

Le quartier après réaménagement. Image de projet.

Réaménagements structurels

Ce qui suppose de reprendre une bordure, et donc une étude et un chantier. Une bande d'arrêt continue côté hôtel, un espace de dépose réglementé côté gare, une surélévation de chaussée côté pair. Les plans qui suivent sont dessinés à l'échelle pour montrer qu'une solution tient dans l'emprise actuelle, et pour cela seulement.

3 MESURES · 12 À 24 MOIS · INITIATIVE INDIVIDUELLE

01 Le statut de ces plans, et ce que nous demandons vraiment

02 Les deux hypothèses, cotées, et ce qu'elles coûtent

03 Le cahier des charges en quatorze points, qui seul nous engage

04 Les deux objections, traitées

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

1 Le statut de ces plans

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.

Ce à quoi nous tenons n'est pas ce dessin. Les pages qui suivent présentent deux hypothèses cotées. Elles servent à répondre à une seule question, celle que la Ville posera de toute façon : **est-il seulement possible de loger une dépose dans cette rue sans retirer une voie ni toucher au jardin ?** La réponse est oui, et les cotes le montrent.

Ce que nous demandons, c'est l'ouverture d'une étude et la discussion d'un cahier des charges. **Tout aménagement qui respecte les quatorze conditions énoncées en fin de document nous convient**, y compris, et nous le dirons volontiers, un aménagement qui touche moins que le nôtre à la piste cyclable et au parvis.

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 Les trois mesures

	MESURE	QUI DÉCIDE	DÉLAI	COÛT POUR LA VILLE	DÉPEND D'UN TIERS ?
	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**

Elles ont en commun de reprendre une bordure, donc de supposer une étude, un budget et un chantier. C'est ce qui les distingue des six mesures du document 2 et des deux interventions du document 3, et c'est pourquoi elles sont rassemblées ici.

Elles ont aussi en commun de ne supprimer **ni un arbre, ni un mètre de jardin, ni une voie de circulation, ni un mètre de piste cyclable**. Une seule a une contrepartie, la mesure 5, et elle est chiffrée page suivante : 220 m² de parvis.

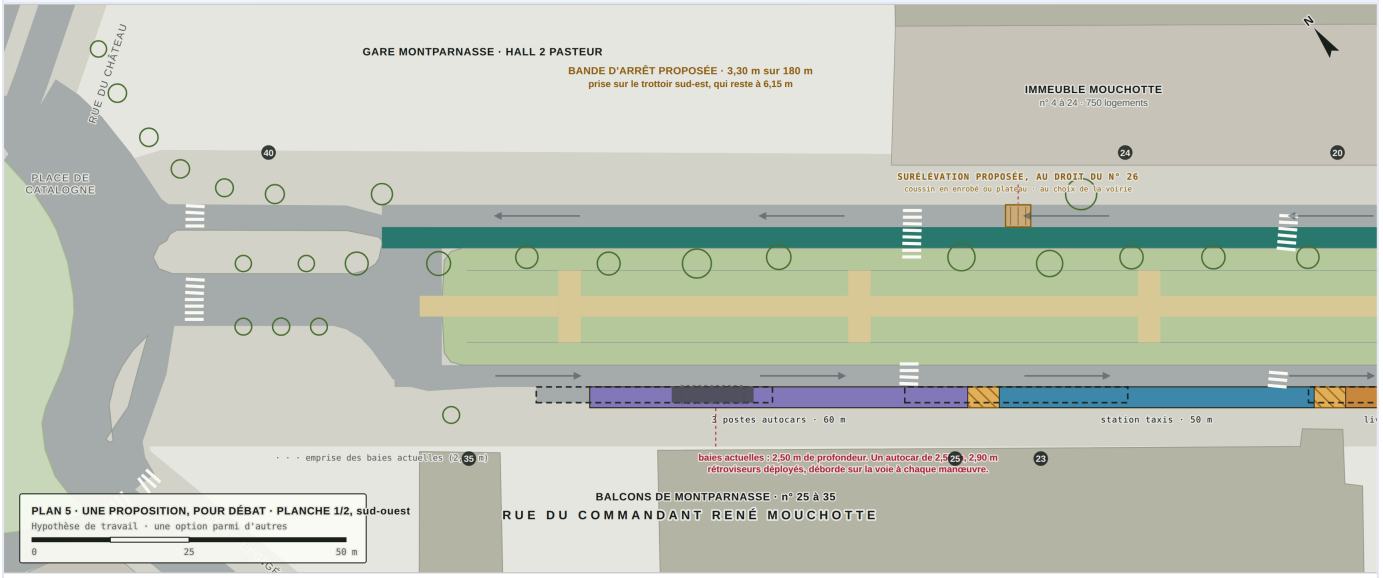
3 Mesure 4 · une bande d'arrêt continue côté hôtel

