

Le quartier après réaménagement. Image de projet.

Solutions sans réaménagement

Six mesures qui ne touchent pas à la voirie. Un arrêté, de la signalisation, du contrôle, une mesure du bruit et de l'information voyageurs. Aucune ne demande de chantier, aucune ne modifie une bordure, et cinq sur six relèvent de la Ville seule. Ce sont les mesures qui peuvent être décidées le plus vite.

6 MESURES · AUCUN CHANTIER · DÉCIDABLE SOUS 3 MOIS

01 Le mécanisme, rappelé en une page

02 Les six mesures, avec qui décide, en combien de temps et à quel coût

03 Le détail de chacune, et ce qu'elle produit

04 Ce que nous demandons à la Ville

Document de travail établi par des riverains, destiné à être discuté et amendé. Il ne contient aucune proposition d'aménagement de voirie. Plans consultables et actualisés : **https://apaiser-mouchotte.netlify.app/**

1 Le mécanisme, rappelé en une page

Le mécanisme tient en trois phrases. Avant 2026, la rue comptait six voies : deux voies centrales par sens et une contre-allée par sens réservée aux bus et aux taxis. Les quatre voies centrales sont devenues le jardin, et les deux contre-allées, dont la largeur n'a pas changé, sont désormais les seules voies de circulation générale.

Un véhicule qui s'arrêtait dans une contre-allée ne gênait donc personne : la circulation disposait de deux voies à côté pour le contourner. Le même arrêt, au même endroit, immobilise aujourd'hui la file derrière lui. Le comportement n'a pas changé ; c'est la possibilité de le contourner qui a disparu.

Or la gare Montparnasse, qui accueille environ 200 000 voyageurs par jour, et l'hôtel Pullman, qui compte quelque 1 000 chambres, produisent ces arrêts tous les jours. Les klaxons qui suivent sont la conséquence mécanique d'un blocage, et non une incivilité de plus.

OÙ TROUVER LE DÉTAIL

Le constat complet, relevé et coté sur les plans de voirie de la Ville, fait l'objet du **document 1, « Les constats »**, téléchargeable séparément. Les pages qui suivent n'en reprennent que ce qui est nécessaire pour comprendre les mesures proposées.

CE QUE CE DOCUMENT DEMANDE

Pourquoi ces six mesures d'abord. Elles ne règlent pas le problème de fond, qui est l'absence d'un endroit où s'arrêter. Mais elles réduisent les effets tout de suite, sans budget d'investissement, sans étude et sans chantier, et **leur refus ne peut être motivé ni par le coût, ni par le délai**. Elles constituent à ce titre le premier test de la réponse de la Ville.

2 Les six mesures

Elles 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. Les numéros sont ceux du dossier complet, pour que les deux documents restent comparables.

	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**
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 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**

CE QUI NE CHANGE PAS

Aucune de ces six mesures ne touche au jardin, aux arbres, à la promenade ni à la piste cyclable. Aucune ne supprime une place ni une voie. **Cinq sur six ne dépendent de l'accord d'aucun tiers**, et trois ne coûtent pas un euro d'investissement.

3 Contrôler l'arrêt gênant

Mesure 1 · vidéo-verbalisation 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, mais d'ajouter deux points à une liste. C'est la seule mesure qui agisse en continu, sans présence sur place, et c'est pour cette raison qu'elle vient en tête.

L'arrêt ou le stationnement gênant relève d'une contravention de 4^{e} classe, à 135 €. La verbalisation n'a d'intérêt ici que parce qu'elle est répétée : ce qui fait cesser l'arrêt en double file, c'est la certitude qu'il sera relevé, pas le montant.

Mesure 9 · présence programmée de la police municipale

Une présence aux périodes où les nuisances sont les plus fortes : 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 du code de la route permet de verbaliser à 135 € un véhicule dont le niveau sonore dépasse la limite applicable.**

Nous disons sa limite sans détour : **l'effet s'arrête avec la patrouille.** C'est un complément, pas une réponse.

4 Encadrer les autocars, sans toucher à la voirie

Mesure 3 · un arrêté et une signalisation lisible

Devant l'hôtel, deux phénomènes se superposent : la manœuvre d'entrée dans des baies trop peu profondes, et le débarquement en pleine chaussée lorsqu'aucune place n'est libre. **Le premier suppose des travaux et relève du document 4. Le second, non.**

Le débarquement en chaussée a en effet deux causes, et l'une des deux se règle par un arrêté. Le nombre de places est insuffisant au regard du flux, c'est vrai ; mais **une partie des places existantes est occupée par des voitures et des deux-roues qui n'ont rien à y faire**, parce que la signalisation qui les réserve aux autocars est trop peu lisible et trop peu dissuasive.

Nous proposons donc un arrêté qui fixe : dépose uniquement sur les emplacements prévus, moteur coupé, sans attente en chaussée, créneaux réservés à l'avance, et interdiction explicite d'occupation par d'autres véhicules, avec la signalisation correspondante. **Un arrêté est opposable et ne suppose l'accord de personne.**

Mesure 10 · une 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. C'est la seule des six mesures qui dépende d'un tiers, et c'est pourquoi elle figure en dernier. **Elle ne devrait pas conditionner la mise en œuvre des mesures qui relèvent de la Ville seule**, sous peine de donner à un tiers privé un droit de veto sur la solution.

5 Objectiver, puis réorienter

Mesure 7 · mesurer le bruit pendant au moins une semaine

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. Une visite d'une heure peut donc ne rien montrer, et fournir un argument contraire à ce que vivent les riverains au quotidien.

Nous demandons une mesure continue d'au moins une semaine, de jour comme de nuit, aux deux points de blocage, par la Ville avec Bruitparif ou par un bureau d'études. **Elle n'est pas une formalité destinée à confirmer une conclusion déjà acquise** : c'est l'étape qui objectivera la situation, puis l'effet des mesures prises. Séparément, la rue peut être proposée parmi les sites candidats aux radars sonores, Paris étant l'une des sept collectivités de l'expérimentation ouverte en 2022.

Mesure 8 · réorienter 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.**

Cette mesure dépend partiellement de SNCF Gares & Connexions pour la partie information voyageurs, mais la signalisation de voirie en amont relève de la Ville seule.

POINT DE MÉTHODE

Un point de méthode, parce qu'il revient souvent. Le régime des « bruits de voisinage » du code de la santé publique, avec son émergence de 5 dB(A) le jour et 3 la nuit, exclut expressément les bruits provenant des infrastructures de transport et des véhicules qui y circulent. Un klaxon ne se juge donc pas à l'émergence : il se juge à l'infraction unitaire, au niveau global pour le préjudice, et à la répétition des événements, qui fait l'anormalité. C'est une raison de plus de mesurer sur une semaine plutôt que sur une heure.

6 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.

Quatre demandes, à traiter séparément

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 mesures 1, 3 et 9, 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, et de dire qui la commande et qui la finance.
4. **D'engager la signalisation et l'information** orientant une part de la dépose vers l'accès Pasteur, en lien avec SNCF Gares & Connexions.

CE QUI NE CHANGE PAS

Rien de ce qui est demandé ici ne défait l'opération de 2026, et rien n'y touche même de loin : aucune de ces six mesures ne déplace une bordure, ne supprime un arbre, ni ne modifie le jardin, la promenade ou la piste cyclable. Elles s'appliquent à la rue telle qu'elle est.

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.