



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, 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 Un complément possible, sans travaux : l'îlot vélo

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/>

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.

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**.

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

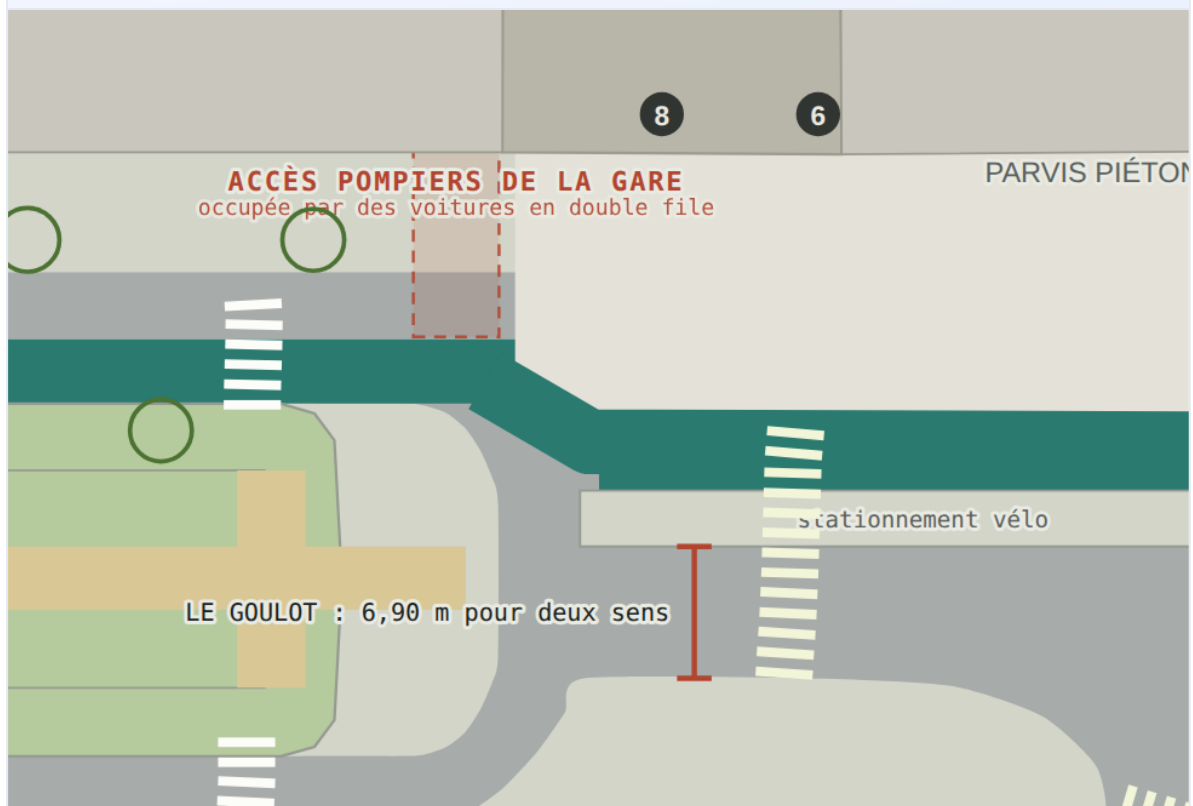
Une précision s'impose d'abord, car la confusion est facile. Il ne s'agit pas de la sortie de secours de l'immeuble Mouchotte, qui se situe plus loin, vers le n° 20, mais de l'accès des pompiers de la gare Montparnasse : un poste se trouve à cette hauteur, et les sorties d'engins y sont fréquentes.

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 pompiers, 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.

Un complément possible, sans travaux : l'îlot vélo

Une troisième intervention appartient à la même famille, parce qu'elle ne suppose aucun chantier, et nous la signalons à ce titre. **Elle est facultative, et elle se décide indépendamment des deux précédentes.**

Entre le n° 8 et le carrefour, les 17,10 m relevés entre bordures sont occupés par 3,40 m de piste cyclable et par **un îlot de stationnement vélo de 2,95 m sur 36 m, qui n'est qu'un mobilier**. Il peut être déplacé sur le parvis large de 13,70 m juste à côté, sans toucher ni au parvis lui-même, ni à la piste, ni à un arbre.

Ce déplacement rend 2,95 m à la chaussée sur toute la longueur de l'îlot. **Comme celui-ci court le long de l'étranglement, le goulot passe de 6,90 à 9,85 m dans la même opération**, ce qui est son principal intérêt. Les 9,85 m laissent alors les deux voies et 2,85 m, de quoi border la chaussée et matérialiser trois emplacements de dépose après l'étranglement : de quoi commencer, pas de quoi traiter le flux.

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.

À VÉRIFIER

La largeur de l'îlot vélo est mesurée sur vue aérienne, et non relevée : il ne figure dans aucun jeu de données publiques, ayant été construit en 2025-2026. Deux mesures au décamètre la verrouillent, et c'est la vérification la plus utile de tout le dossier, puisque toute la suite en dépend.

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.
3. **D'examiner le déplacement de l'îlot de stationnement vélo** sur le parvis voisin, qui supprime le goulot de 6,90 m sans chantier ni emprise nouvelle.

Ces trois demandes sont indépendantes les unes des autres 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 premières demandes ajoutent un équipement de voirie sur une bordure existante ; la troisième déplace un mobilier.

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.