

Le quartier après réaménagement. Image de projet.

# Les constats

**Ce que le réaménagement de 2026 a produit, et ce qu'il n'a pas traité.** Le profil de la rue avant et après les travaux, relevé à l'échelle sur les plans de voirie de la Ville, les deux endroits où la circulation se bloque, et ce que les riverains entendent. Ce document ne propose rien : il établit.

RELEVÉ DE VOIRIE · CONSTAT SEUL


01 Les acquis du réaménagement, qui ne sont pas en cause

02 Le profil de la rue, avant et après, coté d'une façade à l'autre

03 Les deux points de blocage, et ce qui les produit

04 Ce qui est solide, et ce qui reste à vérifier


Document de travail établi par des riverains, destiné à être discuté et amendé. Il ne contient aucune proposition d'aménagement : celles-ci font l'objet des documents 2 à 4. Plans consultables et actualisés : **https://apaiser-mouchotte.netlify.app/**

# 1 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

VOIES DE CIRCULATION
**6 → 2**
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

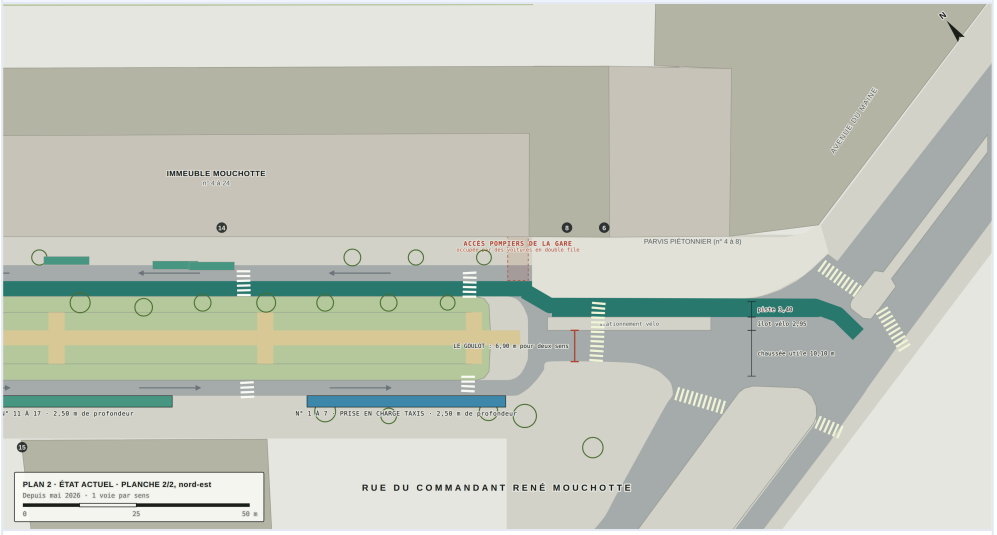
## 2 Les acquis du réaménagement

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.

