



M. Nacer Meddah

Président – Formation interjuridictions bilan Paris 2024

Cour des comptes

13, rue Cambon

75001 Paris

Paris, le 15 septembre 2025

Objet : Réponse de Paris 2024 aux observations définitives intitulées « Bilan des transports et mobilités pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 »

V/Réf. : S2025-1551-7

Monsieur le Président,

Je vous prie de trouver dans cette réponse, dont je souhaite la publication en application de l'article L143-6 du code des juridictions financières, les remarques qu'appelle ce document de la part du Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 (ci-après « COJOP » ou « Paris 2024 »).

À la suite des échanges formalisés sur la base du relevé d'observations provisoires, auquel il avait répondu de manière détaillée en mai 2025, le COJOP remercie la Cour pour la prise en compte de certaines des remarques qu'il avait alors formulées, et s'associe au bilan univoque établi par la Cour d'une « réussite globale » (p. 57) de ce « défi majeur » (p. 4) que constituaient les transports et les mobilités pour l'organisation des JOP de Paris 2024.

Dans le prolongement de sa réponse publiée à l'appui de la note d'étape « *Les dépenses publiques liées aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 : premier recensement* », le COJOP souhaite faire valoir les éléments suivants, tels qu'ils figuraient déjà pour la plupart dans ses observations précédentes.

- 1. La « réussite » du « transport et des mobilités pendant les JOP » a reposé sur la pleine mobilisation de l'ensemble des acteurs, et sur leur coordination sans précédent, qui peut constituer un nouveau standard pour les transports pour l'après-Jeux.**

Les opérateurs, les autorités organisatrices de mobilités (régions, départements, communautés d'agglomération, villes) et plus généralement les collectivités-hôtes - et en particulier la Ville de Paris et la Métropole du Grand Paris en Ile-de-France - ont joué, avec l'implication déterminante des services de l'État (DIJOP, PRIF, PP, DGITM et services déconcentrés) un rôle central dans l'« efficacité des offres de transport », « à la hauteur des ambitions de Paris 2024 » (p. 5) dans le cadre d'une coordination innovante et dédiée scandée par une gouvernance efficace (comités des mobilités, groupes de travail territoriaux). Pour la plaque francilienne, le rôle d'IDFM doit être souligné sur l'ensemble de ses attributions (planification, tarification, financement) mais également par la manière dont ses équipes ont pu accompagner la réussite des mobilités des Jeux en prenant en charge des activités hors de son champ habituel de responsabilité (gestion du dépôt bus, services pour les accrédités, etc.).

Ces ambitions portées par Paris 2024 visaient des transports efficaces, rapides, fiables et sécurisés, reposant à titre principal sur les modes durables (en particulier les transports en commun, desservant 100% des sites de compétitions, renforcés par les modes actifs comme le vélo et la marche), des mobilités universellement accessibles et inclusives, et s'inscrivant dans le double héritage d'abord de l'existant (pour limiter les investissements spécifiques aux Jeux) et de l'après-Jeux ensuite, ceci sans perturber les autres trajets du quotidien, voire en les améliorant, y compris pendant les Jeux.

À ce titre, le COJOP a pu, avec le CIO et l'IPC, et l'ensemble des parties prenantes (athlètes, CNO, fédérations internationales, médias et partenaires), mettre en place des solutions de transport nouvelles et plus frugales (TC pour les bus mutualisés entre accrédités, TX pour les véhicules légers) que lors des éditions précédentes. Ces innovations pourront éclairer, dans le cadre de la « nouvelle norme » olympique et paralympique, les niveaux de services proposés lors des JOP d'hiver en 2030.

Comme le souligne la Cour (« une qualité de service accrue et des efforts de minimisation de l'impact des Jeux sur les usagers du quotidien », p. 42), les résultats ont été à la hauteur, voire au-delà de ces ambitions particulièrement exigeantes, en termes de production (« non-punctualité » divisée par un facteur 2 à 3 par rapport à un été normal pour les opérateurs) comme en termes de qualité de service (amélioration substantielle des résultats les enquêtes de satisfaction pendant les Jeux).

