

Des blocages quotidiens, des nuisances qui exaspèrent les riverains

Note de synthèse à l'attention du conseil syndical principal de l'immeuble Mouchotte, septembre 2026

Le réaménagement achevé en mai 2026 a produit plusieurs résultats importants. Quatre des six voies de circulation ont notamment laissé place à une promenade plantée continue de 18,50 m de large. Notre démarche ne remet pas en cause ces acquis : elle porte sur les conditions d'arrêt des véhicules qui desservent chaque jour la gare et l'hôtel.

Avant 2026, les contre-allées permettaient aux véhicules de s'arrêter sans interrompre la circulation générale. Depuis le réaménagement, elles constituent les seules voies de circulation : un véhicule qui s'y arrête bloque donc la circulation derrière lui.

Le projet n'a pas prévu de réponse aux arrêts que la gare et l'hôtel produisent chaque jour. La gare Montparnasse accueille environ 200 000 voyageurs par jour, l'hôtel Pullman compte quelque 1 000 chambres, et une partie de ces voyageurs arrive en taxi, en VTC ou en autocar. Faute d'emplacement dédié, ils s'arrêtent sur l'unique voie de circulation, ce qui provoque des blocages et les klaxons qui les accompagnent. Environ 2 000 riverains sont susceptibles d'être concernés.

Les adaptations envisagées restent d'ampleur limitée : de l'ordre de 800 m² de marquage et de bordures, soit environ 6 % de l'emprise réaménagée, dont trois mesures sans chantier ni budget. Ni le jardin, ni les arbres, ni la promenade ne sont touchés.

Côté gare, la principale modification proposée serait de réduire la largeur du parvis, de 13,70 à 9,80 m sur 73 m, soit environ 220 m². Elle permettrait de créer un espace de dépose distinct de la voie de circulation et, ainsi, de réduire fortement les blocages à l'origine des klaxons.

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

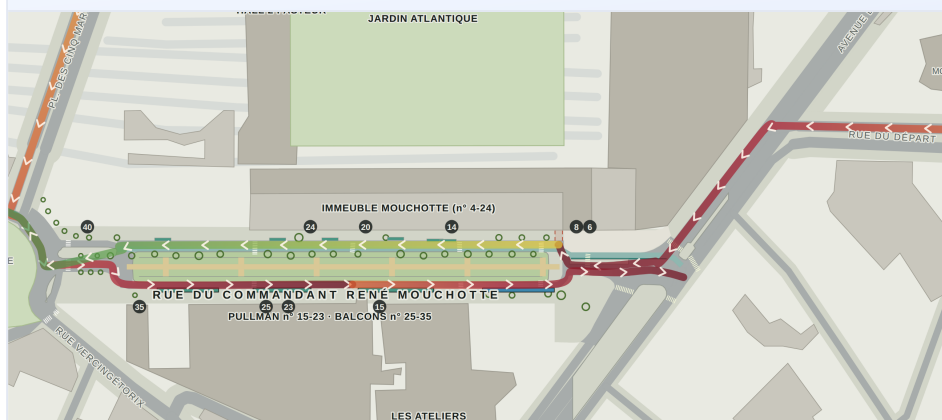
3

mesures décidables sous 3 mois, par la Ville seule

Le réaménagement a profondément transformé le profil de la rue. Quatre voies de circulation ont laissé place à une promenade plantée de 18,50 m de large, continue sur 254 m. La Ville annonce 3 000 m² végétalisés, 193 arbres nouveaux et 500 m de pistes cyclables, auxquels s'ajoutent 48 arbres conservés. **Nous ne demandons aucun retour en arrière sur cet aménagement** : notre démarche porte sur un problème d'usage apparu après sa mise en service.

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**.

Les deux points où la rue se bloque



3 Ce que nous proposons

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**. La dernière colonne le rend visible mesure par mesure.