## 3 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.

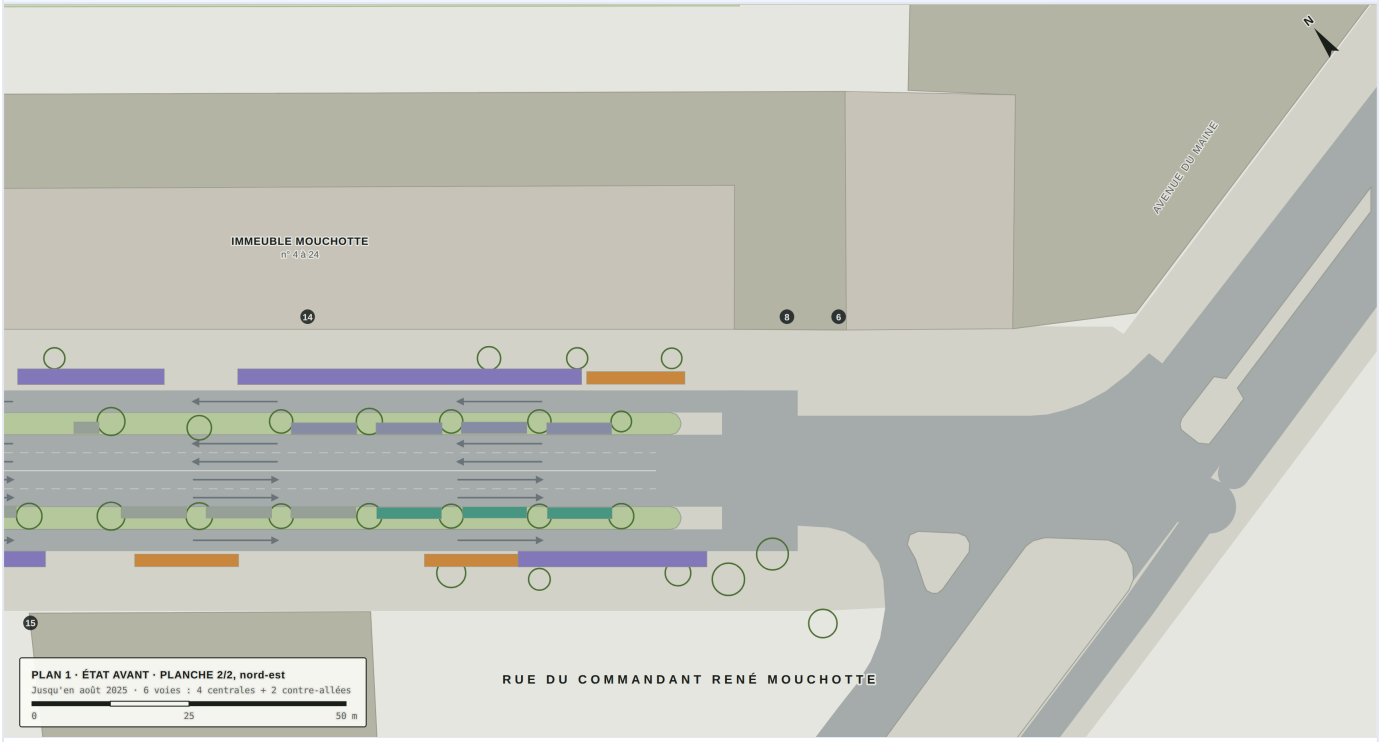
Du côté impair, quatre baies d'arrêt en encoche subsistent, sur 163 m des 320 m de rue. Elles font 2,50 m de profondeur, alors qu'un autocar de tourisme mesure 2,55 m hors tout et 2,90 m rétroviseurs déployés.