Ce faisant, Paris 2024 souhaite ici réitérer ses remerciements appuyés à toutes celles et tous ceux, institutions comme individus, qui ont été mobilisés et souligner leur « intelligence de Jeux » tout au long de l'événement, de sa préparation à la finalisation des retours d'expérience. Le COJOP y associe les volontaires, que ce soient les 4 300 volontaires de Paris 2024 qui ont directement concouru à la réalisation de l'offre de transport partout en France (notamment pour les véhicules légers des personnes accréditées, l'accompagnement et la prise en charge des spectateurs aux abords des sites) ou les milliers de volontaires mobilisés par les opérateurs et les collectivités-hôtes pour accompagner les parcours de « porte en porte », incluant réseaux de transports et « *venue approach* », entre les gares et stations et les sites de compétition et zones de célébrations.

À cette mobilisation sans équivalent a répondu une coordination inédite entre tous les opérateurs, dont la Cour souligne la pertinence telle qu'elle a été formalisée *ex ante* dans un document qui « *décrit avec précision la gouvernance institutionnelle, la répartition des compétences et les circuits de prise de décision pendant l'événement* » (p. 20) puis opérationnalisée *in itinere*, en phase de livraison : ainsi que l'observe la Cour, « *le suivi et la conduite opérationnelle des questions de transport et de mobilités, comme celui des autres sujets, ont été assurés pendant les Jeux par deux comitologies distinctes, l'une relevant de l'État, l'autre des organisateurs* » (p. 20), pour ces derniers, au plus près des sites comme au TROC (« *transport operation center* ») du COJOP, avec l'ensemble des acteurs présents, investis et mobilisés, au plus près des décisions de l'organisateur et y contribuant pleinement.

Au plan matériel, la préparation est passée par une approche innovante permettant de gérer à la fois des flux massifs sans équivalent et proposant des solutions personnalisées et adaptées aux besoins des spectateurs et accrédités (applications multimodales dédiées avec priorisation du transport public, modélisation des flux autour et entre les sites, en transport en commun comme pour les différents systèmes mis en place pour les accrédités, itinéraires *bis*, plans alternatifs, mise en place des arrêts de circulation et de stationnement, réseaux routier et cyclables olympiques et paralympiques, systèmes d'avitaillement de flottes quasi intégralement non fossiles ou hybrides). Cette préparation a intégré de manière constante la nécessité de répondre également aux besoins habituels, non spécifiques aux Jeux, s'appuyant en particulier sur le « *travel demand management* » (TDM), piloté par le ministère des transports (DGITM), et dont Paris 2024 souligne le rôle effectivement déterminant dans la fluidité des mobilités autour de et entre les sites pendant les Jeux.

En complément de ceux évoqués par la Cour, les exemples de la minutie de cette préparation, l'ensemble des sujets faisant système par leur interdépendance, abondent. Ainsi, la gestion des 11 000 VAPPs (*vehicle access & parking permits*, le plus souvent transférables d'un véhicule à l'autre, qui sont une forme d'accréditation des véhicules) a été emblématique du détail et exemplaire des méthodes de planification co-construite de l'événement. Ces vignettes apposées sur les pare-brises des véhicules accrédités permettent l'accès et le stationnement de véhicules identifiés à certains espaces réservés, le filtrage aux points d'entrée, et, en en Île-de-France avec la DIRIF et la PP, l'accès aux voies réservées. Sa très bonne anticipation (partage des matrices d'éligibilité, jour par jour, site par site, voire spécifiques à certains événements tels les cérémonies d'ouverture et de clôture, échange des fichiers de véhicules autorisés, marquage des véhicules, avec définition au centimètre près des macarons pour permettre l'identification à distance par les caméras de contrôle) s'est faite dans le cadre d'échanges structurés et permanents avec la Préfecture de police. Il en a été de même pour les règles d'ouverture des fenêtres des bus athlètes en cas de forte chaleur (comme le 30 juillet ou à la fin du mois d'août) sans en compromettre les exigences spécifiques de sécurité, ou encore pour la gestion des batteries et casques pour les spectateurs se rendant sur les sites à vélo. Des accords spécifiques ont également été conclus au titre de l'héritage pour la réutilisation de bornes de recharge ou des bus, permettant là aussi de donner une seconde vie aux équipements nécessaires aux mobilités des Jeux.

