Impacts des nouvelles gares des lignes 4 et 14 sur les pratiques de mobilité

Une étude des gares de Bagneux-Lucie Aubrac et de L'Haÿ-les-Roses

Résultats de l'atelier de M2 Transport-Mobilité 2025/2026

Synthèse Finale

Commanditaires référents : Elsa Sautter, Robin Luret-Cavada

Etudiants : FAKHOURY Iyad, LEBORGNE Joseph, LEJEUNE Gabriel, MANSOURI Sihem, NAYMI Ayat, PELISSIER Lucas, REJDALI Ayoub

Encadrants EUP : Florent Le Néchet & Emmanuel Munch

La commande

Le Grand Paris Express est un vaste projet de transport qui transforme profondément la mobilité en Île-de-France et s'accompagne de nombreux aménagements urbains. L'atelier mené durant l'année universitaire 2025-2026 au sein du M2 Transport-Mobilité de l'Ecole d'Urbanisme de Paris vise à analyser les premiers impacts des nouvelles stations sur les ligne 4 et 14 en étudiant les changements de pratiques de mobilité induits. L'analyse conduit à la formulation de recommandations pour accompagner cette transformation à partir d'analyses quantitatives et qualitatives tout en s'intéressant aux liens entre l'aménagement des espaces autour des gares et les comportements des usagers.

Méthodologie

Un questionnaire a été conçu en trois grandes parties :

- Les **caractéristiques individuelles et socio-démographiques** des répondants, avec des questions relatives au lieu de résidence, à la CSP ou encore au taux de motorisation.
- Les **usages actuels et les impacts du métro et de la gare** pour mieux comprendre la manière dont la nouvelle infrastructure s'intègre dans les routines des habitants.
- Les **pratiques de mobilité antérieures au prolongement** afin de mettre en lumière les évolutions induites par la mise en service des nouvelles lignes, en comparant les modes de transport utilisés et les temps de trajet avant et après le prolongement.

La **diffusion du questionnaire a eu lieu de plusieurs façons** :

- Des affiches déposées auprès des commerces situés à proximité des gares
- Relais au sein de groupes Facebook d'habitants ainsi que sur les réseaux sociaux des villes de L'Haÿ-les-Roses et de Bagneux.

⇒ Au total, cette démarche a permis de recueillir 381 réponses exploitables.

Des entretiens semi-directifs afin d'affiner l'étude avec des données qualitatives.

- 35 contacts laissés à Bagneux et 38 à l'Haÿ-les-Roses.
- Un total de 7 entretiens furent menés, d'environ 45 minutes chacun.
- La trame d'entretien a été uniformisée et comprenait 3 grands axes :
  - La CSP de l'individu
  - Les pratiques de mobilité
  - L'aménagement et accessibilité du quartier de gare.

NOS TERRITOIRES D'ÉTUDE

Bagneux-Lucie Aubrac

- **Morphologie :** Un quartier très dense et mixte (collectifs, grands ensembles et pavillons) situé à seulement 2,5 km au sud de Paris.
- **Dynamique sociale :** Une mutation marquée par l'arrivée progressive de cadres (+7 points entre 2010 et 2020) et une forte hausse des prix immobiliers.
- **Économie :** Un pôle d'emploi solide (8280 salariés) avec une forte dominante de bureaux (47%).
- **Mobilité :** Une transition déjà ancrée avant le prolongement avec une hausse de l'usage des transports en commun (+5 points entre 2010 et 2021) et 42% de ménages sans voitures



L'Haÿ-les-Roses

- **Morphologie :** Un secteur principalement résidentiel, situé à 6 km de Paris et d'Orly, avec une urbanisation moins structurée autour de la gare.
- **Dynamique sociale :** Une population plus stable et majoritairement modeste
- **Économie :** Une faible densité d'emplois locaux (4 010 salariés) et peu de postes de bureaux (16%).
- **Mobilité :** Une dépendance à la voiture qui reste plus élevée qu'à Bagneux, bien que l'arrivée du métro renforce considérablement l'accessibilité radiale vers Paris et Orly.



