

Le quartier après réaménagement. Image de projet.

Réaménagements simples

Deux interventions de voirie légères, sans chantier ni étude préalable. Une barrière de bordure entre le feu et le coude du n° 8, et des bornes amovibles à commande pompiers devant l'accès de secours de la gare. Elles suppriment l'arrêt là où il pénalise le plus la circulation, elles se posent sur des bordures existantes, et elles peuvent être décidées seules.

2 INTERVENTIONS · SANS CHANTIER · INITIATIVE INDIVIDUELLE

01 Pourquoi une barrière plutôt qu'un panneau

02 La bordure du quai, du feu au coude du n° 8

03 L'accès pompiers de la gare, entre les n° 6 et 8

04 Le plan des deux barrières, et ce qu'elles ne règlent pas

Les pistes d'aménagement présentées ici relèvent d'une initiative individuelle. Elles ont été dessinées à titre personnel par un riverain, pour vérifier qu'une solution tient géométriquement dans l'emprise actuelle. Elles n'engagent ni le conseil

1 Ce que contient ce document

syndical, ni les signataires de la pétition, qui n'ont pas eu à se prononcer dessus. Ce sont des bases de discussion, pas un projet. Plans consultables et actualisés : **https://apaiser-mouchotte.netlify.app/**

INITIATIVE INDIVIDUELLE

Les pistes d'aménagement présentées ici relèvent d'une initiative individuelle. Elles ont été dessinées à titre personnel par un riverain, pour vérifier qu'une solution tient géométriquement dans l'emprise actuelle. Elles n'engagent ni le conseil syndical, ni les signataires de la pétition, qui n'ont pas eu à se prononcer dessus. Ce sont des bases de discussion, pas un projet. **Ce que nous demandons à la Ville, c'est l'ouverture d'une étude**, conduite par ses services et avec les habitants. La conception revient à la Direction de la voirie et à un urbaniste.

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.

2 Pourquoi une barrière, et non un panneau

Sur la section qui va du feu de l'avenue du Maine au coude du n° 8, la chaussée utile tombe à **6,90 m pour les deux sens** sur les 26 derniers mètres avant le carrefour, soit la place de deux voitures. Un seul véhicule arrêté en bordure y ferme la rue, et la file remonte aussitôt à travers le feu.

Cette bordure est aujourd'hui libre, et c'est précisément ce qui la rend attractive : elle est dégagée, elle longe l'accès de la gare, et rien n'y matérialise l'interdiction. **L'arrêt y est déjà interdit, et il s'y produit quand même.**

Une place mal placée ne se corrige pas par un panneau, elle se corrige par un obstacle. C'est le principe des deux interventions décrites ici : rendre l'arrêt physiquement impossible aux deux endroits où il coûte le plus cher, plutôt que de compter sur la signalisation et le contrôle. Un garde-corps de voirie ou une lisse continue suffit ; ce sont des équipements courants, disponibles chez les fournisseurs habituels de la Ville.

CE QUE CELA NE RÈGLE PAS

Ce que cela ne fait pas. Fermer la bordure ne crée aucun endroit où déposer un voyageur : elle déplace l'arrêt plus loin, sans le supprimer. C'est une mesure de protection du goulot d'étranglement, pas une solution à la dépose. Celle-ci suppose un aménagement, et fait l'objet du **document 4**.