Lorsque des risques de saturation ont été identifiés compte tenu des contraintes physiques d'exploitation (deux matches par jour au Parc des princes les 27 et 30 juillet, en même temps que les tournois de tennis à Roland-Garros, croisements en entrée et en sortie d'un Stade de France en double-session en coactivité avec le Centre Aquatique olympique voisin, affluence exceptionnelle lors des épreuves de cross d'équitation à Versailles), des mesures spécifiques ont été prises pour orienter les spectateurs en sécurité et en efficacité, combinant communication ciblée, parfois tribune par tribune via la billetterie et information à bord, renforts d'offre ponctuels, orientation humaine en voirie.

De même, le COJOP a également assuré la maîtrise d'œuvre, avec la PRIF et la Métropole du Grand Paris, de la mise en place de stationnements vélos aux abords des sites franciliens, cohérents avec le réseau cyclable olympique mis en place dans la perspective des JOP par l'État et les collectivités territoriales, permettant de faire de ces Jeux les premiers Jeux 100% cyclables de l'histoire.

Enfin, des solutions adaptées ont été proposées à l'ensemble des spectateurs et accrédités pour leur mobilité. Grâce à la mobilisation de tous les acteurs, sous l'égide de l'État, Paris 2024 a permis une « révolution de l'inclusion » selon les termes d'Andrew Parsons, Président de l'IPC. Des offres spécifiques ont été mises en place (navettes spectateurs depuis les gares vers les sites, et inversement, offre spécifique de billetterie et de stationnement pour les personnes à mobilité réduite, doublement du nombre de taxis équipés, prise en charge des fauteuils personnels aux passerelles aux aéroports de départ et d'arrivée sous l'égide d'ADP, opération « Ma Classe aux Jeux » pendant les paralympiques dès la rentrée scolaire), mais surtout les offres existantes se sont universalisées (en gare, en station, dans les aéroports, à bord ou en pré- et post-acheminement, en particulier par

l'équipement des transports, et la formation des personnels qui réalisent le service), changeant dans le même mouvement à la fois le regard, la culture et les pratiques sur l'inclusion.

Dans le même esprit, et Paris 2024 souhaite également éclairer les travaux de la Cour sur ce point, la gestion opérationnelle des changements d'itinéraires jour par jour (périmètres de sécurité comme pour la cérémonie d'ouverture, compétitions sur route), voire heure par heure (JP comme JO) a également permis une articulation proactive de l'ensemble des acteurs. La nécessité de permettre ou limiter les accès au plus strict besoin de sécurisation des opérations sur site a reposé sur une coordination inédite entre forces de sécurité et opérateurs de mobilités (chauffeurs et conducteurs au premier rang), depuis les centres opérationnels et de régulation « bus » et « fleet » pour gérer les parcours et itinéraires de bout en bout et en temps réel (zones d'attente et de régulation, « drop-off et load zones », *venue approach*, gestion des incidents en ligne et de l'ensemble des avitaillements, essentiellement de nuit), permettant de gérer également « en conduite » les modifications d'horaires de compétition (notamment pour les sessions tardives ou en cas de protection du public en cas de risques orageux).

Cette coordination a également permis d'adapter l'offre de mobilité proposée et produite à la réalité des comportements réellement constatés des spectateurs comme des accrédités (permettant des économies substantielles comme le souligne la Cour, 8% sur le transport connect par exemple, cf. p. 48), compte tenu de la promotion (calculateurs d'itinéraires) et de la qualité de service (ponctualité, sécurité, confort, voire attentions spéciales comme la distribution de bouteilles d'eau aux voyageurs) des transports publics sur les mêmes parcours.

