'opération

CE QUI SERAIT SUPPRIMÉ
0
arbre abattu, m² de jardin, voie de circulation ou mètre de piste cyclable

SANS BUDGET NI CHANTIER
3
mesures décidables sous 3 mois, par la Ville seule

PREMIÈRE PARTIE

Le constat

Les acquis du réaménagement, ce qu'il n'a pas traité, et ce que cela produit aujourd'hui dans la rue.

Les onze pages qui suivent se concentrent sur les constats uniquement.

D'abord, ce que l'opération a produit, parce que la suite n'a de sens que si ce point est acquis : quatre voies de circulation sur six ont laissé place à une promenade plantée de 18,50 m, et nous voulons qu'elle reste.

Ensuite, ce qu'elle n'a pas traité : les arrêts que la gare et l'hôtel imposent chaque jour, et qui se faisaient autrefois sur les contre-allées supprimées. Ils se font désormais sur l'unique voie restante.

Ce que cela produit, enfin : une rue qui se bloque à deux endroits identifiés, et des klaxons qui sont la conséquence mécanique d'un blocage.

Tout ce qui est affirmé ici est relevé, coté et sourcé. Les réserves sur ce qui reste approximatif sont énoncées en fin de dossier.

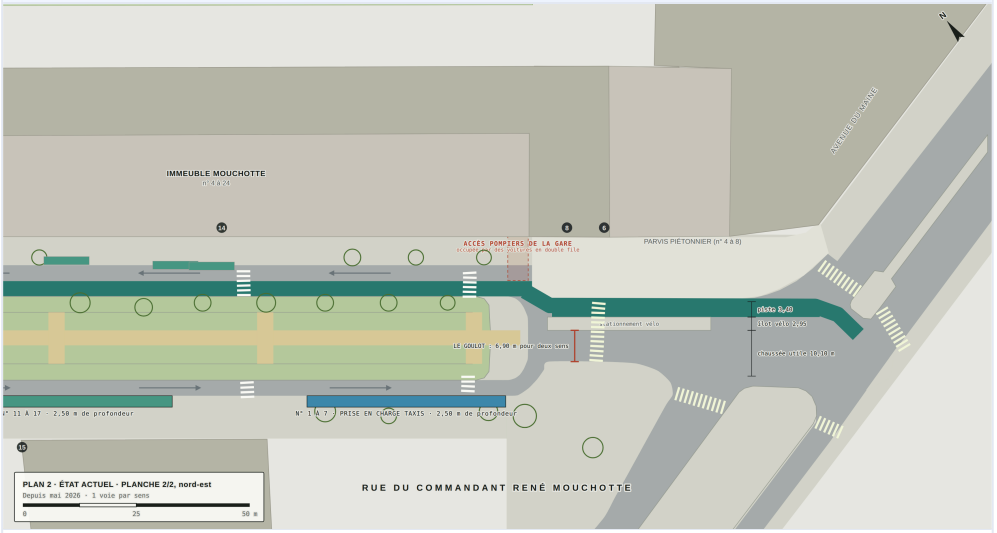
4 Les acquis du réaménagement

La promenade annoncée en page précédente se chiffre. La Ville avance **3 000 m² de surfaces végétalisées, 193 arbres nouveaux, 500 m de pistes cyclables et 36 bancs**, auxquels s'ajoutent 48 arbres existants conservés, sur 254 m continus. Le centre de la rue, qui n'était jusque-là qu'une coupure de 11,40 m de bitume, est devenu un lieu où l'on passe et où l'on s'arrête.

Ce n'est pas une politesse d'ouverture : **c'est la raison pour laquelle ce dossier ne demande aucun retour en arrière.** Notre démarche consiste à traiter un problème d'usage apparu après la mise en service, sans remettre en cause les principaux acquis de l'opération. Un dossier qui contesterait l'ouvrage transformerait une question technique en question politique, et perdrait dès la première page ceux qui y sont attachés, au conseil comme à la mairie.

PLAN 2 · ÉTAT ACTUEL

La rue aujourd'hui, côté gare



Le jardin central, les deux bandes plantées et la piste cyclable occupent 21,90 m des 44,60 m d'emprise.

5 Six voies, puis deux

Avant 2026, la rue comptait six voies : deux voies centrales dans chaque sens et une contre-allée de chaque côté, réservée aux bus et aux taxis. Les quatre voies centrales sont devenues le jardin. Les contre-allées ont conservé leur largeur, 3,45 m côté impair et 3,50 m côté pair, mais elles sont désormais **les seules voies de circulation générale**.

Le changement tient d'abord à la configuration de la voirie. **Avant 2026, un véhicule pouvait s'arrêter dans une contre-allée sans interrompre la circulation générale**, qui disposait encore de deux voies pour le contourner. **Depuis le réaménagement, cette contre-allée constitue la seule voie disponible : le même arrêt immobilise donc désormais la circulation derrière lui.** Le comportement n'a pas changé ; c'est la possibilité de le contourner qui a disparu.

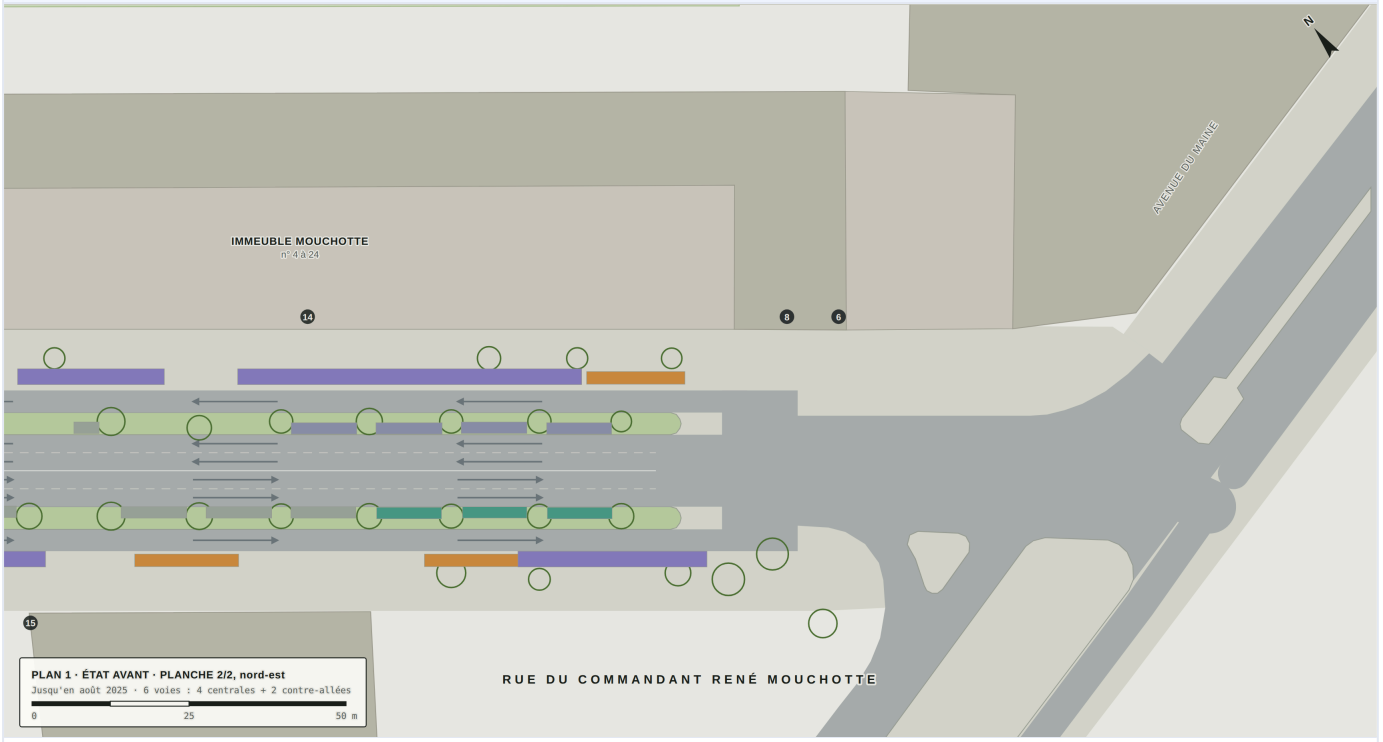
Du côté impair, quatre baies d'arrêt en encoche subsistent, sur 163 m des 320 m de rue. Elles font 2,50 m de profondeur, alors qu'un autocar de tourisme mesure 2,55 m hors tout et 2,90 m rétroviseurs déployés.

Dans cette configuration, c'est principalement la manœuvre d'insertion qui provoque le blocage. Une fois l'autocar correctement rangé, la circulation reprend : la baie ne ferme pas la voie. Mais aligner un véhicule de 13 m dans une encoche moins profonde que sa propre largeur demande plusieurs reprises, et la file attend derrière pendant ce temps. Pour y parvenir, les autocars montent régulièrement sur le trottoir réservé aux piétons, à quelques mètres des clients de l'hôtel et de ceux des Ateliers Gaîté, le centre commercial voisin. **L'enjeu est donc autant la sécurité que la fluidité.**

6 La rue avant les travaux

PLAN 1 · ÉTAT AVANT, PLANCHE 2/2

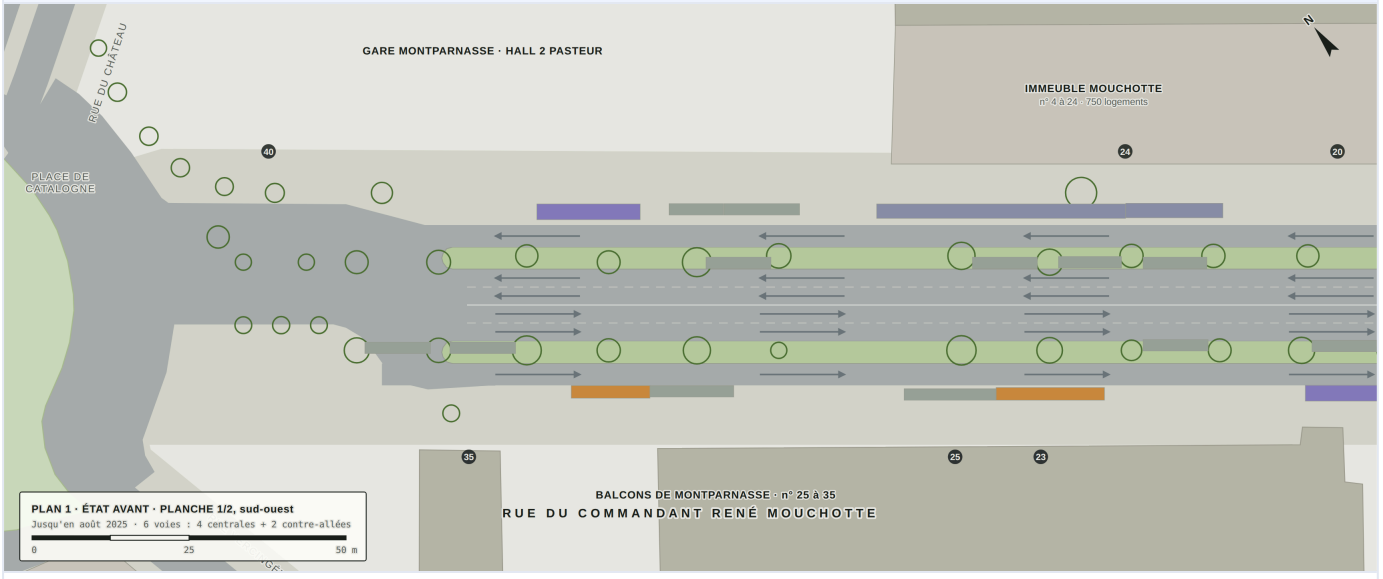
Côté gare, jusqu'en août 2025



Quatre voies centrales, deux contre-allées réservées aux bus et aux taxis. Un véhicule arrêté dans la contre-allée laissait deux voies libres à la circulation générale.