Vues aériennes de l'APUR



L’influence du métro sur les logiques résidentielles et sur les mobilités

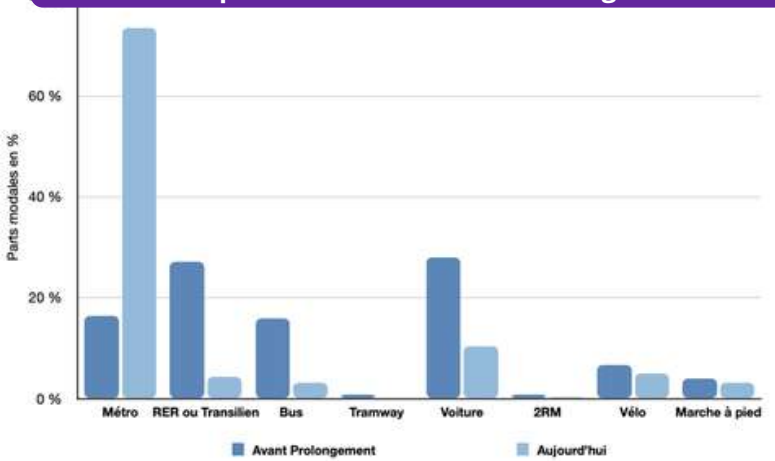
Le prolongement redéfinit-il les logiques résidentielles ?

- **Un levier d'attraction majeur** :
  - Le métro a influencé le choix de résidence de 50% des répondants aux questionnaires habitant à Bagneux et de 35% à L'Haÿ-les-Roses
  - L’impact devient encore plus déterminant pour les nouveaux arrivants : 93% pour les néo habitants à Bagneux et 90% pour ceux de L'Haÿ-les-Roses
- **Désenclavement et valorisation** :
  - À Bagneux, le métro pallie l'absence historique de gare au centre-ville et désenclave la partie nord
  - La station L’Haÿ-les-Roses comble le manque de desserte ferroviaire à la jonction de trois communes, connectant directement les quartiers résidentiels de l'est de la ville, le nord de Chevilly-Larue et le sud de Villejuif au cœur de la capitale et au pôle d'Orly.
- **L'effet d'anticipation :** L'influence immobilière précède l'ouverture des stations. Dès le début des travaux, la valeur perçue des quartiers augmente
  - Des résidents interrogés lors de nos entretiens admettent s'être installés en prévision des futures lignes de métro pour valoriser leur bien.
  - Réel dynamisme démographique : la population dans les quartiers de gare de Bagneux-Lucie Aubrac et de L’Haÿ-Les-Roses ont eu des progressions supérieures à celles de leur commune de rattachement et de la MGP entre 2010 et 2021.

Une mutation profonde et rapide des pratiques de Mobilité

- **Le déclin de l'hégémonie automobile :** la part modale de la voiture a été divisée par 2,5 ou 3 entre 2021 et 2025 parmi les répondants. Environ 55% des anciens automobilistes des répondants au questionnaire à L'Haÿ-les-Roses et 50% à Bagneux ont délaissé leur véhicule pour le métro pour leurs trajets pendulaires.
- **Un aspirateur de flux :** une grande partie des anciens usagers du bus et du RER pour les déplacements pendulaires se sont reportés sur métro. Globalement, on compte 1,14 million de validations "en moins" dans les gares RER B et stations périphériques entre 2019 et 2025, plus que compensées par le succès des nouvelles stations.
- **Performance et gain de temps :** la fiabilité des lignes automatisées réduit l'incertitude. Le temps de trajet moyen a chuté de 7 minutes à L’Haÿ-les-Roses pour les trajets pendulaires (49 minutes avant le prolongement contre 42 après), et de 4 minutes à Bagneux (de 41 minutes à 37 minutes).

Évolution des parts modales D/T & D/E à Bagneux et LHLR



N = Habitants de Bagneux et L’Haÿ-les-Roses réalisant des trajets pendulaires (284 répondants)

- **Induction de nouvelles mobilités :** 65% des usagers ayant gagné du temps effectuent désormais de nouveaux trajets, principalement vers Paris, et principalement pour les activités de loisirs ou les visites à des proches, notamment chez les 20-39 ans.