En d'autres termes, à la question « qu'est-ce qui aurait pu mal se passer ? », la réponse est « à peu près tout » et à la question « qu'est-ce qui s'est mal passé ? », la réponse est « à peu près rien », le tout dans un budget maîtrisé, c'est cela aussi pour Paris 2024, le « *bilan des transports et des mobilités pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024* ». Si cette performance a sans doute sa part de chance, elle ne doit rien au hasard.

Car cette « réussite » n'a pu être que collective et coordonnée, suivant d'une part un « plan de Jeux » robuste et résilient, et reposant d'autre part sur des adaptations opérationnelles permanentes permises par la mobilisation, la rigueur professionnelle et l'état d'esprit de l'ensemble des acteurs.

Au titre de l'héritage et au-delà des infrastructures, le COJOP considère que cette manière d'aborder et d'opérer les flux de manière ensemblière, cohérente de la réalité des parcours des voyageurs et de leurs besoins, est également un héritage majeur des JOP et une nouvelle forme d'ambition pour les mobilités de l'après-Jeux.

2. L'addition faite par la Cour de dépenses de fonctionnement (liées pour l'essentiel directement et exclusivement à l'organisation des JOP) et de dépenses d'investissement (en majorité sur des équipements et infrastructures durables, fonctionnant encore après les JOP voire avant) altère la lisibilité du « *bilan des transports et des mobilités pendant les JOP de Paris 2024* », objet des travaux de la Cour.

Le COJOP réitère ici ses observations formulées dans le cadre de la contradiction des travaux de la Cour. Le bilan des transports et des mobilités des JOP de Paris 2024 continue d'opérer une confusion entre charges d'investissement et coûts de fonctionnement, dont la nature et les implications comptables, économiques et sociales sont différentes, voire opposées.

Aux termes de la loi, et le titre de son rapport s'en fait légitimement l'écho, la Cour est chargée d'établir un « *bilan des transports et des mobilités pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024* », et est donc limité dans sa période revue (« pendant les JOP ») et donc son objet. S'agissant d'un « bilan », les analyses doivent au surplus prendre en compte tout à la fois les « actifs » et les « passifs », emplois et ressources mobilisées au titre des JOP et uniquement au titre de ceux-ci, pour autant qu'ils y soient « rattachables » et a fortiori « imputables ».

Or, l'imputation à l'événement de dépenses d'investissement considérables, correspondant à des projets qui ont été engagés en-dehors des Jeux, bien avant eux et sans lien avec l'accueil de l'événement en France, n'a aucun fondement. La tentative de justification avancée par la Cour (p. 62), outre sa contradiction interne (tout à la fois « indépendamment des Jeux » et « imputables aux Jeux »), méconnaît les principes organisationnels, institutionnels, décisionnels et méthodologiques présidant à l'établissement du bilan comptable d'une opération identifiée, quelles qu'en soient la spécificité, l'ampleur ou la complexité.

En outre et a fortiori, si les coûts correspondants sont, dans leur totalité et de manière injustifiée pour Paris 2024, pris en compte dans ce bilan établi pour les opérations « pendant les JOP », le COJOP souligne une nouvelle fois que les bénéfices y afférents (recettes complémentaires, moindres débours) doivent dans ce cas également être pris en compte, ce qui n'est que très partiellement le cas (écrêtement des recettes à la seule période des JOP qui en porte pourtant l'intégralité des coûts d'accélération avancés, permettant une ouverture avant et après les JOP des services correspondants, pas de prise en compte des économies publiques induites pendant et après les Jeux) sans même évoquer les retours socio-économiques, y compris seulement directs, des infrastructures et services correspondants.