PLAN 1 · ÉTAT AVANT, PLANCHE 1/2

Côté hôtel, jusqu'en août 2025

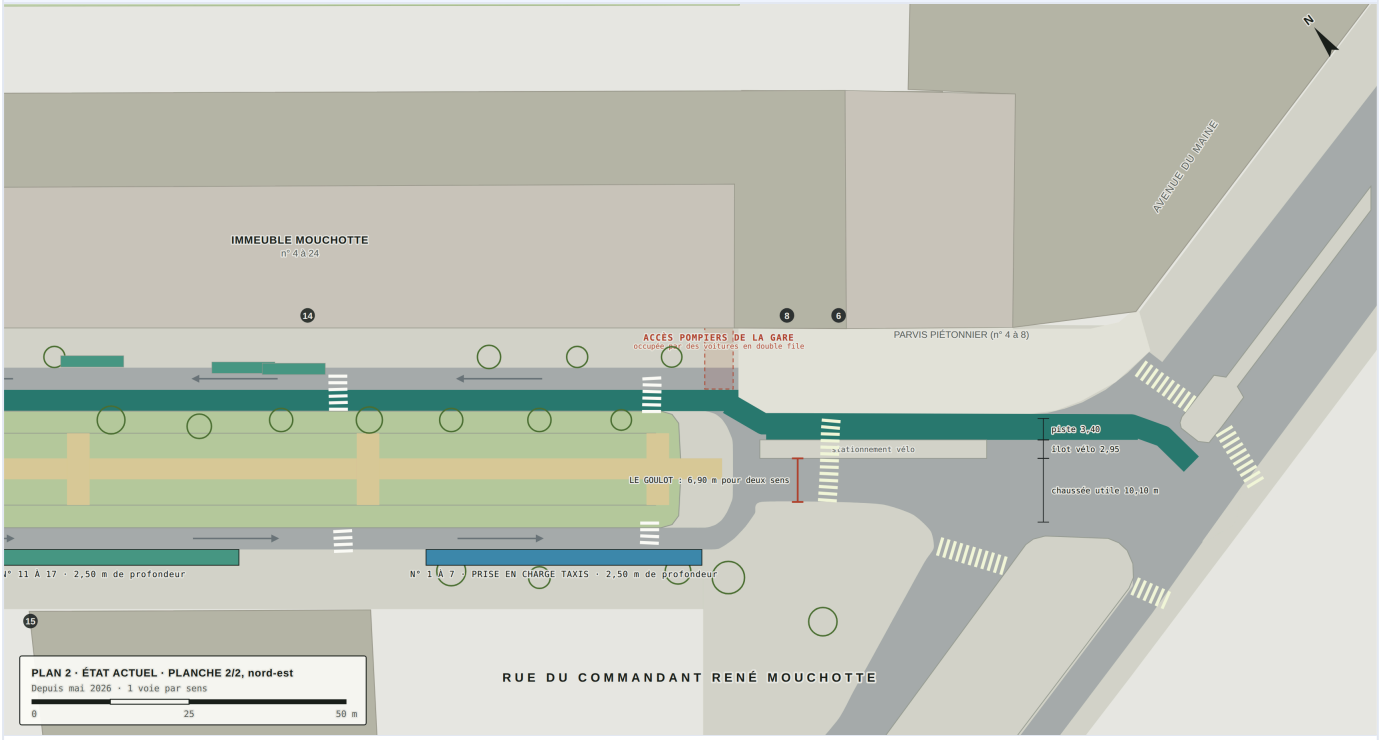


Même profil sur toute la longueur. Les terre-pleins s'interrompaient avant la place de Catalogne, où les contre-allées rejoignaient les voies centrales.

7 La rue aujourd'hui

PLAN 2 · ÉTAT ACTUEL, PLANCHE 2/2

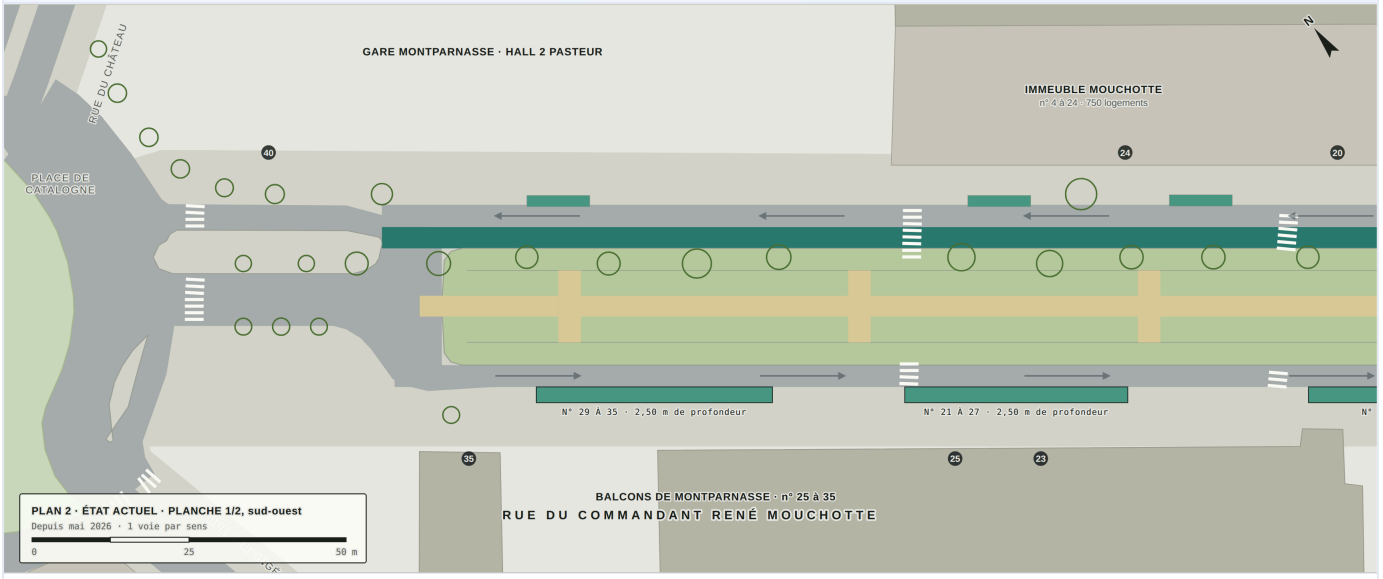
Côté gare, depuis mai 2026



Une voie par sens. Entre le n° 8 et l'avenue du Maine, aucun emplacement d'arrêt : les véhicules qui déposent un voyageur n'ont d'autre choix que de s'arrêter sur la voie.

PLAN 2 · ÉTAT ACTUEL, PLANCHE 1/2

Côté hôtel, depuis mai 2026



Quatre baies en encoche de 2,50 m de profondeur, interrompues, sur 163 m des 320 m de rue.

8 La rue d'une façade à l'autre, avant et après

Ce tableau est le cœur factuel du dossier. Il se lit pourtant en une minute : sur les onze lignes qui décrivent la rue d'un bord à l'autre, **l'hypothèse proposée n'en déplace qu'une seule**, le trottoir du côté impair, qui cède 3,30 m de sa largeur à une bande d'arrêt. Tout le reste, c'est-à-dire le jardin, les plantations, la piste cyclable et les voies de circulation, garde très exactement ses cotes actuelles.

DU CÔTÉ IMPAIR VERS LE CÔTÉ PAIR	AVANT 2025	AUJOURD'HUI	HYPOTHÈSE PROPOSÉE
Trottoir côté impair	9,45 m	9,45 m	**6,15 m**
Bande d'arrêt continue	aucune	aucune	**3,30 m**
Chaussée côté impair	3,45 m, contre-allée	3,45 m	**inchangée**
Bande plantée	3,60 m	3,60 m	**inchangée**
Voies centrales, puis jardin	4 voies, 11,40 m	Jardin, 11,40 m	**inchangé**
Bande plantée	3,50 m	3,50 m	**inchangée**
Piste cyclable	aucune	3,40 m	**inchangée**
Chaussée côté pair	3,50 m, contre-allée	3,50 m	**inchangée**
Trottoir côté pair	9,70 m	6,30 m	**inchangé**
Emprise totale	**44,60 m**	**44,60 m**	**44,60 m**
Voies de circulation	**6**	**2**	**2**