Les Limites du Changement

Malgré un report important vers le métro, l’analyse des répondants qui utilisent la voiture pour leurs trajets pendulaires, mettent en évidence les **limites d’un report modal total vers les TC** :

- Ce sont des usagers majoritairement actifs (30-50 ans), motorisés, avec des enfants, et avec de fortes contraintes organisationnelles.
- Voiture privilégiée pour sa flexibilité, notamment pour les déplacements en chaîne (domicile–école–travail–courses).
- Une accessibilité parfois limitée aux stations de métro (temps d’accès) constitue un frein supplémentaire.

Ce dernier point souligne le **rôle déterminant des conditions de rabattement et de l’accessibilité aux gare dans l’adoption totale du métro.”**

Les rabattements et rapports aux quartiers de gare



Rabattements vers la gare

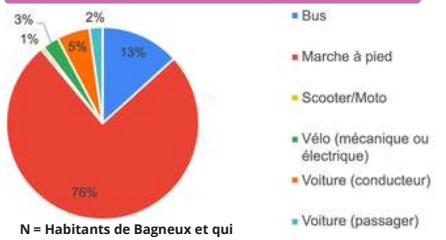
2 modèles de gares, 2 logiques de rabattements

À **Bagneux Lucie-Aubrac**, la station est fortement intégrée à son environnement résidentiel :

- La grande majorité des usagers (76 %) s'y rend à pied et en moins de 10 minutes (moyenne de 7 min 43)
- Faible utilisation des modes motorisés (surtout voiture)

⇒ La gare fonctionne comme une station de proximité, accessible facilement, sans besoin de transports complémentaires.

Modes d'accès à Bagneux-Lucie Aubrac



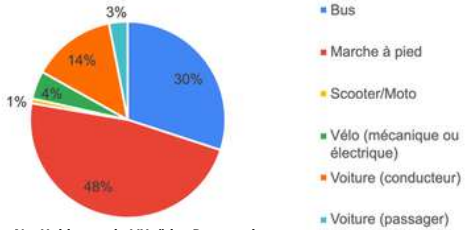
N = Habitants de Bagneux et qui utilisent le métro (181)

L'Haÿ-les-Roses présente une accessibilité plus éloignée et dispersée :

- La marche y est moins dominante (48 %), au profit du bus (30 %) et de la voiture (14 %).
- Les temps d'accès sont plus longs (en moyenne plus de 11 minutes).

⇒ La gare fonctionne ici comme un pôle multimodal nécessitant des correspondances.

Modes d'accès à L'Haÿ-les-Roses



N = Habitants de L'Haÿ-les-Roses qui utilisent le métro (130)

Comprendre les écarts : quels facteurs explicatifs ?

L'accès aux gares est facilité à pied pour les habitants proches, mais plus difficile pour ceux éloignés, notamment à L'Haÿ-les-Roses où la distance n'encourage pas la marche :

- A l'Haÿ-les-Roses, le **manque de desserte en bus**, avec peu de lignes et des correspondances contraignantes, allonge les trajets et dissuade l'usage du métro.
  - A Bagneux, la lisibilité à la sortie de la gare des correspondances bus est limitée, ne permettant pas un report modal optimal.

⇒ Malgré des équipements, **l'accès à vélo reste limité par des infrastructures insuffisantes et peu sécurisées**, sans pour autant compenser le manque de bus, ce qui maintient un usage important de la voiture pour accéder aux gares :

  - À L'Haÿ-les-Roses, une part notable d'usagers vient en voiture. A Bagneux, certains rejoignent la ligne 4 via Barbara et non pas Lucie Aubrac, créant des tensions de stationnement dans les quartiers résidentiels.

⇒ **Le stationnement gratuit en voirie accentue le problème** tandis que le parking payant est peu utilisé car trop coûteux : "*Le nouveau parking est très cher. On se gare dans la rue, quitte à marcher un peu.*" selon une usagère.

Rapport au quartier de gare

Les entretiens montrent une forte préoccupation des habitants concernant la sécurité autour de la gare depuis l'arrivée de la ligne 14 notamment. Des incivilités et agressions verbales renforcent un sentiment d'insécurité, surtout le soir. Cela pousse certains usagers à limiter l'usage du métro en soirée malgré les gains d'accessibilité. Les habitants demandent ainsi une présence policière accrue pour améliorer le sentiment de sécurité.