**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.**

# 4 La rue avant les travaux

PLAN 1 · ÉTAT AVANT, PLANCHE 2/2

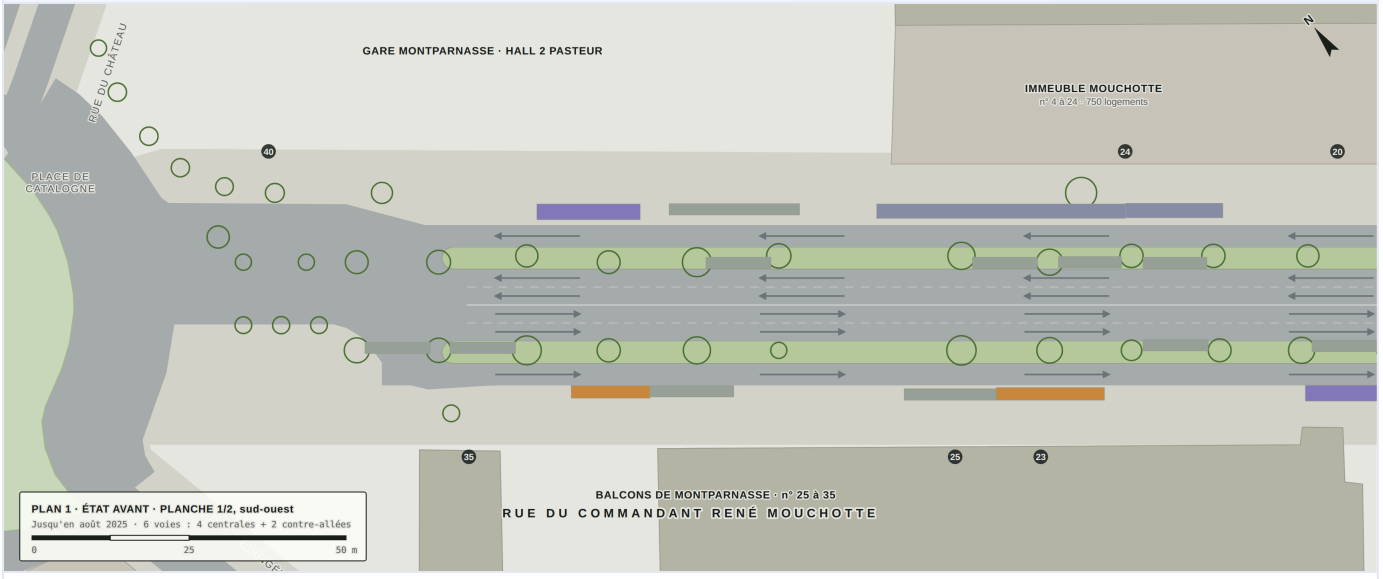
## Côté gare, jusqu'en août 2025




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

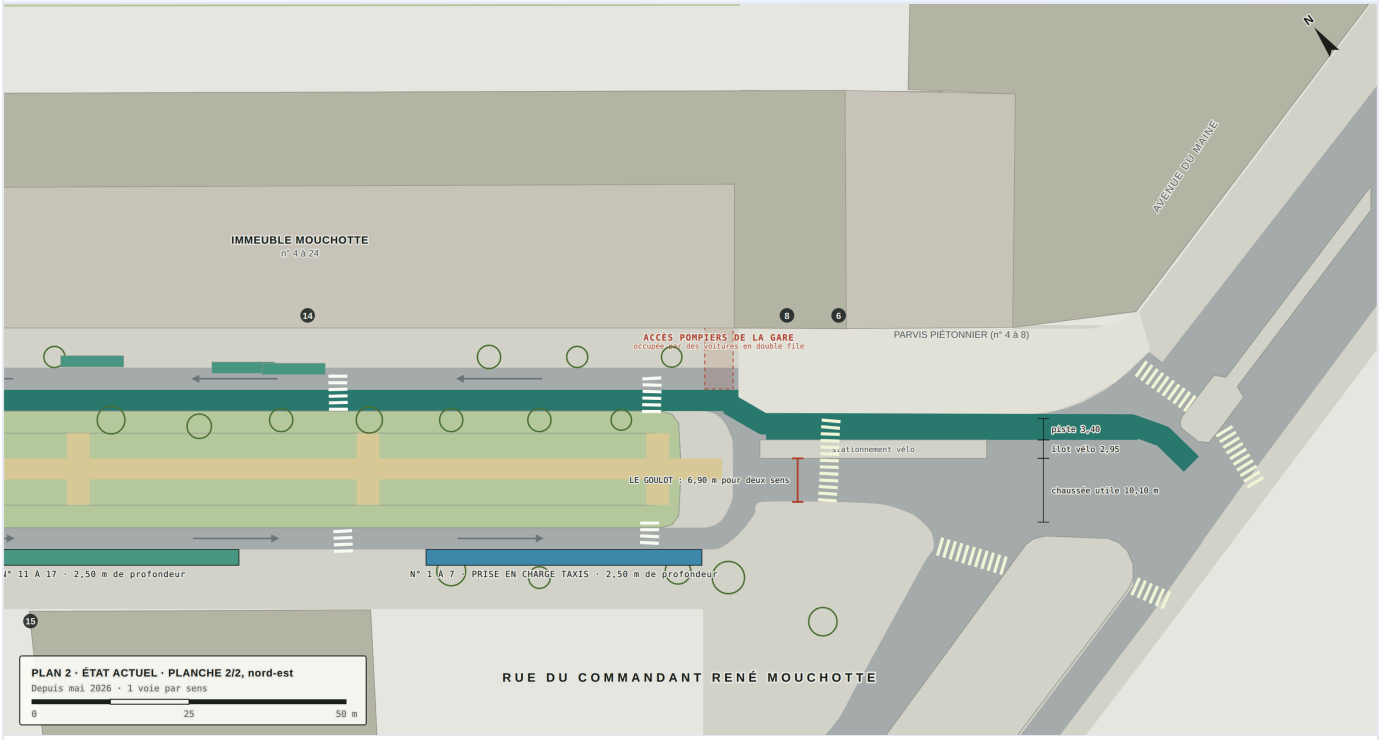