3 L'accès pompiers de la gare, entre les n° 6 et 8

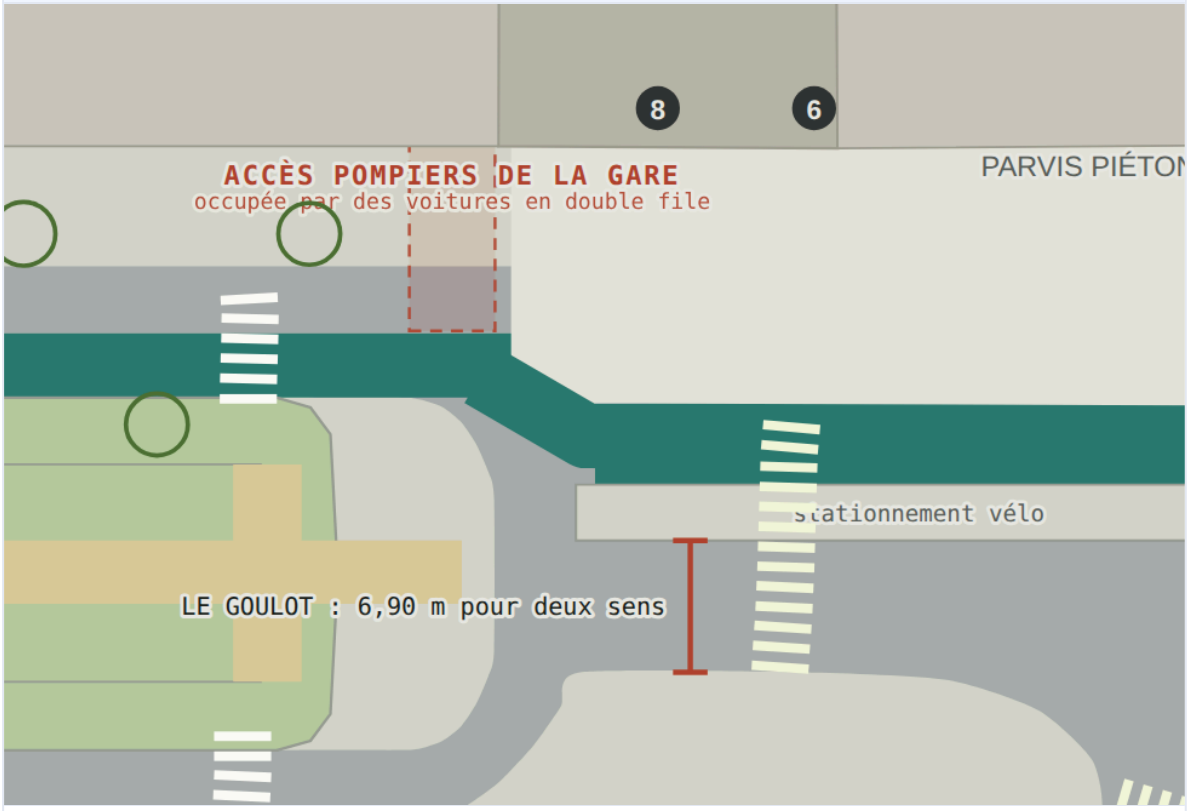
Une précision s'impose d'abord, car la confusion est facile. Il ne s'agit pas de la sortie de secours de l'immeuble Mouchotte, qui se situe plus loin, vers le n° 20, mais de l'accès des pompiers de la gare Montparnasse : un poste se trouve à cette hauteur, et les sorties d'engins y sont fréquentes.

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.

4 Des bornes amovibles à commande pompiers

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 : 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.

Les deux interventions vont ensemble. La fermeture de l'accès pompiers est le prolongement de la barrière qui longe la bordure du quai, du feu jusqu'au coude du n° 8. Prise seule, elle déplace l'arrêt de quelques mètres ; prise avec elle, 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.

L'une comme l'autre peuvent cependant être décidées tout de suite, et indépendamment de toute étude d'aménagement : **ce sont les seules mesures de ce dossier qui agissent physiquement sur la rue sans demander ni budget d'investissement significatif, ni étude préalable, ni l'accord d'un tiers.**

MESURE	QUI DÉCIDE	DÉLAI	COÛT POUR LA VILLE	DÉPEND D'UN TIERS ?
PRIORITÉ 1 · DÉCIDABLE TOUT DE SUITE, SANS BUDGET D'INVESTISSEMENT				
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