Ainsi, en premier lieu, la Cour impute 222 M€ de « coûts d'accélération » (p. 60) au titre des prolongements de la ligne 14 du métro, d'Eole et du franchissement urbain Pleyel (FUP). Outre le fait que ces mêmes coûts avaient été, seulement deux mois auparavant,

établis par la Cour à 270 M€ dans son rapport d'observations provisoires, ce qui montre la fragilité méthodologique de cette évaluation, leur imputation pour leur intégralité au projet olympique et paralympique pose problème. D'une part, les calendriers publics de livraison n'ont jamais été accélérés depuis leur lancement, et ces calendriers avaient été repris tels quels dans le dossier de candidature sans jamais faire l'objet d'aucune modification en lien avec les Jeux. En lieu et place d'accélération, l'évolution des calendriers de livraison de ces chantiers fait continûment apparaître des retards, maîtrisés et contenus, grâce à la pleine mobilisation de leurs porteurs et conducteurs de projet, mais bien réels. D'autre part, l'évolution de ces chantiers complexes, soumis dans leur conduite à de nombreux impondérables, est totalement indépendante des Jeux et ne peut leur être imputée, que ce soit comptablement ou autrement.

En deuxième lieu, si de tels « coûts d'accélération » sont pris en compte dans le bilan des transports « pendant les JOP », la Cour aurait dû, symétriquement et tout aussi comptablement, prendre en compte dans son « bilan » les retards et décalages de projets similaires autrement que de manière seulement littéraire (« la Cour avait relevé que les organisateurs avaient renoncé à ce que certains des projets d'infrastructures inscrits dans la candidature soient livrés pour les Jeux », p. 24, s'agissant des lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express, dont la livraison était prévue respectivement en 2023 et 2024, dates reprises en l'état dans le dossier de candidature, ou encore de la liaison Charles de Gaulle Express, du prolongement ouest de la ligne T1 du tramway, ou des LGV Bordeaux-Toulouse et PACA). En effet, ces retards ou décalages constituent, vu du projet olympique et paralympique, autant d'économies publiques si l'on applique, algébriquement, le même raisonnement que celui suivi par la Cour pour lui imputer l'accélération (ou, donc et plus précisément, de limitation de leurs retards de livraison) des infrastructures figurant dès la candidature de Paris 2024.

En troisième lieu, le COJOP souligne que, s'agissant des lignes 15, 16 et 17 ou de la liaison dédiée vers CDG, objets de ce que la Cour désigne improprement comme un « renoncement » du COJOP, puisque ces chantiers étaient indépendants du projet olympique et paralympique (ce que la Cour reconnaît p. 24), et que leur non-livraison pour les Jeux a constitué une situation de fait s'imposant à lui et non d'un choix de sa part. Au surplus, l'absence de telles infrastructures-clés « pendant les JOP » a elle-même entraîné des surcoûts pour fournir une offre de transport alternative permettant de répondre aux besoins de mobilités des spectateurs et des accrédités sur la plaque francilienne.

Il en découle que si ces surcoûts, pris en charge par le COJOP et ses partenaires, sont effectivement retracés dans le bilan établi par la Cour, celle-ci ne prend d'une part pas en compte la spécificité de leur fait générateur, et ne procède pas non plus à leur égard à l'identique des coûts dits d'accélération. Il en résulte une appréciation tout à fait déséquilibrée, et méthodologiquement erronée, du coût public des infrastructures retenu dans le bilan des Jeux.