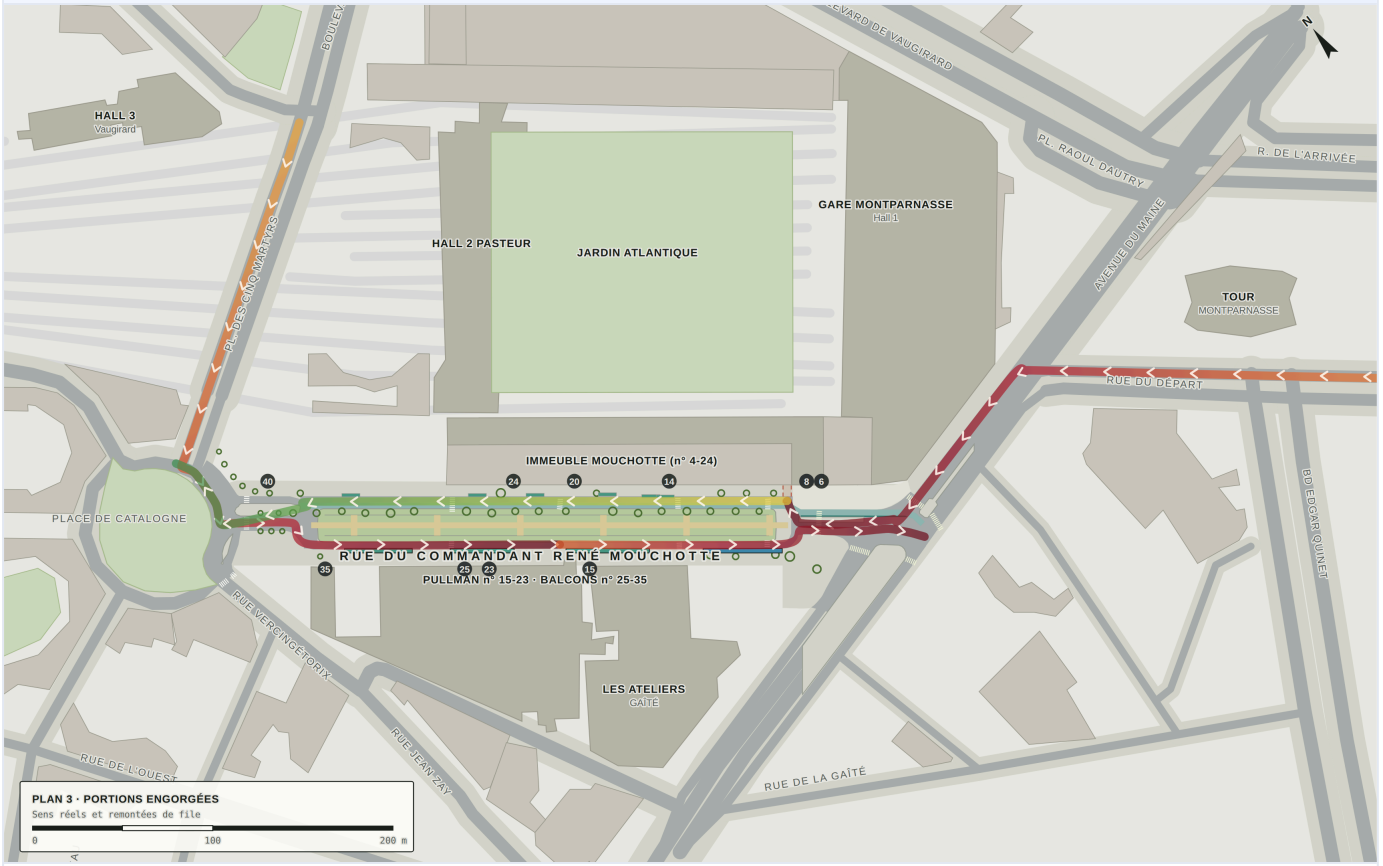
Relevé sur la couche « trottoirs » du plan de voirie de la Ville de Paris, API Explore v2.1, téléchargée le 7 septembre 2026, reprojetée dans le repère de la rue. Le profil d'avant travaux est reconstitué : largeurs de contre-allées et de terre-pleins relevées aujourd'hui, voies centrales obtenues par différence.

9 Où la rue se bloque

Deux endroits concentrent les blocages, et leurs causes méritent d'être distinguées, puisqu'elles n'appellent pas les mêmes réponses. **Devant la gare**, entre les n° 6 et 10, la chaussée à double sens venue de l'avenue du Maine se referme sur une voie unique, alors qu'aucun emplacement d'arrêt n'existe sur toute la section. **Devant l'hôtel**, à partir du n° 23, ce sont en revanche les manœuvres des autocars et leurs débarquements en pleine chaussée qui arrêtent la file, laquelle remonte alors jusqu'à la place des Cinq Martyrs.

PLAN 3 · DIAGNOSTIC

Les portions qui se bloquent, et dans quel sens



Du plus fluide au plus dense ; les encoches donnent le sens de circulation. Les deux teintes les plus sombres marquent les points de blocage.

10 Côté gare : une dépose de voyageurs que le réaménagement n'a pas traitée

Cet usage est normal, et c'est par là qu'il faut commencer. La rue longe l'un des accès de la gare Montparnasse, qui accueille environ 200 000 voyageurs par jour. Une partie d'entre eux arrive ou repart en taxi, en VTC ou en voiture particulière, ce qui produit un flux de dépose aux abords immédiats de la rue. **Le volume exact de ces arrêts n'a jamais été compté**, et nous demandons qu'il le soit avant l'étude d'aménagement ; mais son existence, elle, découle de la présence de la gare et était prévisible.

Le réaménagement a par ailleurs accentué ce flux. En élargissant le parvis du côté impair, il a rendu l'entrée de la gare par la rue Mouchotte plus visible et plus directe : elle fonctionne désormais, pour une part croissante des voyageurs, comme un point d'accès central aux voies plutôt que comme une entrée secondaire. Les prises en charge et les déposes ont suivi le même déplacement. Nous le constatons sans pouvoir le chiffrer, faute de comptage, et c'est une raison de plus d'en demander un.

Du matin au soir, ces véhicules déposent et reprennent des voyageurs chargés de bagages, en s'arrêtant là où ils peuvent puisque rien n'est prévu pour cela.

Sur toute cette section, entre le n° 8 et le carrefour de l'avenue du Maine, **il n'existe aucun emplacement d'arrêt** : la première encoche se trouve 40 m plus loin vers le sud-ouest. Un véhicule qui dépose un voyageur n'a donc nulle part où se mettre, sinon sur la voie.

Et la voie est étroite. Sur les **17,10 m mesurés entre bordures**, la piste cyclable en prend 3,40 et un îlot de stationnement vélo 2,95 : il reste **10,10 m de chaussée utile pour les deux sens**. À l'approche du carrefour, où le trottoir impair a été élargi de 3,20 m, cette largeur tombe à **6,90 m**, soit la place de deux voitures. C'est le goulot d'étranglement de la section, et il explique à lui seul qu'un seul véhicule à l'arrêt ferme la rue.

La géométrie du raccordement achève le mécanisme. À hauteur du n° 8, la chaussée à double sens se referme sur la voie unique du côté pair par un **coude de 14,3 m latéraux en 7,5 m de long**. C'est une déviation de 62°, c'est-à-dire un virage très contraint, que l'on ne peut franchir qu'à 23 km/h au plus. Ce coude commence 10,9 m après un feu, et le flux y coupe la piste cyclable. Une file s'y forme donc dès qu'un seul véhicule ralentit, et elle remonte aussitôt à travers le feu.

CONSTAT

La présentation publique du projet par la Ville détaille la promenade, les 3 000 m² végétalisés, les 193 arbres, les 500 m de pistes cyclables et les 36 bancs. **Elle ne mentionne à aucun moment la dépose des voyageurs**, ni les taxis, ni les autocars, ni les livraisons. Nous n'y voyons pas une faute, mais un indice : ce volet n'a pas été traité par le projet, et c'est pourquoi il reste à traiter aujourd'hui.

11 Côté hôtel : deux phénomènes distincts

Devant l'hôtel Pullman et ses quelque 1 000 chambres, deux phénomènes distincts se superposent. Ils appellent des réponses différentes, et les confondre conduirait à n'en traiter qu'un.

Le premier, c'est la manœuvre. Les baies sont trop peu profondes pour les autocars qui les utilisent, si bien que s'y ranger demande plusieurs reprises. La file s'arrête pendant ce temps, et les autocars montent régulièrement sur le trottoir piéton pour y parvenir.

Le second, c'est le débarquement en pleine chaussée. Lorsqu'aucune place n'est libre, les autocars déposent leurs passagers au milieu de la voie, et la rue reste bloquée pendant toute la durée du débarquement, bagages compris. Deux causes s'additionnent. Le nombre de places est d'abord insuffisant au regard du flux. La signalisation qui réserve ces emplacements aux autocars est ensuite **trop peu lisible et trop peu dissuasive** : une partie des places est occupée par des voitures et des deux-roues qui n'ont rien à y faire.

La première cause relève de la voirie, la seconde d'un arrêté et d'un contrôle. C'est pourquoi les deux figurent dans nos propositions, mais à des rangs différents.

12 Ce que les riverains entendent

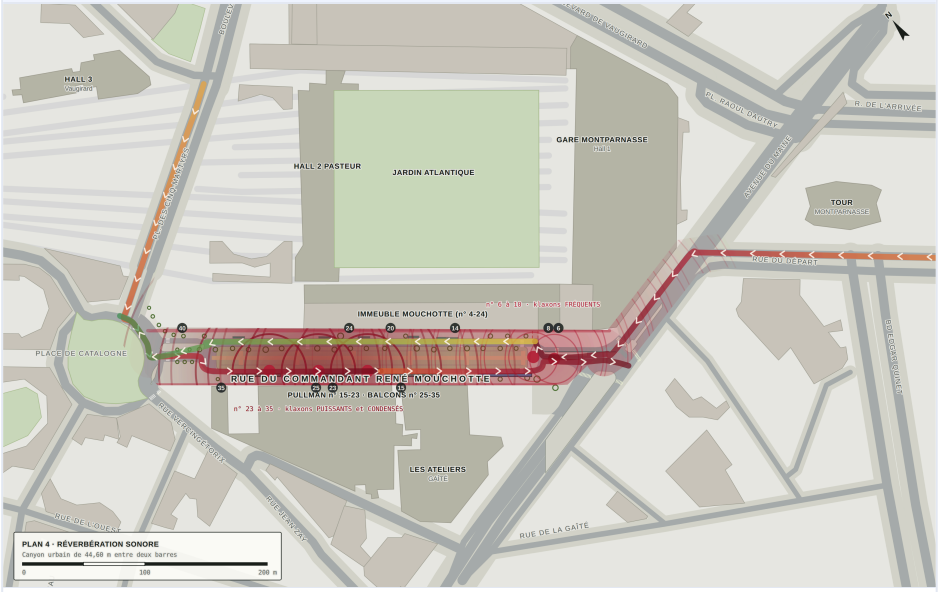
Ce que la géométrie explique. Dans une rue ordinaire, un blocage de voirie resterait une gêne mineure. Ici, les deux barres d'immeubles forment un couloir de 44,60 m de large, si bien que **le son des klaxons se réverbère d'une façade à l'autre au lieu de se dissiper**. Il est donc perçu bien au-delà du point de blocage, et jusque dans les étages les plus élevés.