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, soit à 15 cm près la largeur retenue par la Ville en 2026 pour le trottoir d'en face. 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 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.

PISTE DE TRAVAIL

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.

4 Mesure 5 · côté gare, ce que la largeur permet

Rappel du relevé : 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 ?**

Une précision avant de comparer : **les quatre places d'appoint proposées 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 s'ajoutent à chacune des hypothèses. C'est le nombre de places *le long du quai de la gare* qui varie.

Le premier aménagement ne déplace que l'îlot vélo. 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, et c'est pourquoi cette variante figure ici et non dans le document 3. La chaussée passe alors à 13,05 m, et parce que l'îlot court le long de l'étranglement, le déplacer y ramène la chaussée de **6,90 à 9,85 m** : le goulot disparaît dans la même opération. Ni le parvis, ni la piste, ni un arbre ne sont touchés. Mais il ne reste alors dans l'étranglement que 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 : **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. 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 ? 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 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.**

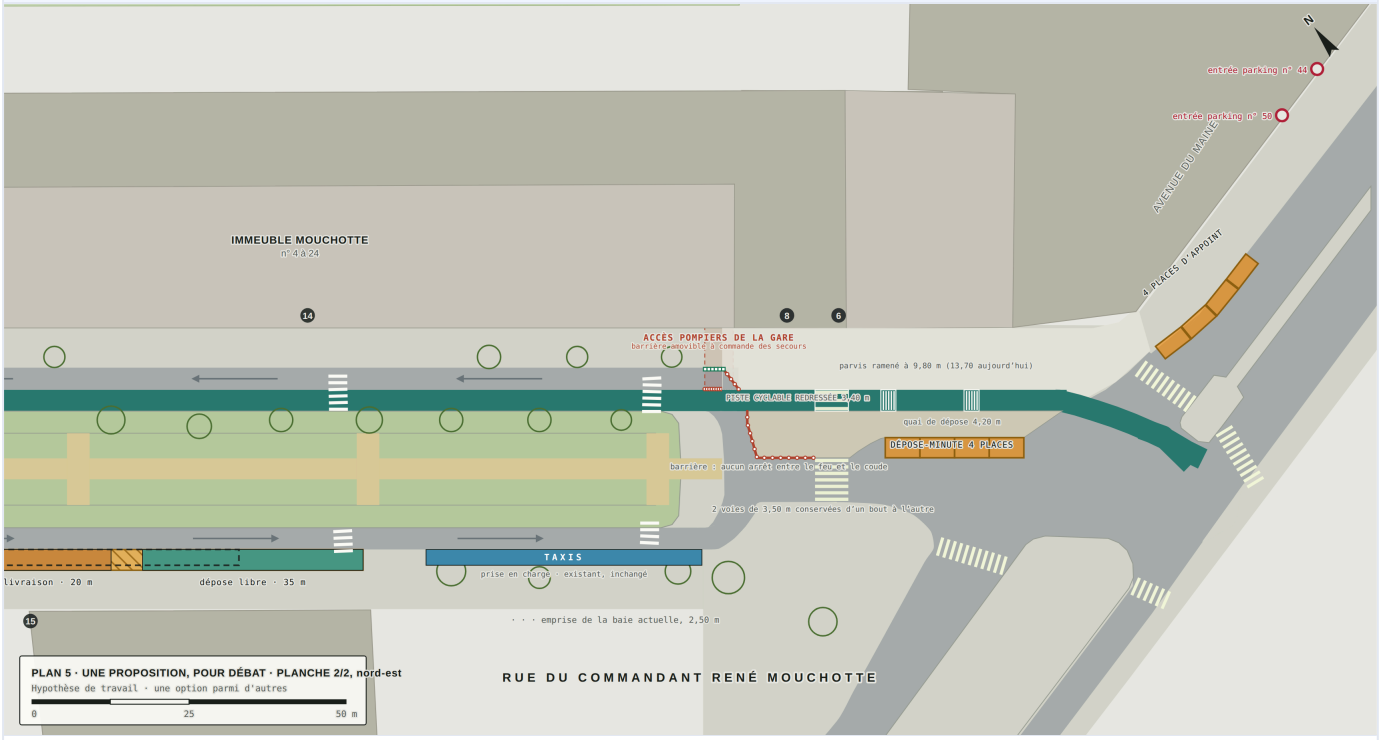
CE QUE L'ON DÉPLACE	PLACES	QUAI	PARVIS
L'îlot vélo seul *(la variante la plus légère)*	3 + 4 = **7**	2,85 m	inchangé
L'îlot vélo, et la piste de 2,00 m	4 + 4 = **8**	2,30 m	13,70 → 11,70 m
L'îlot vélo, et la piste de 3,90 m *(plan 5)*	4 + 4 = **8**	4,20 m	13,70 → 9,80 m