En quatrième lieu, la présentation des seules dépenses, sans les bénéfices associés, sans prise en compte des recettes considérables générées par cet événement ni de l'héritage matériel incontestable qui en est résulté, constitue une vue incomplète du bilan attendu de la Cour par la loi (article 20 de la loi n° 2023-380 du 19 mai 2023) normalement établi en partie double, et altère par là sa complétude et donc sa sincérité. Il en va ainsi par exemple des prolongements M14 ou Eole qui, sans évoquer leur rentabilité socio-économique ou le renchérissement du patrimoine public qu'ils portent, ont eux-mêmes induit des économies substantielles (arrêt de l'exploitation d'Orlyval par exemple) ou des recettes complémentaires (notamment commerciales au-delà de la période des Jeux) qui ne sont pas retracées dans le bilan de la Cour « pendant les Jeux », lequel impute pourtant au projet l'ensemble des coûts de maîtrise des calendriers des projets, permettant l'ouverture de certains services avant les Jeux. Il en va de même pour le plan « vélo » : si l'ensemble de ses coûts sont imputés au projet olympique et paralympique, ses bénéfices (report modal permettant l'allègement des autres mobilités, réduction des pollutions, limitation de la congestion des modes alternatifs, santé publique etc.) auraient gagné à être valorisés par la Cour et mis en rapport avec les investissements réalisés.

En cinquième lieu, et même s'il est sans doute moins aisé de le chiffrer *ex ante*, le bilan établi par la Cour fait totalement fi, y compris dans sa partie plus littéraire, du retour sur investissement et du rayonnement, dans le temps et dans l'espace, du succès incontesté d'un tel événement. Il en va ainsi en particulier de l'attractivité de la destination France, des acquis de l'expérience d'une exploitation mobilisant le plein potentiel des infrastructures et services associés, de la coproduction entre parties prenantes productrices et organisatrices des transports, incluant les voyageurs, acteurs de leurs mobilités grâce à une information unifiée, claire et actualisée en permanence, qui sont un autre élément de l'héritage laissé, en ce qui concerne les transports et les mobilités, par Paris 2024 et ses partenaires.

En résumé, sans remettre en cause que les renforts d'offres de mobilités et de transport ont induit des dépenses spécifiques par rapport à un été habituel, prises en charge par le COJOP et ses partenaires, privés et publics, Paris 2024 conteste doublement l'évaluation faite par la Cour, en ce que, d'une part, elle fait masse de charges non imputables aux Jeux et en ce que, d'autre part, elle ne prend pas en compte l'ensemble des recettes supplémentaires et économies induites correspondantes.

3. Les dépenses du COJOP ont été maîtrisées, exécutées en-deça du dernier budget de livraison validé, et ont représenté la moitié voire le tiers des éditions précédentes des Jeux

Projet unique par son ampleur et sa complexité, les JOP s'inscrivent naturellement dans la vie économique et sociale, de leur préparation à l'héritage qu'ils laissent, des territoires et des populations qui les accueillent. Ils ont à ce titre dû s'adapter et faire

face à la crise sanitaire, à la remontée de l'inflation ou de la clarification du régime fiscal (TVA pour 15 M€) applicable à ses activités.

Il est à souligner que le budget du COJOP, à 95% privé, a non seulement été tenu, mais a dégagé un excédent en exploitation malgré les aléas du projet et la prise en charge d'activités non prévues *ab initio*, ce que la Cour reconnaît p. 69 « *le budget 2024 a été exécuté avec une marge de 5 %* », permettant à Paris 2024 d'abonder des budgets publics en fin d'exercice, au-delà du paiement de ses contributions fiscales et impositions.

Les transports et mobilités ont contribué à absorber les aléas inhérents à un tel projet, sans augmentation des budgets. Paris 2024 ne peut ici que renvoyer aux travaux de la Cour, qui, dans son tableau 11, retracent la chronique des budgets de sa direction éponyme au fil de ses validations par sa gouvernance et à la lumière de leur exécution, qui affiche un atterrissage en économie par rapport au dernier budget voté.

Cela n'a pu être réalisé qu'au moyen d'une redéfinition, au demeurant parfois douloureuse, des niveaux de services proposés (révision de la gratuité du transport des spectateurs, mutualisation permettant une réduction de 40% du nombre de véhicules légers, réduction des offres de mobilités pour les accrédités) permettant la prise en charge de dépenses nouvelles (fiscalité, stationnement vélo hors Paris) ou évaluées en deçà des résultats des appels d'offres et obligations au titre des marchés publics passés par Paris 2024 (notamment pour le transport des accrédités).