Google image

Les commerces de proximité peu nombreux aux alentours de la gare font que, selon les entretiens, les habitants ne s'approprient que peu le quartier. Toutefois, la place Lucie Aubrac propose de plus en plus d'animations qui permettent de créer un rendez-vous familial occasionnel là où l'animation reste plus limitée à l'Haÿ-Les-Roses selon les ressentis des entretenus.

L'appropriation par les habitants du quartier de gare revient dans les entretiens comme globalement mitigée : les riverains attendent un espace plus végétalisé et moins minéral mais rendent compte d'une avancée des travaux de la ligne 15, Les infrastructures du métro ne permettant pas toujours de planter des arbres à grand développement A Bagneux, la place Lucie Aubrac apparait toutefois comme un espace de sociabilité et de passage.



Quels enseignements transférables à d'autres territoires ?

Deux modèles de gares pour deux réalités urbaines

- **La Gare de Proximité et Centralité Dense (Bagneux - Lucie Aubrac)**
  - **Profil** : Un quartier mixte associant habitat, activités et équipements.
  - **Usage** : Un accès qui se fait majoritairement à pied grâce à une densité de population élevée (~117 hab/ha).
  - **Enjeux** : Fluidifier les flux de modes actifs, soigner l'espace public et l'intermodalité fine (vélos, bus locaux).
- **La Gare de Rabattement et Désenclavement (L'Haÿ-les-Roses)**
  - **Profil** : Un tissu résidentiel avec peu d'emplois locaux.
  - **Usage** : Une forte dépendance à l'intermodalité : les usagers utilisent le bus, le vélo ou la voiture pour rejoindre le métro.
  - **Enjeux** : Créer une nouvelle centralité, sécuriser les cheminements et optimiser les correspondances de bus.

Nos pistes d'action pour des gares réussies

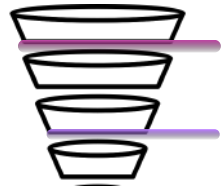
L'enjeu principal réside dans la qualité des trajets qui mènent au métro et dans l'expérience globale du quartier de gare :

- **Optimiser le "Dernier Kilomètre" :**
  - Renforcer les lignes de bus pour éviter le recours à la voiture individuelle.
  - Sécuriser et inciter le vélo (pistes continues, parkings protégés, Vélib').
  - Organiser le dépose-minute pour fluidifier le trafic automobile.
- **Créer un espace public "Vivant" :**
  - Végétaliser les parvis pour lutter contre la chaleur et embellir le quartier.
  - Commerces type terrasses, cafés pour animer le lieu hors heures de pointe.
- **Garantir la Sécurité et le Confort :**
  - Urbanisme rassurant : espaces ouverts, éclairage et visibilité dégagée.
  - Renforcer la présence humaine (agents, commerçants) pour encourager l'appropriation du quartier par tous.

L'enjeu final : Dépasser la simple infrastructure pour faire de chaque gare une véritable centralité urbaine, intégrée et apaisée

Selections des gares pour le Benchmark

Méthode de sélection en "entonnoir" pour isoler les cas les plus pertinents :



- **Le filtre de la nouveauté** : Seules les gares ne possédant aucune infrastructure de transport lourd (métro ou RER) préexistante ont été retenues
- **L'analyse multicritères :** 6 indicateurs clés ont servi de base de comparaison:
  - **Densité** de population et d'emplois dans le quartier.
  - **Configuration urbaine** : Proximité ou éloignement du centre historique
  - **Morphologie** : Type de tissu urbain (pavillonnaire, collectifs, mixte).
  - Présence de **projets immobiliers** ou de ZAC en cours.
- **L'accessibilité des données** : La sélection finale a été limitée aux gares disposant d'une documentation détaillée pour garantir des chiffres fiables et comparables.



Clichy Montfermeil



Champigny centre



Mairie d'aubervilliers



Antony Wissous Centre



Massy Opéra



Le Bourget Aéroport



Drancy Bobigny



Pont de Bondy



Mairie de Vitry sur Seine



Nanterre la boule



Reuil Suresnes Mont-valérien



La courneuve 6 routes



Le parc du blanc mesnil



Aulnay val francilia