Le 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.**

4 **Mesure 5** (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.

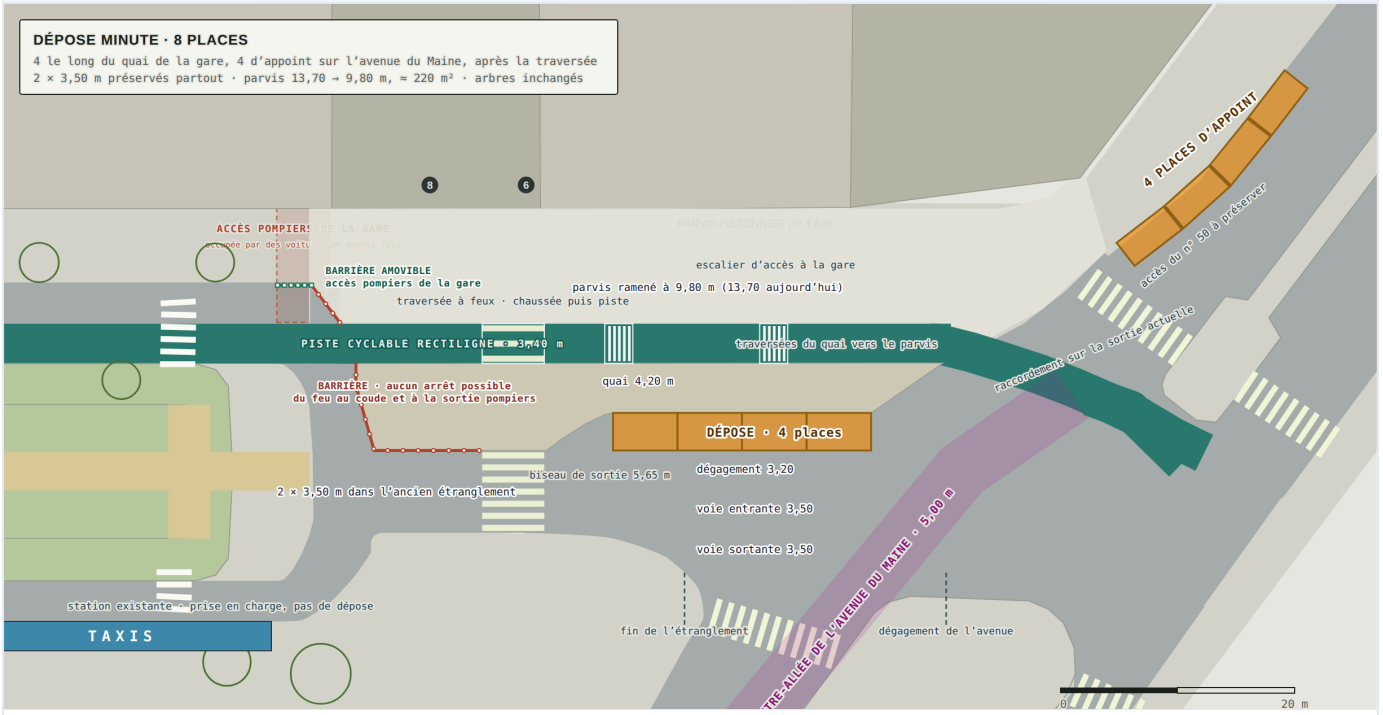
L'îlot vélo et l'élargissement du trottoir impair à l'embouchure du carrefour ne figurent dans **aucun jeu de données publiques** : ni dans OpenStreetMap, ni dans les couches trottoirs, terre-pleins, aires mixtes ou stationnement du plan de voirie de la Ville. Ils ont été construits en 2025-2026 et relevés 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 : elles sont traitées deux pages plus loin.