Ce que les riverains constatent. Ils décrivent deux gênes de nature différente. Devant les n° 6 à 10, les klaxons sont **fréquents**, brefs et rapprochés, parce qu'ils accompagnent la dépose des voyageurs de la gare. Entre les n° 23 et 35, ils sont au contraire **plus puissants et plus soutenus**, parce qu'ils répondent aux manœuvres et aux débarquements d'autocars.

S'y ajoute une gêne propre à la nuit. Une fois la circulation retombée, le côté pair offre 250 m de ligne droite sans le moindre ralentissement, et **il est alors emprunté à des régimes moteur sans rapport avec une desserte de quartier**, le fait de deux-roues motorisés pour l'essentiel. Le couloir les amplifie comme il amplifie les klaxons, mais elles surviennent quand le bruit de fond est au plus bas.

PLAN 4 · PROPAGATION SONORE

Pourquoi la gêne dépasse le point de blocage



Représentation qualitative établie à partir de la géométrie du canyon et de la description des riverains, et non carte de niveaux sonores mesurés.

À VÉRIFIER

Ce qui reste à mesurer. Aucune mesure instrumentale n'a été réalisée à ce jour. Le dossier établit une nuisance sonore répétée et décrite, mais il n'en établit ni le niveau, ni les variations selon les heures, ni l'écart entre le jour et la nuit. C'est sa principale lacune, et l'objet de la proposition 7. La mesure acoustique n'est pas pour nous une formalité destinée à confirmer une conclusion déjà acquise : c'est l'étape qui objectivera la situation, puis l'effet des mesures prises. Nous demandons un relevé continu par un tiers qualifié, plutôt que de produire nous-mêmes des chiffres invérifiables.

13 L'accès pompiers de la gare

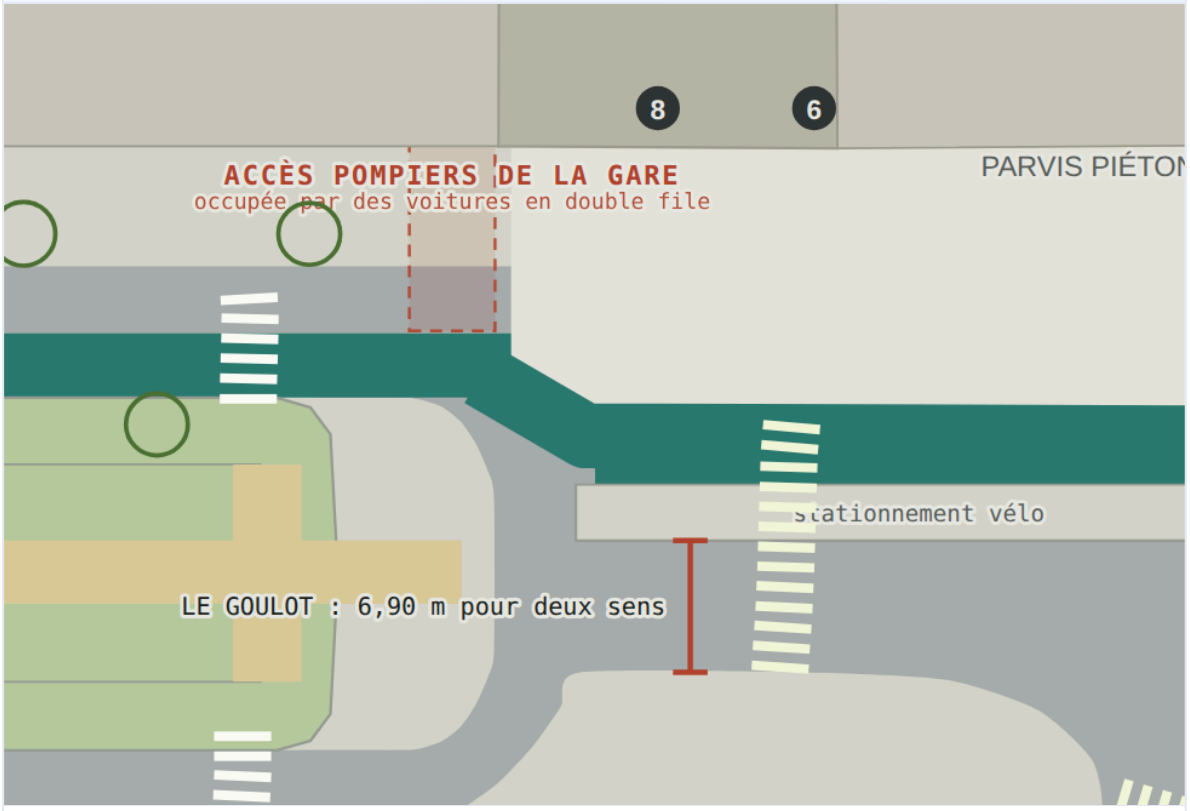
Une précision s'impose d'abord, car la confusion est facile. Il ne s'agit pas de la sortie de secours de l'immeuble Mouchotte, qui se situe plus loin, vers le n° 20, mais de l'accès des pompiers de la gare Montparnasse : un poste se trouve à cette hauteur, et les sorties d'engins y sont fréquentes.

Le mécanisme est celui d'un effet d'aubaine : l'emplacement étant dégagé, il attire. Des voitures y déposent ainsi des voyageurs en double, et parfois en triple file, sur la partie de trottoir qui mène à la porte des pompiers. Le résultat est doublement problématique. **Les engins de secours peuvent d'abord se trouver bloqués en cas d'urgence.** Et le stationnement, en s'accumulant, finit par déborder sur l'unique voie de circulation du côté pair, qu'il obstrue régulièrement.

L'emprise relevée figure en rouge sur le plan 2, planche 2/2, avec la mention de son occupation actuelle. Ce que nous proposons d'y faire est traité en seconde partie.

PLAN 2 · DÉTAIL

L'emprise relevée, et ce qui l'occupe aujourd'hui



L'accès figure en rouge, entre les n° 6 et 8. Le goulot de 6,90 m commence juste en dessous : une voiture arrêtée devant l'accès obstrue les deux à la fois.

14 Ce que mesure la pétition

Une pétition lancée par des riverains en octobre 2025 approche les 1 000 signatures, pour une seule rue. Elle n'est pas une mise en demeure : elle n'ouvre aucun délai et n'oblige personne.

Elle ne constitue pas davantage une mesure acoustique ni une enquête représentative. Elle apporte en revanche un indicateur concret de la fréquence avec laquelle la nuisance est signalée par les habitants de la rue, et ces 1 000 signatures montrent que le problème dépasse largement quelques situations individuelles.

Son intérêt est là : **elle constitue aujourd'hui le principal indicateur disponible de la manière dont la nuisance est vécue par les habitants.** Pour la Ville, cette information est utile, puisqu'elle signale un écart entre les conditions prévues lors de l'aménagement et les usages observés depuis sa mise en service.

Un point mérite d'être précisé, pour éviter tout malentendu. Les signataires se sont prononcés sur le constat et sur la demande d'action. Ils ne se sont pas prononcés sur un plan : les hypothèses d'aménagement figurant dans la seconde partie de ce dossier n'engagent que leurs auteurs, et la pétition ne les reprend pas.

SECONDE PARTIE

Ce que nous proposons

Dix mesures classées par faisabilité, deux hypothèses d'aménagement cotées, et un cahier des charges.

La seconde partie propose. Elle se lit dans un ordre voulu, du plus facile au plus lourd.

Trois mesures se décident sans budget d'investissement et sans étude, et pourraient l'être dans les trois mois. Elles ne règlent pas le problème de fond, mais elles permettraient d'en réduire immédiatement les effets.

Deux hypothèses d'aménagement traitent le fond, une par point de blocage. Elles sont dessinées à l'échelle et cotées, non pour être adoptées telles quelles, mais pour montrer qu'**une solution est géométriquement possible dans l'emprise actuelle**. La conception revient à la voirie et à un urbaniste.

Un cahier des charges de quatorze points dit ce à quoi nous tenons vraiment. C'est lui, et non nos plans, qui engage la discussion : tout aménagement qui le respecte nous convient.

Rien de ce qui suit ne sera porté par le conseil syndical sans concertation avec les habitants de la rue.

15 Les dix propositions, par ordre de faisabilité

Les dix mesures sont classées selon un critère simple : **leur capacité à être décidées rapidement et à produire un effet sans dépendre de l'accord d'un tiers.** Ce classement place en tête deux mesures modestes, et en dernier une convention avec l'hôtel.

	MESURE	QUI DÉCIDE	DÉLAI	COÛT POUR LA VILLE	DÉPEND D'UN TIERS ?
	PRIORITÉ 1 · DÉCIDABLE TOUT DE SUITE, SANS BUDGET D'INVESTISSEMENT				
1	**Vidéo-verbalisation de l'arrêt gênant aux deux points de blocage** Intégrer les n° 8 à 10 et le n° 23 aux sites où les arrêts gênants sont constatés à distance. Le dispositif existe à Paris depuis 2018 : il ne s'agit pas de créer un outil. C'est la seule mesure qui agisse en continu, sans présence sur place.	Ville de Paris	1 à 3 mois	Nul	**Non**
2	**Protection de l'accès pompiers de la gare, entre les n° 6 et 8** Installer des bornes amovibles à commande pompiers, afin d'empêcher que cet espace libre ne soit utilisé pour des arrêts en double file. L'enjeu est l'accès des secours autant que la circulation.	Ville + BSPP	1 à 3 mois	Quelques milliers d'euros	**Non**
3	**Arrêté encadrant l'arrêt et l'attente des autocars, et signalisation lisible des places réservées** Dépose uniquement sur les emplacements prévus, moteur coupé, sans attente en chaussée, créneaux réservés à l'avance. La signalisation devrait aussi interdire leur occupation par d'autres véhicules. Un arrêté est opposable : il ne suppose l'accord de personne.	Ville de Paris	1 à 3 mois	Nul	**Non**
	PRIORITÉ 2 · LA VOIRIE, SEULE RÉPONSE DURABLE				
4	**Bande d'arrêt continue côté impair, 3,30 m sur 180 m** Prise sur un trottoir de 9,45 m qui resterait large de 6,15 m, soit à 15 cm près la largeur retenue par la Ville en 2026 pour le trottoir d'en face. Elle supprimerait les manœuvres d'insertion, et devrait ainsi réduire fortement les interruptions de circulation liées aux autocars, tout en les éloignant du trottoir piéton.	Ville de Paris	12 à 24 mois	Marquage et bordures, ≈ 594 m²	**Non**
5	**Espace de dépose réglementé devant la gare, huit places** Quatre places le long du quai et quatre sur l'avenue du Maine, après la traversée, les deux voies de 3,50 m étant conservées sur toute la longueur. Un espace de 3,20 m permettrait d'attendre son tour sans gêner la circulation. L'aménagement demanderait de récupérer l'îlot vélo, de redresser localement la piste cyclable et de ramener le parvis de 13,70 à 9,80 m ; dans l'hypothèse présentée, aucun arbre ne serait supprimé. À concevoir selon le cahier des charges joint.	Ville de Paris	12 à 24 mois	Bordures et marquage, ≈ 220 m² de parvis	**Non**
6	**Une surélévation de chaussée côté pair, au droit du n° 26** Réduire la vitesse sur les 250 m de ligne droite du côté pair, empruntés la nuit à des régimes moteur sans rapport avec une desserte de quartier. Une surélévation unique la couperait sans supprimer aucun usage. Coussin ou plateau, au choix de la voirie avec la BSPP. Le dos d'âne est écarté par le décret de 1994, voir la rubrique Méthode.	Ville + BSPP	6 à 12 mois	Un ouvrage ponctuel	**Non**