À VÉRIFIER

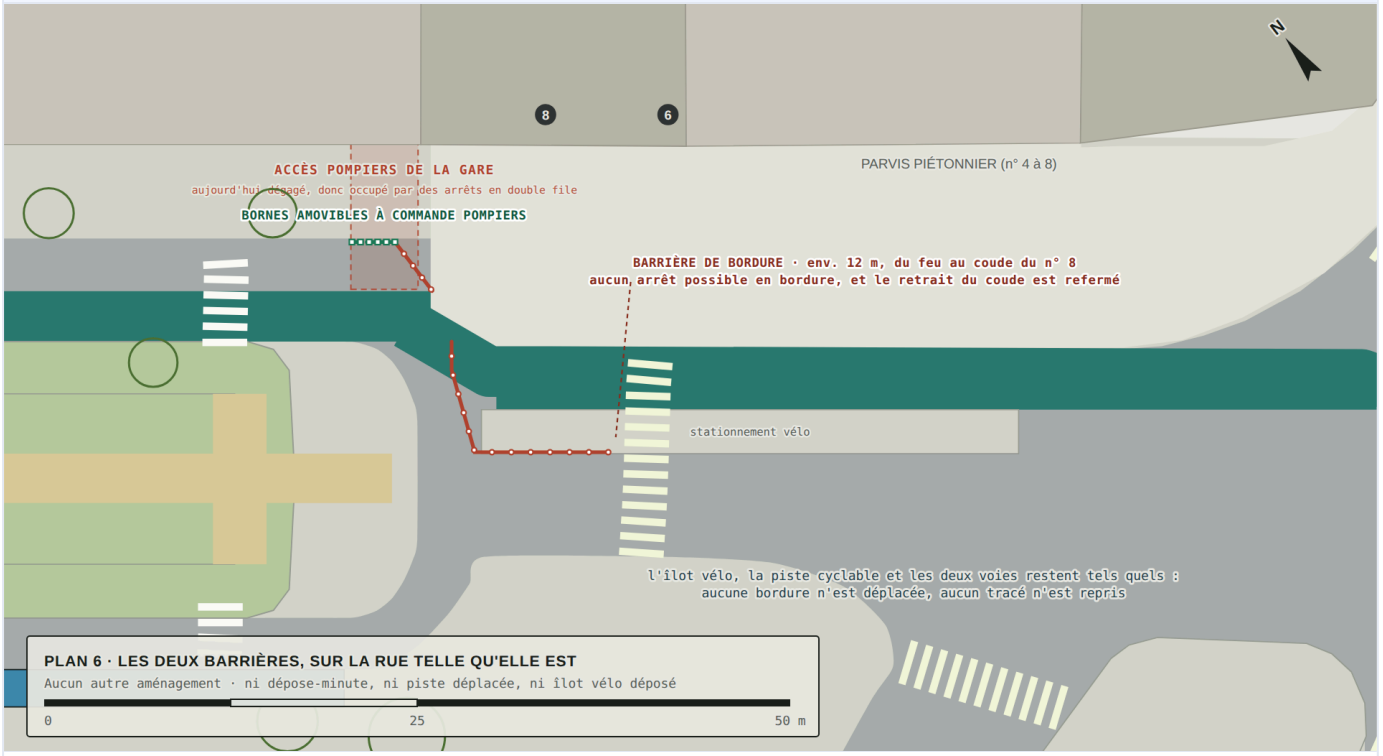
L'emprise exacte de cet accès, sa qualification réglementaire et le type de dispositif adapté restent à confirmer sur place, avec les services de la voirie et la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris.

5 Le plan des deux barrières

Cette planche ne montre que les deux interventions décrites dans les pages précédentes, posées sur la rue telle qu'elle est aujourd'hui. **Aucun autre aménagement n'y figure** : ni espace de dépose, ni piste cyclable déplacée, ni îlot de stationnement vélo déposé. C'est ce qui la distingue des planches du document 4.

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 de la gare, entre les n° 6 et 8. Aucune bordure n'est déplacée.

CE QUE CELA NE RÈGLE PAS

Ce que cette planche ne montre pas, et ne peut pas montrer. 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. **C'est l'objet du document 4.**

6 Ce que nous demandons

1. **De protéger par une barrière continue la bordure du quai**, du feu de l'avenue du Maine jusqu'au coude du n° 8, de manière à rendre l'arrêt physiquement impossible sur le goulot d'étranglement.
2. **De fermer l'accès pompiers de la gare par des bornes amovibles ou escamotables** à commande des secours, entre les n° 6 et 8, après vérification du dispositif avec la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris.

Ces deux demandes sont indépendantes l'une de l'autre et de toute étude d'aménagement. **Aucune ne suppose de décider aujourd'hui de ce que deviendra la dépose**, et c'est leur intérêt : elles peuvent être mises en œuvre pendant que la question de fond s'instruit.

CE QUI NE CHANGE PAS

Rien ici ne défait l'opération de 2026 : ni le jardin, ni les arbres, ni la promenade, ni la piste cyclable, ni le parvis, ni aucune voie de circulation. Les deux demandes ajoutent un équipement de voirie sur une bordure existante, et n'en déplacent aucune.

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.