Il reste, et Paris 2024 renvoie ici aux analyses de la Cour dans ses rapports précédents, que sans en rabattre sur l'ambition d'efficacité, de fiabilité, d'accessibilité, de soutenabilité environnementale ou d'héritage, que **le coût des transports des JOP de Paris 2024 a été d'une part contenu**, puisqu'exécuté par le COJOP à 95% seulement de son budget 2024, **et d'autre part sensiblement réduit** par rapport aux éditions précédentes les plus comparables : par deux au moins par rapport à Londres, et par quatre au moins par rapport à Tokyo, alors que les Jeux s'y étaient tenus sans spectateurs compte tenu de la Covid. Le COJOP regrette que ces éléments de référence, qui éclairent un bilan et permettent la comparaison, n'aient pas été repris dans cette version des travaux de la Cour. Ceux-ci démontraient en effet la réalité et l'ampleur des économies réalisées *ab initio* puis *in itinere* par Paris 2024 et ses partenaires par rapport aux autres Jeux, récents comme futurs, les plus comparables.

Enfin, Paris 2024 revendique pleinement et même doublement l'héritage des transports et des mobilités pendant les JOP, objet du rapport de la Cour.

D'abord, en ce que pendant les Jeux, les transports et mobilités ont été, par la mobilisation de l'ensemble des parties prenantes, à la hauteur des ambitions portées depuis la candidature et malgré les vicissitudes d'un projet d'une telle complexité et d'une ampleur sans équivalent : le plus grand dépôt bus d'Europe et plus grand dépôt temporaire au monde, le plus grand dépôt « fleet » d'Europe, un changement d'échelle sur l'hydrogène, l'exploitation du deuxième réseau de bus de France et du deuxième réseau « fleet » (hors taxis parisiens), déployé spécifiquement et uniquement pour et pendant les JOP avec une interruption mi-août après les grands départs des JO et les premières arrivées des JP, avec des itinéraires modifiés de jour en jour voire d'heure en heure en fonction des contraintes de sécurité, des alertes et vigilances météorologiques, et des impératifs des compétitions.

Ensuite en ce que, sans projet d'infrastructure nouvelle spécifique pour les Jeux et en s'appuyant quasi exclusivement sur l'existant (comme le souligne la Cour : « Aucune infrastructure de transport en commun ne doit le principe de sa réalisation à l'organisation des Jeux », p. 81), Paris 2024 a permis d'établir un nouveau standard dans les offres de mobilités : tant pour les futurs événements comparables organisés en France ou ailleurs, que pour les transportés du quotidien, capitalisant sur des services nouveaux et des manières de faire innovantes, construites par l'ensemble des acteurs pour et par ces Jeux de Paris 2024. Pour le COJOP, avoir divisé par deux l'empreinte environnementale des JOP est une performance historique, et il n'aspire qu'à voir ce record battu au plus vite, le plus nettement et le plus régulièrement sur la lancée des optimisations réalisées. Grâce à la mobilisation de toutes les parties prenantes, en s'appuyant sur les transports en commun pour tous, et ne développant de solutions dédiées que de manière subsidiaire, quand les systèmes publics ne sont pas en mesure de répondre à l'ensemble des besoins (nuit, horaires à la demande comme pour les bus « équipes », sécurité des circulations athlètes, accessibilité).

Les équipes de Paris 2024 en charge de ce sujet, notamment son ancien directeur transports et mobilités M. Pierre Cunéo, et moi-même restons naturellement à la disposition de la Cour pour contribuer à ses prochains travaux, en espérant qu'ils puissent aboutir à une présentation sincère et équilibrée du bilan économique, comptable et financier des Jeux, confortant de manière objectivée le ressenti partagé d'une aventure exceptionnelle dans l'ensemble de ses dimensions pour celles et ceux qui ont vécu les Jeux, qui les ont faits, qui les ont accueillis, et qui, partout dans le monde, les ont suivis.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments respectueux.

Fabrice Lacroix

Directeur exécutif ressources