

La Direction Générale

DG/CAB/PE/D25-20473

**Monsieur le Président
De la formation inter juridictions
Bilan des Jeux Olympiques
Et Paralympiques de Paris 2024
COUR DES COMPTES
13 rue Cambon
75100 PARIS CEDEX 01**

Paris, le 12 septembre 2025

Objet : Réponse au rapport d'observations définitives relatif au contrôle sur l'organisation, le coût et l'héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 en matière de transports et de mobilités

Monsieur le Président,

Vous avez transmis à Île-de-France Mobilités le rapport d'observations définitives relatif à l'organisation, au coût et à l'héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 en matière de transports et de mobilités.

Je vous prie de trouver ci-après les éléments de réaction que la lecture de ce rapport appelle.

Île-de-France Mobilités s'est pleinement mobilisée pour permettre le succès des transports pour les spectateurs et les accrédités en Île-de-France. Le rapport démontre cet engagement d'Île-de-France Mobilités, des opérateurs et gestionnaires d'infrastructures de transports collectifs aux côtés du COJOP (Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques), engagement qui a contribué à faire des Jeux de Paris 2024, une réussite.

L'action d'Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice, a été essentielle pour la réussite des Jeux. Dans l'histoire des Jeux, jamais les transports en commun n'avaient été autant sollicités, et ce pour trois raisons : d'abord, c'était la première fois qu'était fixé l'objectif de 100% des spectateurs en transport en commun, ensuite les Jeux n'avaient jamais eu autant de sites distincts, enfin parce que les Jeux de Paris ont attiré un nombre jamais atteint de spectateurs. Aucun opérateur, individuellement, n'aurait réussi à relever un tel défi seul. Il fallait que les plans de transport soient établis par un unique acteur, qui devait aussi répartir les missions entre les opérateurs. Cela ne pouvait être fait que par l'autorité organisatrice des mobilités. C'est dans ce cadre que les opérateurs de transport franciliens ont contribué aux Jeux via des contrats signés avant les Jeux, avec Île-de-France Mobilités précisant leur mission et les financements attribués par Île-de-France mobilités.



Île-de-France Mobilités a su mener à bien ce travail de pilotage de la répartition des rôles tout en responsabilisant les opérateurs dans leur rôle opérationnel.

L'implication d'Île-de-France Mobilités concernant l'information fournie aux spectateurs a joué un rôle clé dans la réussite des plans de transport. Île-de-France Mobilités a noué une collaboration exemplaire avec le COJOP en lui fournissant l'ensemble des informations à transmettre aux spectateurs en amont et pendant les Jeux, en cohérence avec les plans de transport. Île-de-France Mobilités a piloté la conception de l'information dans les espaces de transport avec les opérateurs de transport. Enfin, Île-de-France Mobilités a développé l'application officielle « Transport Public Paris 2024 » intégrant un calculateur d'itinéraire complètement innovant, répartissant les spectateurs entre les différents itinéraires d'accès aux sites selon les capacités disponibles. Cette innovation a été récompensée par l'Union internationale des Transports Publics.

Le rôle incontournable d'Île-de-France Mobilités a également été démontré lorsque le COJOP lui a demandé d'organiser avec lui le transport des accrédités par bus et cars en Île-de-France, mission rendue possible par la Loi Olympique. L'expertise d'Île-de-France Mobilités en matière d'organisation des transports et de contractualisation avec les opérateurs a permis de raccourcir les délais de préparation et a été essentielle dans la réussite des transports accrédités.

Île-de-France Mobilités a également assumé ses responsabilités en matière de financement puisqu'elle a supporté tous les coûts liés à l'offre de transport en commun en Île-de-France pour les Jeux et à l'offre de transport accrédités par bus et cars, pour un montant d'environ 260 M€.

Île-de-France Mobilités a joué un rôle majeur dans le Travel Demand Management. Elle a fourni les millions de données nécessaires pour la partie transports en commun du site anticiperlesjeux.gouv.fr, et a élaboré les plans de transports locaux pour les Franciliens qui ont été diffusés par l'État dans le cadre du TDM.

Enfin, Île-de-France Mobilités a réalisé un retour d'expérience très complet des Jeux de Paris, et a décidé la mise en place pérenne de plusieurs mesures pour renforcer les transports du quotidien, que ce soit sur l'exploitation des réseaux de transport ou sur l'information voyageur.