4 Mesure 5 (détail coté)

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.

5 Mesure 6 · une surélévation de chaussée côté pair

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 de 44,60 m amplifie ces passages comme il amplifie les klaxons, mais ils surviennent quand le bruit de fond est au plus bas.

Une surélévation unique, à mi-parcours, au droit du n° 26, couperait cette ligne droite sans supprimer aucun usage. Elle figure sur la planche 1/2 du plan 5. **Coussin en enrobé ou plateau surélevé, au choix de la voirie en accord avec la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris.**

Nous ne demandons 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 et le plateau, 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.

À VÉRIFIER

Le trafic journalier moyen de la rue, dont dépend le choix du dispositif, n'est connu que de la Ville. Nous demandons qu'il soit communiqué.

HORS DU CHAMP

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.

6 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.

6 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.**

7 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 document.
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.

8 Ce que nous demandons

1. **D'engager une étude de réaménagement de la voirie** aux deux points de blocage, à partir d'une mesure acoustique et d'un relevé des arrêts de dépose, qui n'existe à ce jour nulle part.
2. **De conduire cette étude avec les riverains**, sur la base du cahier des charges en quatorze points énoncé aux pages précédentes, et sans remettre en cause les acquis du réaménagement de 2026.
3. **De communiquer le trafic journalier moyen de la rue** et les éléments connus du projet de la rue du Départ, qui conditionnent l'un et l'autre les choix à faire.

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.

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.

9 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.

Nature de ces propositions

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. 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.

Ce qui reste à confirmer

La largeur exacte de l'îlot de stationnement vélo, et donc celle de la chaussée utile, dont dépend tout le calcul du côté gare : deux mesures au décamètre suffisent. L'emprise exacte de l'accès pompiers. Le point de croisement entre la voie du côté pair et la piste cyclable, entre les n° 8 et 10. **La largeur réellement disponible sur la contre-allée ouest de l'avenue du Maine** et l'emplacement de l'accès au parking du n° 50, dont dépendent les quatre places d'appoint. Le nez du terre-plein côté gare. Le trafic journalier moyen de la rue.

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.