Même profil sur toute la longueur. Les terre-pleins s'interrompaient avant la place de Catalogne, où les contre-allées rejoignaient les voies centrales.

# 5 La rue aujourd'hui

PLAN 2 · ÉTAT ACTUEL, PLANCHE 2/2

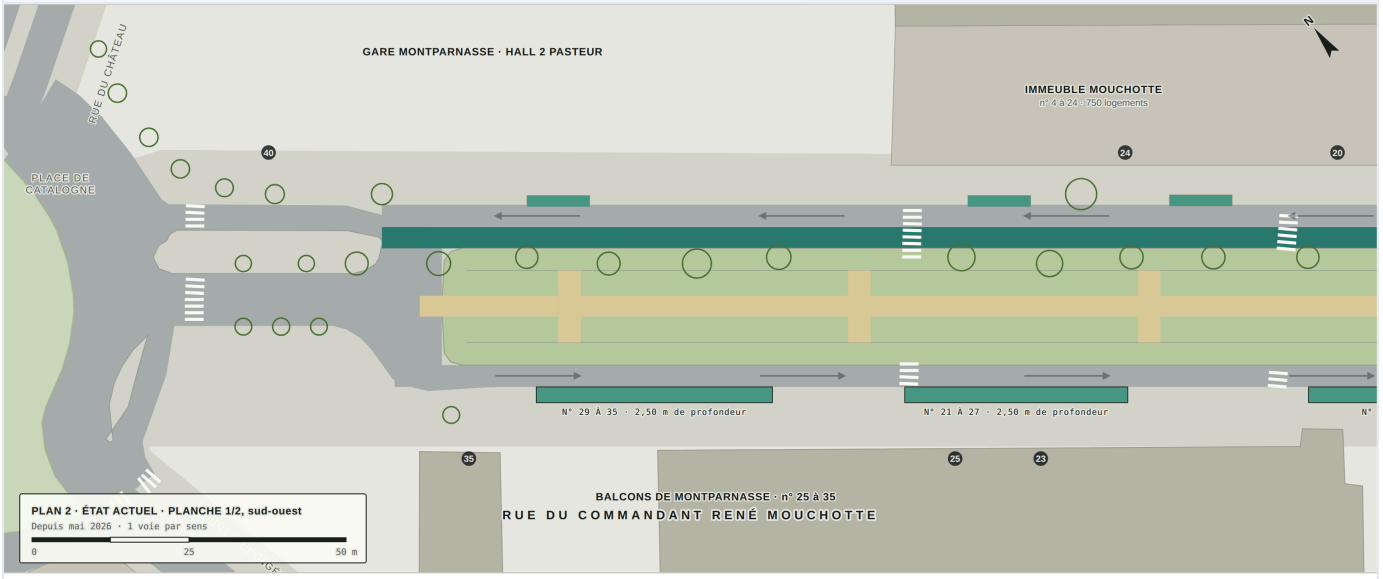
## Côté gare, depuis mai 2026




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.