15 Les dix propositions (suite)

	MESURE	QUI DÉCIDE	DÉLAI	COÛT POUR LA VILLE	DÉPEND D'UN TIERS ?
	PRIORITÉ 3 · ACCOMPAGNER, OBJECTIVER, RÉORIENTER				
7	**Mesurer le bruit pendant une semaine, puis envisager un suivi permanent** Une semaine de mesures au minimum, de jour comme de nuit, aux deux points de blocage, par la Ville avec Bruitparif ou par un bureau d'études. Elle objectiverait la situation et servirait de référence pour évaluer l'effet des mesures prises. Séparément : l'inscription de la rue parmi les sites candidats aux radars sonores, Paris étant l'une des sept collectivités de l'expérimentation ouverte en 2022.	Ville de Paris	3 à 6 mois	Faible	**Non**
8	**Réorientation d'une part de la dépose vers l'accès Pasteur** Orienter une partie des arrêts vers l'accès Pasteur de la gare, par une signalisation en amont et une information diffusée dans les outils de navigation et les informations voyageurs. Un vœu du conseil de quartier allait déjà dans ce sens en 2019.	Ville + SNCF Gares & Connexions	3 à 6 mois	Faible	**Partiellement**
9	**Présence programmée de la police municipale aux périodes sensibles** Une présence aux périodes où les nuisances sont les plus importantes : vendredis et dimanches soir, départs et retours de vacances, et certaines nuits pour les deux-roues motorisés. Elle permettrait aussi de constater les comportements les plus gênants et d'effectuer ponctuellement des mesures sonores. L'article R318-3 permet de verbaliser à 135 € un véhicule dont le niveau sonore dépasse la limite applicable. L'effet s'arrête cependant avec la patrouille.	Ville de Paris	Immédiat	Moyens humains	**Non**
10	**Convention avec l'exploitant de l'hôtel** Elle pourrait compléter le dispositif : horaires et réservation des créneaux d'autocars, personnel en voirie aux heures de pointe. Elle ne devrait toutefois pas conditionner la mise en œuvre des mesures relevant de la voirie.	Ville + exploitant	Indéterminé	Nul	**Oui**

CE QUI NE CHANGE PAS

Ces dix mesures ont un point commun : aucune ne touche au jardin ni aux arbres, et neuf sur dix ne dépendent de l'accord d'aucun tiers. Les trois premières ne demandent pas un euro d'investissement. Seule la mesure 5 a une contrepartie, et elle est dite page 21 : 220 m² de parvis.

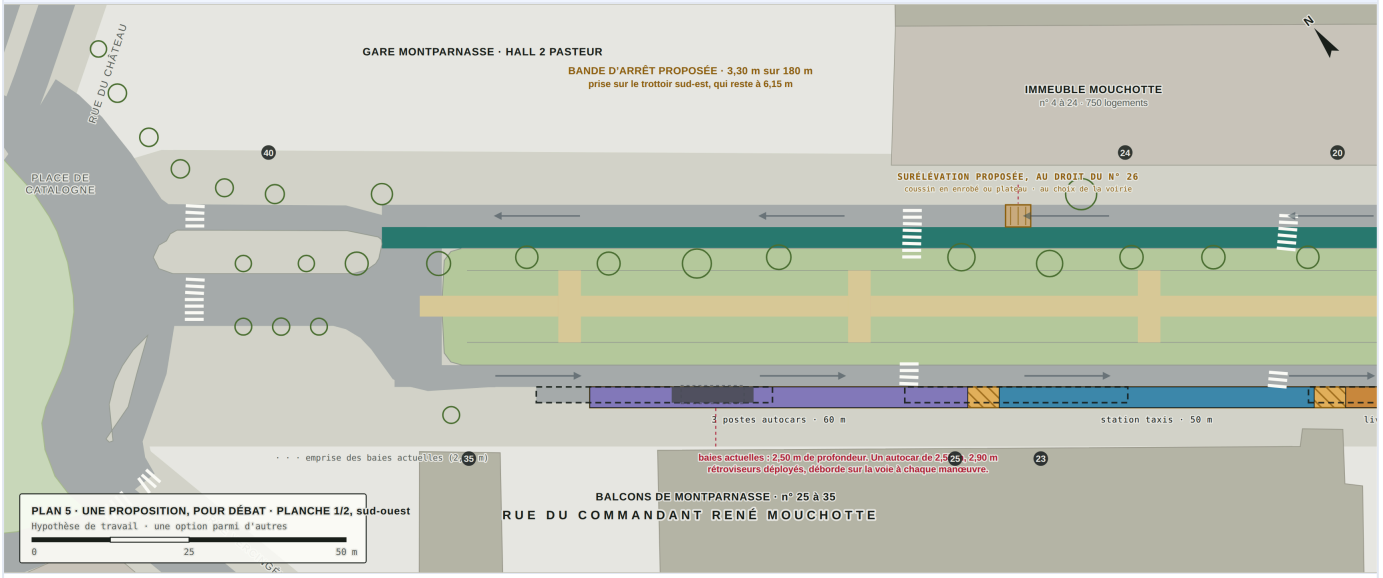
16 Hypothèse d'aménagement, côté hôtel

Une bande d'arrêt continue de 3,30 m sur 180 m, du n° 9 au n° 33, prise sur un trottoir de 9,45 m qui resterait large de 6,15 m. Elle accueillerait trois postes d'autocars, une station de taxis, une zone de livraison et une dépose libre.

Son intérêt principal n'est pourtant pas d'ajouter des places, mais de **supprimer la manœuvre d'insertion**, qui est la cause réelle des arrêts de circulation. Le long d'une bande continue, un véhicule se range en effet en ligne, d'un seul mouvement, sans reprise, sans monter sur le trottoir et sans immobiliser la file derrière lui.

PLAN 5 · HYPOTHÈSE DE TRAVAIL, PLANCHE 1/2

Une bande d'arrêt continue côté hôtel



Le liseré en pointillé rappelle l'emprise des baies actuelles ; l'autocar est dessiné à l'échelle, à ses dimensions réelles, rétroviseurs compris. La surélévation de la mesure 6 figure sur la voie du côté pair, au droit du n° 26.

PROPOSITION

D'autres options existent et ont été évoquées par des habitants : réduire la longueur de la bande, la fractionner, ou ne traiter que le côté gare. Le rôle de ce dessin est de rendre la discussion concrète, pas de la clore.

17 Hypothèse d'aménagement, côté gare

Rappel du relevé, établi en page 12 : 17,10 m entre bordures, dont 3,40 m de piste cyclable, 0,65 m de lisère et 2,95 m d'îlot de stationnement vélo, soit 10,10 m de chaussée utile pour les deux sens, et 6,90 m seulement sur les 26 derniers mètres avant le carrefour. La question posée ici est donc précise : **que peut-on loger dans ces 17,10 m sans retirer une voie ?**

Ce que la largeur permet, et à quel prix. Trois aménagements différents tiennent dans ces 17,10 m. Ils ne diffèrent pas par le principe, qui est le même, mais par le nombre de places qu'ils produisent et par ce qu'ils coûtent au parvis.

Une précision avant de comparer : **les quatre places d'appoint que nous proposons le long de l'avenue du Maine, après la traversée, ne dépendent d'aucun de ces choix.** Elles sont prises sur la chaussée de l'avenue, contre un trottoir existant, et elles s'ajoutent à chacune des hypothèses qui suivent. C'est le nombre de places *le long du quai de la gare* qui varie.

Le premier aménagement ne déplace que l'îlot vélo, sur un parvis large de 13,70 m juste à côté. Disons tout de suite ce que cela suppose : **l'îlot n'est pas un mobilier posé sur la chaussée**, c'est une plateforme surélevée et bordée, construite en 2025-2026. La déplacer demande de la déposer, de reprendre la bordure et de redessiner le tracé de la voie à cet endroit. C'est un chantier. La chaussée passe alors à 13,05 m, et comme l'îlot court le long de l'étranglement, le goulot y passe de **6,90 à 9,85 m** dans la même opération. Ni le parvis, ni la piste, ni un arbre ne sont touchés. Mais dans l'étranglement il ne reste alors que 9,85 m, soit les deux voies et 2,85 m : de quoi border la chaussée, pas de quoi y loger une place *et* le quai qui va avec. La dépose ne tient donc qu'après l'étranglement, sur seize mètres : **trois places**, sept avec l'appoint.

Le second décale en outre la piste cyclable de 3,90 m vers le parvis, qui passe de 13,70 à 9,80 m de large sur 73 m de long, soit environ 220 m². Ce que ce décalage achète, il faut le dire précisément, parce que ce n'est pas ce qu'on attend : **une place de plus, et surtout un quai de 4,20 m au lieu de 2,85**, sur lequel on peut poser une valise et laisser passer quelqu'un. La dépose descend le long de l'ancien étranglement au lieu de s'arrêter à son extrémité, et la piste redevient rectiligne au lieu de contourner l'îlot. Un décalage intermédiaire de 2 m suffirait à gagner la place ; il laisserait un quai de 2,30 m.