À cet égard, et pour la première fois dans l'histoire des Jeux, Île-de-France Mobilités a constitué une banque de toutes les données de transports des Jeux (plans de transports, organisation, documents de préparation, données de fréquentations sur chaque épreuve, ...) qu'elle partage avec les villes hôtes des futures Olympiades (Los Angeles 2028, Brisbane 2032, Dakar qui organise les Jeux Olympiques de la Jeunesse en 2026), pour que les prochaines éditions des Jeux puissent bénéficier de notre retour d'expérience. En effet, ce retour d'expérience documenté n'existait pas avant les Jeux de Paris, ce qui a rendu plus compliquée l'organisation de ces Jeux.

S'agissant de points particuliers du rapport, Île-de-France Mobilités souhaite faire des observations sur les deux points suivants.

Concernant la provision de 200 M€ inscrite dans les comptes d'Île-de-France Mobilités (point 3.4), contrairement à l'appréciation de la Cour, la provision règlementée pour propre assureur de 207 M€, constituée par Île-de-France Mobilités dans le cadre du contrat de partenariat avec le COJOP, n'était pas seulement limitée aux seuls risques liés au transport des accrédités mais elle englobait également les risques imputables à sa responsabilité d'autorité organisatrice de la mobilité dans le cadre de l'organisation des Jeux en vertu des clauses des articles 11.2 et 12 du contrat de partenariat.

Il était en effet indispensable de constituer une provision à hauteur des risques encourus par Île-de-France Mobilités dans le cadre des JOP. Au regard du caractère exceptionnel de cet événement, la survenance d'une défaillance aurait eu un impact très fort sur le bon déroulement des Jeux avec forte probabilité d'endosser un coût financier important pour Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités était en effet responsable des plans de transports : en cas de sous-dimensionnement des plans de transports, l'accès aux sites serait devenu impossible car les lignes embolisées n'auraient pu continuer à fonctionner. Ce sont plusieurs centaines de milliers de spectateurs qu'il aurait fallu rembourser, et Paris 2024 aurait mis Île-de-France Mobilités en responsabilité.

Île-de-France Mobilités était également responsable du transport des accrédités, et notamment des athlètes, en vertu de l'article 13.4 du contrat de partenariat. En cas d'accident, l'impossibilité pour des athlètes de concourir aurait impliqué une responsabilité financière vis-à-vis de cet athlète, mais aussi des préjudices en termes de droits audiovisuels, particulièrement importants. Cette responsabilité aurait été d'autant plus importante en cas de blessure d'athlètes dans le cadre d'accident des bus accrédités.

Au vu de ces éléments, une provision de 200 millions d'euros semble justifiée.

En outre, la provision souscrite dans le cadre des Jeux n'a pas vocation à rester dans les comptes d'Île-de-France Mobilités. La charge afférente a été neutralisée dans les comptes par une écriture de contre-passation et de sa reprise en produit.

Concernant la couverture des dépenses d'Île-de-France Mobilités par les recettes tarifaires (point 3.5), les observations de la Cour ne prennent pas en compte l'ensemble des recettes occasionnelles perçues pendant les Jeux.

Les ventes de tickets T+ et de billets origine - destination à l'unité ou en carnet doivent bien être prises en compte dans l'analyse. En effet, 2 millions de Pass Paris 2024 d'une durée moyenne d'environ 2 jours ont été vendus, c'est bien en-dessous du nombre de spectateurs qui ont donc également utilisé massivement des tickets et billets à l'unité ou en carnets.

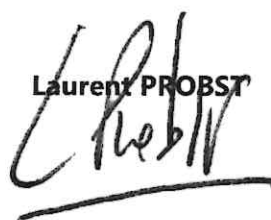
La logique « Les Jeux financent les Jeux » ne se traduit pas par « les hausses tarifaires financent les jeux », comme l'interprète la Cour, mais par « les usagers occasionnels pendant les jeux financent les jeux », ce qui veut aussi dire que « les usagers réguliers (porteurs de Navigo annuels et mensuels) ne financent pas les Jeux ». C'est ce que montrent les éléments envoyés à la Cour.

Par ailleurs, les recettes tarifaires ne doivent pas être rapportées à l'ensemble des dépenses consenties par Île-de-France Mobilités (260 M€) mais aux dépenses hors transport des accrédités, d'un montant de 183 M€.

Enfin, c'est grâce à la hausse courageuse du prix des billets sur les usagers occasionnels, qui a valu plusieurs critiques à IDFM, que des recettes nécessaires ont été générées pour supporter les dépenses supplémentaires

Ainsi, contrairement aux affirmations du rapport, les dépenses d'Île-de-France Mobilités au titre des JOP ont bien été financées par les recettes générées par les usagers occasionnels pendant les JOP. De plus, les comptes 2024 étaient totalement équilibrés, ce qui prouve qu'il n'y a donc pas de dette JOP laissée aux Franciliens.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma très haute considération.


Laurent PROBST