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

Ce tableau est le cœur factuel du constat. Il se lit en une minute, et il montre l'essentiel : **l'emprise n'a pas bougé d'un centimètre**, 44,60 m de façade à façade avant comme après, et **la largeur des deux voies qui restent n'a pas bougé non plus**. Ce qui a changé, c'est le nombre de voies disponibles pour contourner un véhicule à l'arrêt.

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

COMMENT VÉRIFIER CE TABLEAU

Ce tableau se vérifie, et nous demandons qu'il le soit. Les largeurs viennent de la couche « trottoirs » du plan de voirie de la Ville, qui est publique et téléchargeable : n'importe qui peut refaire le relevé.

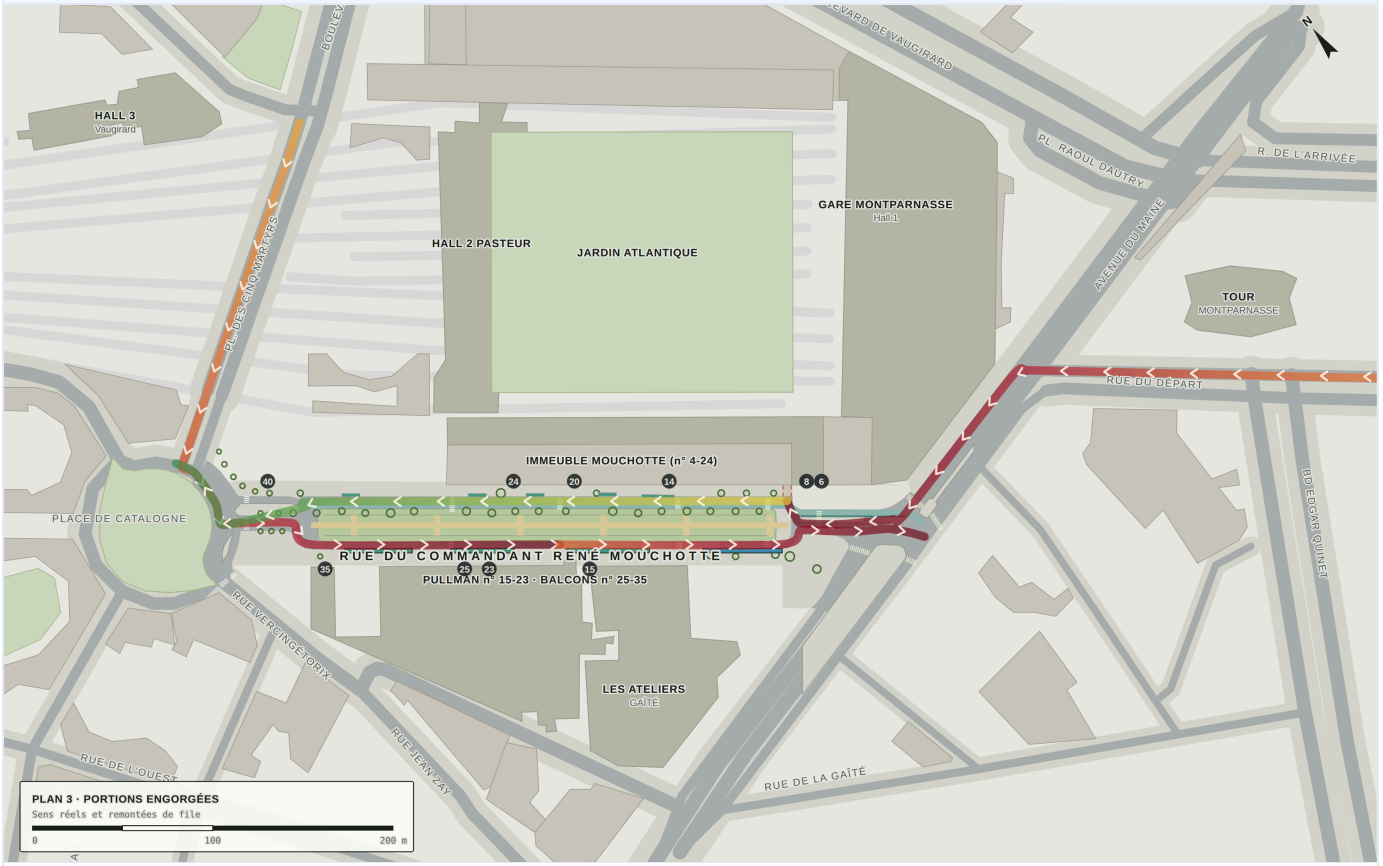
Deux cotes seulement échappent à cette source, parce qu'elles concernent des ouvrages construits en 2025-2026 qui ne figurent dans aucun jeu de données : la largeur de l'îlot de stationnement vélo devant la gare, et celle de la chaussée entre la bordure du trottoir impair et cet îlot, au droit du n° 6. **Deux mesures au décamètre verrouillent l'ensemble**, et c'est la vérification la plus utile de tout le dossier.