Pourquoi 73 m de parvis pour 22 m de places ? La question se pose, et la réponse tient à la piste cyclable. Les quatre places occupent 22 m, mais une piste ne se coude pas sur 22 m : elle doit se décaler progressivement, tenir son nouvel alignement, puis rejoindre l'existant. Le retrait est donc de 3,90 m sur 49 m, et il se referme sur les 24 m restants. **C'est la piste, et non les places, qui fixe la longueur reprise**, et c'est aussi pour cette raison qu'un décalage plus faible coûterait proportionnellement moins de parvis sans rien coûter en places.

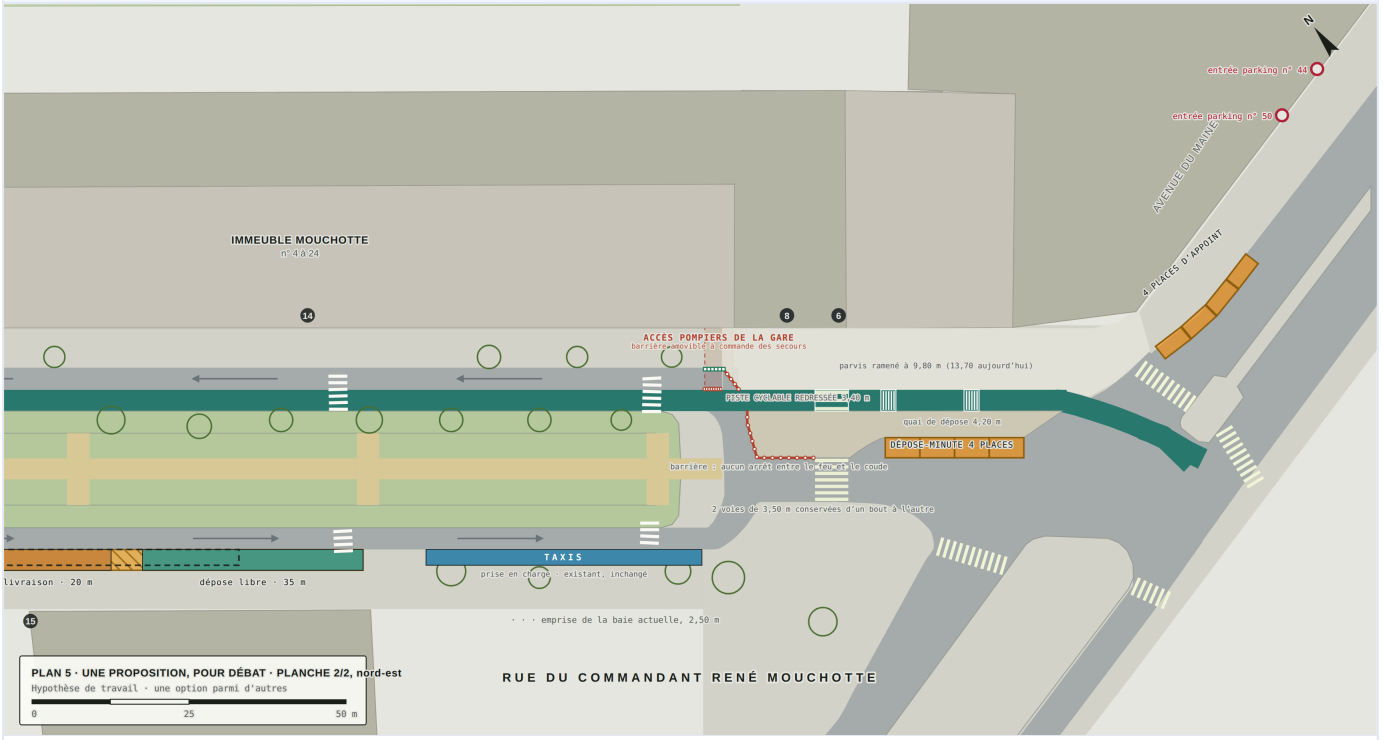
CE QUE L'ON DÉPLACE	PLACES	QUAI	PARVIS
L'îlot vélo seul	3 + 4 = **7**	2,85 m	inchangé
L'îlot vélo, et la piste de 2,00 m	4 + 4 = **8**	2,30 m	13,70 → 11,70 m
L'îlot vélo, et la piste de 3,90 m *(plan 5)*	4 + 4 = **8**	4,20 m	13,70 → 9,80 m

Le troisième est celui que nous n'avons pas su dessiner. Le plan des deux pages suivantes représente le second, parce que c'est celui qui nous paraît le plus efficace. **Nous ne demandons pas qu'il soit retenu. Nous demandons qu'une dépose soit créée, et nous montrons qu'elle est possible.**

17 Hypothèse d'aménagement, côté gare (vue d'ensemble)

PLAN 5 · HYPOTHÈSE DE TRAVAIL, PLANCHE 2/2

Un espace de dépose réglementé côté gare



Huit places : quatre le long du quai de la gare, quatre le long de l'avenue du Maine après la traversée. Les deux voies de 3,50 m sont conservées sur toute la longueur.

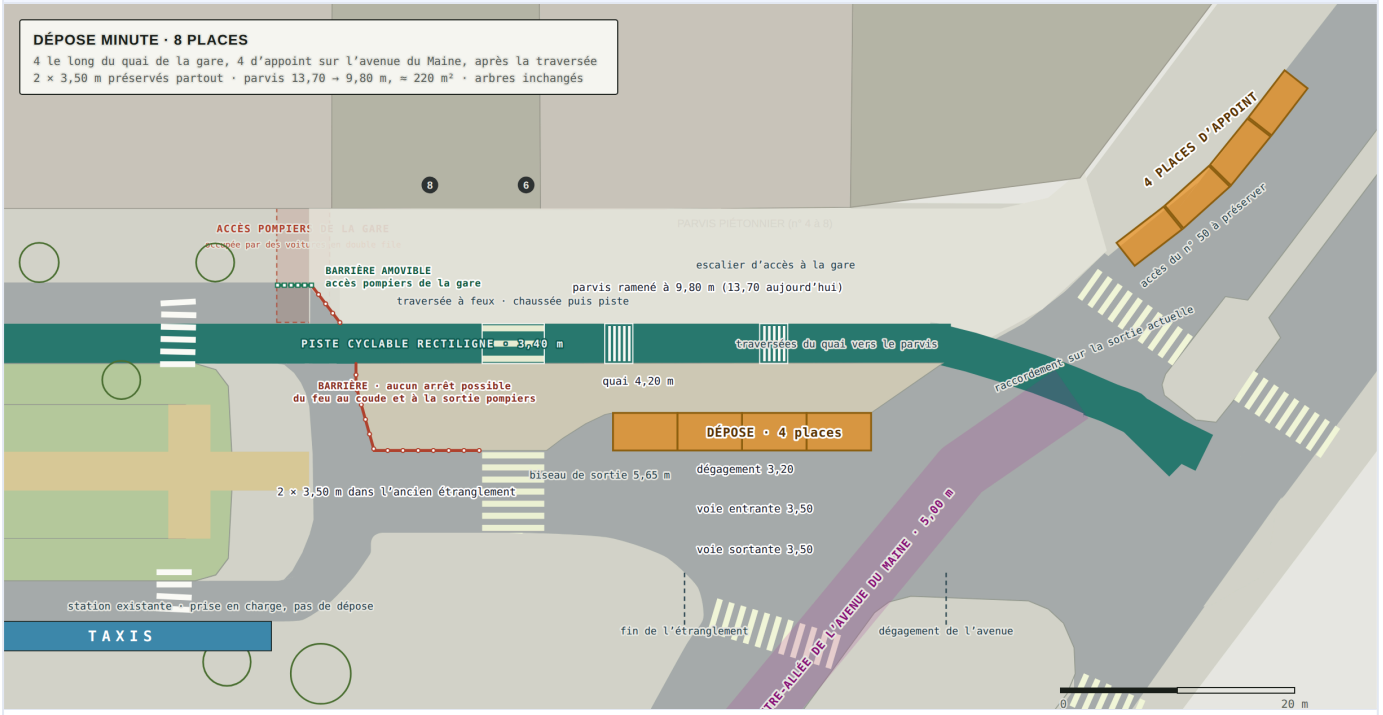
L'îlot vélo et l'élargissement du trottoir impair à l'embouchure du carrefour ne figurent dans **aucun jeu de données publiques** : ni dans OpenStreetMap, ni dans les couches trottoirs, terre-pleins, aires mixtes ou stationnement du plan de voirie de la Ville. Ils ont été construits en 2025-2026 et relevés ici sur place. Leurs cotes sont approximatives et demandent une vérification au décamètre.

C'est la proposition qui a suscité le plus de réserves parmi les habitants de la rue. Nous ne les écartons pas : deux pages plus loin, nous y répondons point par point.

17 Hypothèse d'aménagement, côté gare (détail)

PLAN 5 · PLANCHE DE DÉTAIL

La dépose, cotée



Toutes les cotes portées ici sont issues du relevé riverain et demandent une vérification au décamètre. Le dessin sert à montrer qu'une solution est possible dans l'emprise actuelle, pas à tenir lieu de projet.

CE QUI, DANS CE DESSIN, RELÈVE DU CHOIX

Trois points de ce dessin sont des choix, pas des évidences, et nous les signalons pour qu'ils soient discutés plutôt que découverts.

La barrière continue du feu au coude et devant la sortie pompiers. Sans elle, un véhicule peut encore s'arrêter en bordure, et l'arrêt gênant revient exactement là où il pénalise le plus la circulation. La barrière qui ferme l'accès pompiers doit être amovible, à commande des secours.

Le biseau de sortie de 5,65 m. Une place de plus tenait à cet endroit, mais elle débouchait à 10 cm de la traversée à feux : une voiture qui en sortait était sur le passage piéton avant d'avoir fini sa manœuvre. Nous avons préféré la supprimer.

Les quatre places d'appoint sur l'avenue du Maine. Elles se justifient par la pointe, où six à sept véhicules se présentent ensemble. Elles supposent deux vérifications que nous n'avons pas pu faire : la largeur réellement disponible de la chaussée à cet endroit, et l'emplacement de l'accès au parking du n° 50.

18 Protéger l'accès pompiers de la gare

La solution existe déjà, et elle est standard. En France, les accès de secours se protègent couramment par des bornes amovibles ou escamotables manœuvrées à la clé pompier, ou par une barrière levante commandée par les secours eux-mêmes. Ce sont des équipements de voirie courants, disponibles chez les fournisseurs habituels de la Ville : il n'y a ni matériel à concevoir, ni étude à mener. Le principe est simple : **l'accès reste ouvert aux secours à tout moment, et fermé le reste du temps.** L'effet d'aubaine disparaît sans que les interventions soient gênées. Le choix du dispositif revient à la voirie, en accord avec la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris.