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° 8-10 et le n° 23 aux sites où les arrêts gênants sont constatés à distance. Le dispositif existe depuis 2018.	Ville de Paris	1 à 3 mois	Nul	Non
2 Protection de l'accès pompiers de la gare, entre les n° 6 et 8 Des bornes amovibles à commande pompiers, pour empêcher que cet espace libre ne serve aux arrêts en double file.	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 sur les emplacements prévus, moteur coupé, sans attente en chaussée. Et une signalisation qui interdise leur occupation par d'autres véhicules.	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 à 6,15 m. Supprimerait les manœuvres d'insertion, et donc l'essentiel des interruptions de circulation.	Ville de Paris	12 à 24 mois	Marquage et bordures, ≈ 594 m²	Non
5 Espace de dépose réglementé devant la gare, huit places Huit places et un endroit où attendre, sans qu'aucun arbre ni aucune voie ne soit supprimé. La contrepartie : 220 m² de parvis et le redressement d'une piste récente.	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 Une surélévation ponctuelle à mi-parcours, pour réduire la vitesse sur 250 m de ligne droite.	Ville + BSPP	6 à 12 mois	Un ouvrage ponctuel	Non
PRIORITÉ 3 · ACCOMPAGNER, OBJECTIVER, RÉORIENTER				
7 Mesurer le bruit pendant une semaine, puis envisager un suivi permanent Une semaine de mesures au minimum, aux n° 8 et n° 23, jour et nuit. Et, séparément, la candidature de la rue aux radars sonores.	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 la signalisation et l'information voyageurs. Un vœu du conseil de quartier allait 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 Aux périodes sensibles et la nuit, avec sonomètres. L'article R318-3 permet de verbaliser un véhicule dont le niveau sonore dépasse la limite applicable. L'effet s'arrête avec la patrouille.	Ville de Paris	Immédiat	Moyens humains	Non
10 Convention avec l'exploitant de l'hôtel Un complément utile pour organiser horaires et réservations, mais qui ne devrait pas conditionner les mesures relevant de la voirie.	Ville + exploitant	Indéterminé	Nul	Oui

4 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.

Les signataires se sont prononcés sur le constat et sur la demande d'action, non sur un plan.

5 Ce que nous demandons à la Ville

1. **Un rendez-vous**, sur la base d'un relevé précis, de propositions chiffrées et de demandes opérationnelles.
2. **Une réponse formalisée sur les trois mesures de priorité 1**, sous trois mois, avec un calendrier indicatif de mise en œuvre.
3. **Une mesure acoustique continue d'au moins une semaine, de jour comme de nuit**, par un tiers qualifié. Les nuisances sont irrégulières : une observation ponctuelle peut ne rien faire apparaître, alors que plusieurs séquences de klaxons se succèdent parfois en quelques minutes.
4. **L'engagement d'une étude de réaménagement de la voirie** aux deux points de blocage, en concertation avec les habitants, à partir d'un relevé des arrêts de dépose qui n'existe à ce jour nulle part.

Un projet de dépose-minute rue du Départ ne rendrait pas cette étude inutile. Il desservirait l'entrée principale de la gare, à quelque 300 m de là. Depuis l'élargissement du parvis, l'entrée par la rue Mouchotte est devenue pour une part des voyageurs l'accès le plus direct aux voies : le flux de dépose est né là, et il ne se déplacera pas de 300 m.

CE QUI NE CHANGE PAS

Aucune de ces demandes ne suppose de revenir sur l'aménagement de 2026. Les adaptations envisagées restent localisées : elles ne remettent en cause ni le jardin, ni les arbres, ni la promenade centrale, ni le nombre de voies de circulation. Elles portent sur l'organisation des espaces d'arrêt et, côté gare, sur une partie du parvis.

POUR LE CONSEIL SYNDICAL PRINCIPAL

Nom, qualité, date

PIÈCES JOINTES

Dossier complet, 30 pages, avec les plans à l'échelle, le détail des cotes et le cahier des charges de la dépose.

Plans en ligne : <https://apaiser-mouchotte.netlify.app/>