## 7 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.

## 8 Côté gare : une dépose 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.

## 9 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.

OÙ VA LA SUITE

Ces deux phénomènes n'appellent pas la même réponse, et c'est pourquoi ils sont traités dans deux documents différents. **La signalisation et l'arrêté relèvent du document 2**, puisqu'ils ne demandent aucun travaux. **Le dimensionnement des baies relève du document 4**, puisqu'il suppose de reprendre la bordure.

## 10 Ce que les riverains entendent

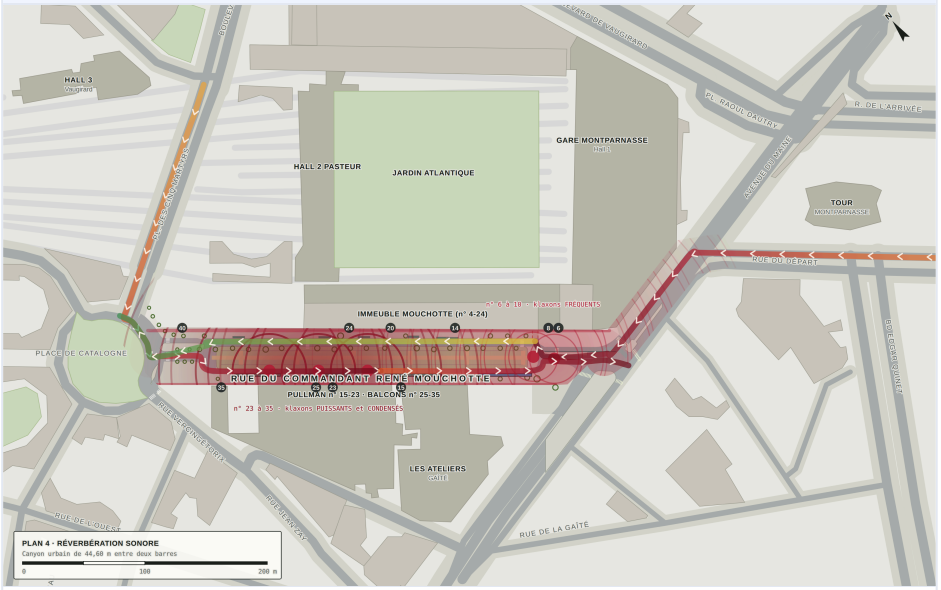
**Ce que la géométrie explique.** Dans une rue ordinaire, un blocage de voirie resterait une gêne mineure. Ici, les deux barres d'immeubles forment un couloir de 44,60 m de large, si bien que **le son des klaxons se réverbère d'une façade à l'autre au lieu de se dissiper**. Il est donc perçu bien au-delà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

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. Ce document 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 la raison pour laquelle une mesure acoustique continue figure parmi les demandes du document 2.