Une pièce du même dispositif, et non une mesure isolée. La barrière qui ferme l'accès pompiers est le prolongement de celle qui longe la bordure du quai, du feu jusqu'au coude du n° 8. Toutes deux figurent sur la planche de détail de la page précédente. Prise seule, la fermeture de l'accès pompiers déplace l'arrêt sauvage de quelques mètres ; prise avec la dépose et le garde-corps, elle supprime le dernier endroit de la section où un véhicule peut encore s'arrêter en bordure. **C'est l'ensemble qui produit l'effet, pas chacune des pièces.**

Elle peut cependant être décidée seule et tout de suite : c'est la seule mesure de priorité 1 qui agisse physiquement sur la rue, et elle ne demande ni budget d'investissement, ni étude préalable.

À VÉRIFIER

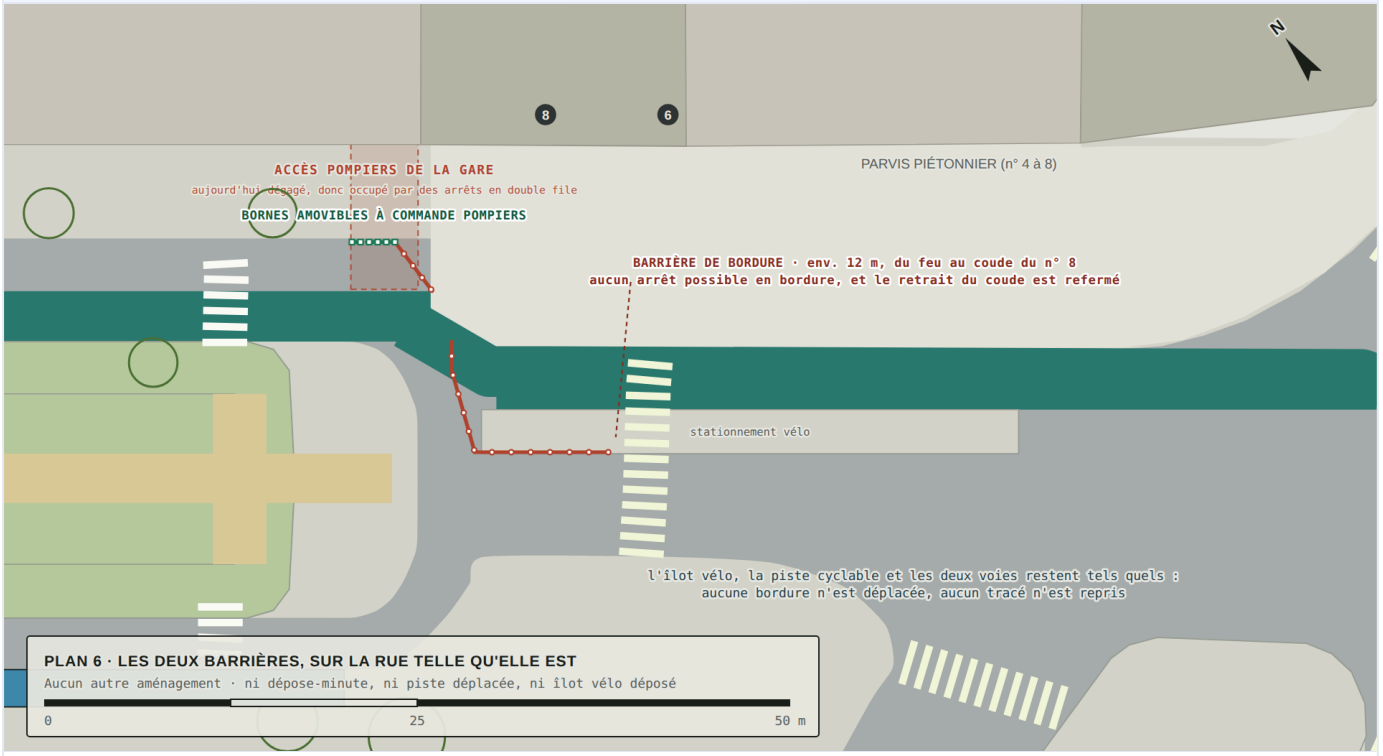
L'emprise exacte de cet accès, sa qualification réglementaire et le type de dispositif adapté restent à confirmer sur place, avec les services de la voirie et la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris. C'est la seule inconnue qui porte sur une mesure de priorité 1.

18 Les deux barrières, seules (sans autre aménagement)

Les deux barrières peuvent être posées sans rien changer d'autre, et la planche ci-dessous ne montre qu'elles. **Ni espace de dépose, ni piste cyclable déplacée, ni îlot de stationnement vélo déposé** : la rue reste telle qu'elle est, et aucune bordure n'est touchée. C'est ce qui les rend décidables tout de suite, indépendamment de l'étude d'aménagement.

PLAN 6 · LES DEUX BARRIÈRES

Sur la rue telle qu'elle est, sans autre aménagement



La barrière de bordure, d'environ 12 m, va du feu de l'avenue du Maine au coude du n° 8 et referme le retrait où un véhicule peut encore s'arrêter. Les bornes amovibles ferment l'accès pompiers, entre les n° 6 et 8.

CE QUE CELA NE RÈGLE PAS

Ce qu'elles ne font pas. Une barrière empêche l'arrêt en bordure ; elle n'empêche pas l'arrêt en pleine voie, et elle ne crée aucun endroit où déposer un voyageur. Elle protège le goulot d'étranglement, elle ne traite pas la dépose.

19 Une dépose encadrée, pas une dépose facilitée

L'objection, et elle est sérieuse. Des habitants de la rue se sont battus il y a une vingtaine d'années pour éviter qu'une dépose-minute ne s'installe à cet endroit, en visant surtout les taxis. Leur crainte est qu'un espace dédié légitime la dépose et en augmente le volume au lieu de l'encadrer. Elle mérite une réponse argumentée, pas une fin de non-recevoir.

Ce que nous en pensons. Le besoin de déposer ou de reprendre des voyageurs découle d'abord de la présence de la gare, qui accueille environ 200 000 voyageurs par jour, quel que soit le dessin de la chaussée. L'aménagement détermine en revanche les conditions dans lesquelles ces arrêts se déroulent. Un espace de dépose ne change donc pas le nombre d'arrivées ; il change l'endroit où l'arrêt se fait, et le temps qu'il dure.

La crainte exprimée désigne cependant un risque réel : **celui d'un espace dessiné comme un stationnement plutôt que comme une dépose.** Ce qui fait échouer ce type d'aménagement, ce n'est pas le nombre de véhicules qui s'y arrêtent, c'est le temps qu'ils y restent. Nous proposons donc que la demande adressée à la Ville ne porte pas sur un principe, mais sur un cahier des charges.

Les huit conditions que nous proposons d'inscrire dans la demande

1. **Arrêt seulement, jamais stationnement, à toute heure.** Signalisation dédiée et marquage au sol continu, visuellement distinct de la chaussée courante.
2. **Une durée maximale courte, affichée et contrôlable**, de l'ordre de 5 minutes.
3. **Un dimensionnement calé sur le débit réellement observé**, et pas au-delà. Un espace surdimensionné se transforme en réserve de stationnement.
4. **Aucun équipement qui invite à attendre** : ni abri, ni banc, ni place en épi.
5. **Un contrôle qui ne dépende pas d'une présence humaine sur place** : vidéo-verbalisation, ou borne d'arrêt minute à décompte, deux dispositifs déjà employés en France. L'arrêt ou le stationnement gênant relève d'une contravention de 4^{e} classe, à 135 €.
6. **Une géométrie qui empêche physiquement l'arrêt en double file**, plutôt qu'un marquage qui se contente de l'interdire.
7. **Une contrepartie sur le reste du linéaire** : la verbalisation effective ailleurs, pour que l'espace dédié devienne la seule option légale, et une signalisation en amont renvoyant une part du flux vers l'accès Pasteur.
8. **Une évaluation à six mois et à un an**, avec le capteur de bruit comme juge de paix, et la possibilité assumée de revenir en arrière si le dispositif produit l'effet inverse.

19 Une dépose encadrée (suite)

Les six conditions de tracé

Les huit points ci-dessus portent sur l'usage. Six autres portent sur le dessin, et ce sont eux, et non notre plan, auxquels nous tenons. **Tout aménagement qui les respecte nous convient**, y compris, et nous le dirons volontiers, un aménagement qui touche moins que le nôtre à la piste cyclable et au parvis.

1. **Deux voies de 3,50 m préservées en permanence**, dans les deux sens, sur toute la longueur. Un aménagement qui congestionne la rue déplace le bruit, il ne le supprime pas.
2. **Aucune emprise sur l'axe de l'avenue du Maine ni sur sa contre-allée**, avant comme après le carrefour : cet axe porte les bus, et le bloquer créerait une nuisance à la place d'une autre.
3. **Un endroit où attendre son tour** qui ne bloque ni les voies, ni le carrefour.
4. **Aucune bordure où un véhicule puisse s'arrêter** entre le feu et le coude du n° 8, ni devant la sortie pompiers. Une place mal placée ne se corrige pas par un panneau, elle se corrige par une barrière.
5. **Les traversées piétonnes maintenues et lisibles**, y compris à travers la piste cyclable, et aucune place débouchant sur un passage piéton.
6. **Les arbres conservés**, tous.

Qui dessine quoi. Notre plan vise avant tout à montrer qu'une solution est géométriquement possible dans l'emprise actuelle, et que les largeurs suffisent. Il ne prétend pas être un projet. La conception définitive relève de la Direction de la voirie et d'un urbaniste, à qui reviennent les rayons de giration, la visibilité, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, l'insertion des traversées piétonnes, le drainage, ainsi que l'organisation et le calendrier des travaux. **Nous demandons que ce travail soit engagé, et nous nous engageons à y participer.**

20 Le projet de dépose-minute de la rue du Départ

Un argument peut nous être opposé, et nous préférons y répondre d'avance. La création, dans les prochaines années, d'un espace de dépose-minute au niveau de la rue du Départ est une perspective utile, et nous n'avons aucune raison de nous y opposer. Elle ne traite pas, en revanche, le flux dont ce dossier parle.