## 11 L'accès pompiers de la gare

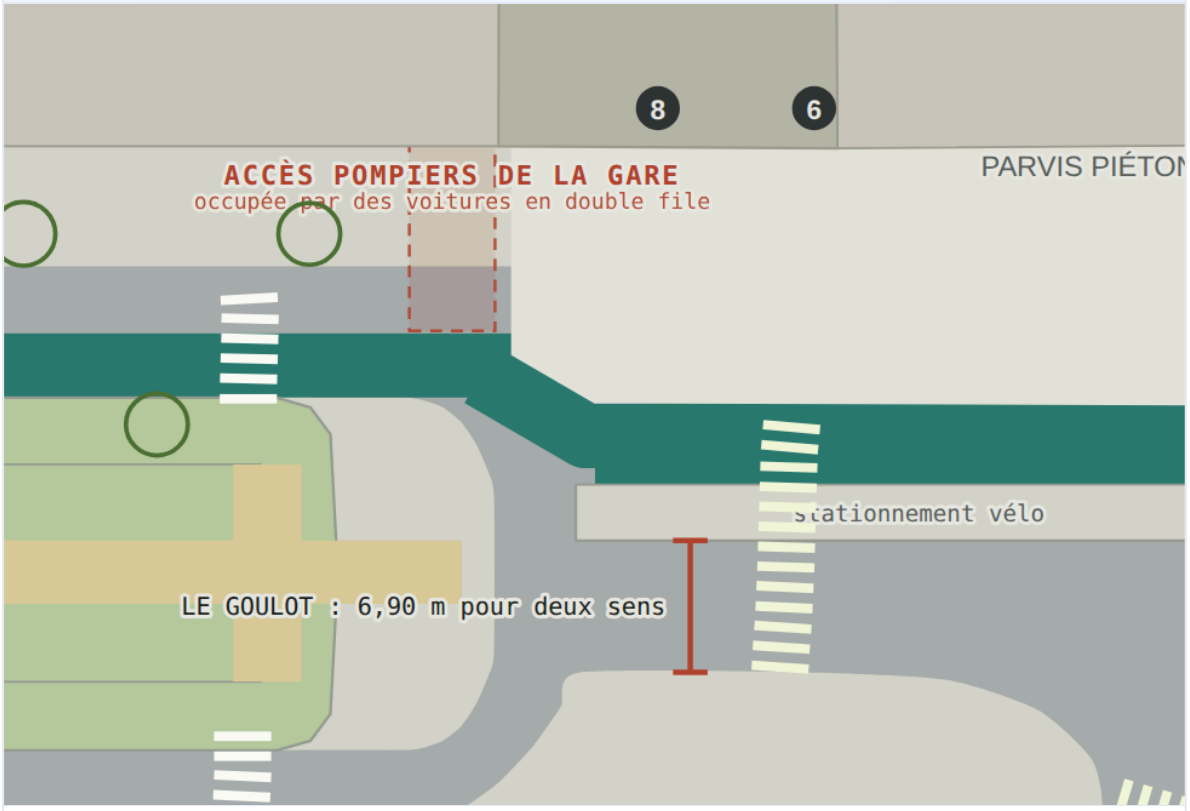
**Une précision s'impose d'abord, car la confusion est facile.** Il ne s'agit pas de la sortie de secours de l'immeuble Mouchotte, qui se situe plus loin, vers le n° 20, mais de l'accès des pompiers de la gare Montparnasse : un poste se trouve à cette hauteur, et les sorties d'engins y sont fréquentes.

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.

## 12 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.

# 13 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 (origine 48,8388 N / 2,3204 E, azimut 37,8°). Registre municipal des arbres. Registre du stationnement d'avant travaux. Présentation du projet sur paris.fr. Vues aériennes 2026. Base Adresse Nationale pour la numérotation. 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. 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 de ce document.

L'affectation réglementaire de chaque baie. L'emprise exacte de l'accès pompiers de la gare. 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 nombre de riverains exposés, que nous avançons à environ 2 000 pour la seule rue, sans l'avoir établi par un comptage : c'est un ordre de grandeur. Le trafic journalier moyen de la rue, enfin, que seule la Ville peut fournir.

## 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.

---

Ce document 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 sur place.