La rue du Départ dessert la place Raoul Dautry et l'entrée principale de la gare ; la rue Mouchotte dessert l'entrée située à l'opposé, à quelque 300 m de là. **L'élargissement du parvis côté Mouchotte a fait de cette entrée un point d'accès plus central et plus direct aux voies**, et la part des voyageurs qui entrent et sortent par là s'en est trouvée accrue. C'est cet usage, favorisé par l'aménagement lui-même, qui produit à cette hauteur de la rue le flux de prise en charge et de dépose décrit en première partie.

Or un voyageur qui sort par la rue Mouchotte parce que c'est le chemin le plus court ne remontera pas 300 m pour retrouver son taxi près d'une entrée qui l'éloigne de son quai. **Déplacer l'offre de dépose ne déplace pas l'usage lorsque l'usage est commandé par la géométrie des accès.** Un aménagement rue du Départ absorbera une part du flux de la place Raoul Dautry ; il laissera largement intact celui de la rue Mouchotte.

Les deux sujets ne s'excluent donc pas, et n'ont pas à être traités l'un après l'autre. L'étude que nous demandons porte sur environ 800 m² de voirie aux deux points de blocage de la rue Mouchotte. Elle peut être engagée dès maintenant, indépendamment du calendrier de la rue du Départ, et son résultat restera utile quel que soit ce calendrier. Nous demandons du reste que le relevé des arrêts de dépose soit fait aux deux endroits : il trancherait la question mieux que nos argumentaires.

DEUX ENTRÉES, DEUX FLUX

RUE MOUCHOTTE	Entrée latérale devenue, depuis l'élargissement du parvis, l'accès le plus court aux voies pour une part des voyageurs. C'est là que le flux de dépose s'est formé, et c'est l'objet de ce dossier.
PLACE RAOUL DAUTRY	Entrée principale, à quelque 300 m de la précédente, avec un cheminement plus long jusqu'aux quais. C'est elle que desservirait un aménagement de la rue du Départ.

À VÉRIFIER

Nous ne connaissons de ce projet que ce qui en a été dit publiquement : ni son emprise, ni son calendrier, ni le nombre d'emplacements envisagés ne nous sont connus. **Nous demandons ces éléments**, et nous adapterons notre analyse s'ils contredisent ce qui précède.

21 Ce que nous demandons

Un nouveau rendez-vous

Nous demandons un nouveau rendez-vous, cette fois sur la base d'un relevé précis, de propositions chiffrées et de demandes directement opérationnelles. Des rendez-vous ont déjà eu lieu ces derniers mois, sans changement visible dans la rue ; nous ne le rappelons pas pour en faire reproche, mais pour dire ce qui change.

Un constat qui ne repose pas sur une seule visite

Les nuisances sont irrégulières. Sauf devant le n° 8 et face à l'hôtel, les klaxons ne sont pas continus : une observation ponctuelle peut ne rien faire apparaître, alors que plusieurs séquences se succèdent parfois en quelques minutes. Les périodes de pointe elles-mêmes sont irrégulières.

Une visite d'une heure peut donc ne rien montrer, et fournir un argument contraire à ce que vivent les riverains au quotidien. **Une mesure continue sur au moins une semaine est nécessaire pour caractériser la situation**, par un tiers dont c'est le métier. Reste à trancher qui la commande et qui la finance : c'est l'une des questions à poser à ce rendez-vous.

Ce que nous demandons à la Ville

1. **De réunir rapidement** une délégation du conseil syndical, la Mairie du 14^{e} et la Direction de la voirie et des déplacements.
2. **D'apporter une réponse formalisée sous trois mois** sur les trois mesures immédiatement réalisables, avec un calendrier indicatif de mise en œuvre. Elles ne demandent ni budget d'investissement, ni étude, ni accord d'un tiers.
3. **De réaliser ou faire réaliser une mesure acoustique continue** d'au moins une semaine, de jour comme de nuit, aux deux points de blocage.
4. **D'engager une étude de réaménagement de la voirie** à ces deux points, à partir de cette mesure et d'un relevé des arrêts de dépose, qui n'existe à ce jour nulle part.
5. **De conduire cette étude avec les riverains**, sur la base du cahier des charges que nous joignons, et sans remettre en cause les acquis du réaménagement de 2026.

CE QUI NE CHANGE PAS, ET CE QUI BOUGE

Cette page est la dernière, et le point mérite d'être redit là où la décision se prend. **Rien de ce qui est demandé ci-dessus ne défait l'opération de 2026** : la promenade, ses arbres et le principe du parvis piétonnier survivent à chacune des dix mesures.

Deux choses bougent, et elles sont sur la table dès maintenant plutôt qu'à la fin de l'étude. Le parvis perd 3,90 m de large sur 73 m de long, et la piste cyclable y est redressée. C'est la contrepartie d'une dépose qui sort de la voie de circulation, et nous l'acceptons si elle est nécessaire. **En revanche, si un autre tracé permet d'obtenir le même résultat avec une emprise moindre, c'est celui-là qui devra être retenu**, et nous le dirons.

21 Ce que nous demandons (suite)

Deux échéances, à décider séparément

La dépose demande des travaux, donc des mois. Le bruit, lui, est quotidien. Deux décisions peuvent donc être prises indépendamment l'une de l'autre, et nous demandons les deux.

- **Sous trois mois, sans chantier :** protéger par des barrières les bordures où l'arrêt bloque, entre le feu et le coude et devant la sortie pompiers. Ce n'est pas la solution, c'est ce qui peut être fait tout de suite, et cela ne préjuge d'aucun aménagement.
- **Sous douze à vingt-quatre mois, au fond :** l'aménagement complet, sur ce tracé ou sur un autre.

Reste un point que nous ne pouvons pas traiter nous-mêmes. **Le nombre de véhicules qui déposent et la durée de leur arrêt n'ont jamais été comptés**, et c'est pourtant le seul moyen de dimensionner la dépose autrement qu'à l'estime. Ce relevé demande une semaine de comptage continu : il relève de la Ville, ou d'un bureau d'études qu'elle mandate, au même titre que la mesure acoustique. Nous demandons qu'il soit conduit avant l'étude d'aménagement.

POUR LE CONSEIL SYNDICAL PRINCIPAL

Nom, qualité, date

22 Méthode, sources et réserves

Sources

Ville de Paris, plan de voirie, couche « trottoirs », API Explore v2.1, téléchargée le 7 septembre 2026 : 83 lignes de bordure, fusionnées par extrémités communes, simplifiées à 0,20 m et reprojetées dans le repère de la rue. Registre municipal des arbres. Registre du stationnement d'avant travaux. Présentation du projet sur paris.fr. Vues aériennes 2026. Description des usages par les riverains.

Ce qui est solide

Les profils en travers avant et après, les largeurs de chaussée, la géométrie des deux extrémités, l'emprise et la profondeur des quatre baies d'arrêt, la position des arbres, les sens de circulation.

Ce qui reste à confirmer

La largeur exacte de l'îlot de stationnement vélo, et donc celle de la chaussée utile. Le plan de voirie ne donne que les bordures, 17,10 m entre elles. Le reste du profil est reconstitué : 3,40 m de piste autour d'un axe relevé par OpenStreetMap à D 16,55, 2,95 m d'îlot vélo mesurés sur vue aérienne, 10,10 m de chaussée utile par différence, et 0,65 m de lisère entre la piste et la bordure du parvis, qui est le résidu du calage. Deux mesures au décamètre verrouillent l'ensemble : la largeur de l'îlot vélo, et celle de la chaussée entre la bordure du trottoir impair et cet îlot, au droit du n° 6. C'est la vérification la plus utile du dossier. L'affectation réglementaire de chaque baie. L'emprise exacte de l'accès pompiers de la gare et le dispositif adapté. Le point de croisement entre la voie du côté pair et la piste cyclable, entre les n° 8 et 10. La largeur disponible sur la contre-allée ouest de l'avenue du Maine. Le profil d'avant travaux, reconstitué et non relevé. Le plan de voirie de la Ville s'est révélé en retard sur la configuration réelle du carrefour de l'avenue du Maine : sur ce point, la vue aérienne prime. Le nombre de riverains exposés, enfin, que nous avançons à environ 2 000 pour la seule rue du Commandant René Mouchotte, sans l'avoir établi par un comptage : c'est un ordre de grandeur, à confirmer sur les données de population de l'îlot. Et le trafic journalier moyen de la rue, que seule la Ville peut fournir, et dont dépend le choix du dispositif de la mesure 6.

22 Méthode, sources et réserves (suite)

Comment les cotes du côté gare ont été établies

Le plan de voirie ne donne que les bordures, 17,10 m entre elles. Le reste du profil est reconstitué : la bordure du trottoir impair à D 1,80, celle du parvis à D 18,90 et l'axe de la piste cyclable à D 16,55, d'où **13,05 m** d'enrobé disponible pour les deux sens. La numérotation de la rue est calée sur la Base Adresse Nationale, et l'accès pompiers de la gare sur sa position relevée, entre les n° 6 et 8.

Ce que nous ne demandons pas

Un réglage des feux de l'avenue du Maine ne figure pas dans nos propositions : la remontée de file vient des arrêts et non du cycle du feu, et la mesure ne changerait rien. Nous préférons une liste courte et défendable à une liste longue, parce qu'une proposition sans effet affaiblit celles qui en ont un.

Pour la même raison, la mesure 6 ne demande pas un **ralentisseur de type dos d'âne**. Le décret du 27 mai 1994 l'interdit sur les voies dont le trafic dépasse 3 000 véhicules par jour comme sur celles desservant un centre de secours, et la rue relève probablement des deux cas. Le coussin en enrobé et le plateau surélevé, eux, ne sont couverts par aucune interdiction de cette nature : ils relèvent de recommandations du Cerema, et le plateau s'accommode d'un trafic soutenu comme du passage d'engins lourds. Nous demandons donc une surélévation, et laissons à la voirie et à la Brigade de sapeurs-pompiers le choix du dispositif.

Nature des propositions

Les mesures 1 à 3 et 7 à 10 relèvent de décisions et de dispositifs existants de la Ville. Les mesures 4 à 6 sont des hypothèses dessinées à l'échelle, destinées à ouvrir une étude. Elles n'ont fait l'objet d'aucune étude de circulation, de sécurité routière ni d'accessibilité : c'est précisément ce que nous demandons à la Ville d'engager.

Ce dossier a été établi par des riverains, sans qualification technique en matière de voirie. Il est présenté sous cette réserve, et ses auteurs sont à la disposition des services de la Ville pour toute vérification ou correction.

Plans consultables et actualisés : **https://apaiser-mouchotte.netlify.app/**