



# **RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE**

## **JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES PARIS 2024 – OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DE L'ÎLE-SAINT-DENIS**

**(Seine-Saint-Denis)**

**Exercices 2016 et suivants**

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,  
a été délibéré par la chambre le 28/07/2025



## TABLE DES MATIÈRES

<b>SYNTHÈSE.....</b>	<b>2</b>
<b>PROCÉDURE.....</b>	<b>4</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>5</b>
1 PRÉSENTATION DE L'OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT .....	6
1.1 Objectifs : relier les deux parties du village des athlètes et désenclaver la commune insulaire de L'Île-Saint-Denis .....	6
1.2 Le projet comporte des dépenses nécessaires aux JOP et des dépenses effectuées à l'occasion des JOP.....	8
1.3 Les engagements du maître d'ouvrage et les conditions de mise à disposition sont définis par des conventions .....	8
1.4 Des exigences techniques, environnementales et d'accessibilité importantes .....	10
2 ÉVOLUTION DU COÛT DU PROJET .....	11
2.1 Les prévisions initiales du budget du projet et son financement.....	11
2.1.1 Les prévisions initiales du budget du projet.....	11
2.1.2 Le financement du projet.....	13
2.2 Évolution du coût du projet .....	15
2.2.1 L'évolution du coût du projet durant la phase d'études entre la phase d'avant-projet sommaire et la phase d'assistance aux contrats de travaux .....	16
2.2.2 L'évolution du coût du projet à compter du démarrage des travaux.....	17
3 LES MARCHÉS ET LES DÉPENSES HORS MARCHÉ LIÉS À L'OUVRAGE .....	19
3.1 Le marché de maîtrise d'œuvre et les prestations d'étude et de contrôle.....	21
3.2 Les marchés de construction .....	21
3.2.1 Les marchés de travaux .....	22
3.2.2 L'attribution des lots .....	22
3.2.3 Le marché relatif aux espaces verts.....	25
4 L'HÉRITAGE DE L'OUVRAGE.....	26
<b>ANNEXE .....</b>	<b>28</b>

## SYNTHÈSE

Conformément à l'article 20 de la loi n° 2023-380 du 19 mai 2023 relative aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024, la Cour des comptes doit adresser un rapport au Parlement « sur l'organisation, le coût et l'héritage des jeux olympiques et paralympiques ». Dans cette perspective, la chambre régionale des comptes Île-de-France a contrôlé la régularité des marchés et le coût de la construction de l'ouvrage de franchissement de L'Île-Saint-Denis (FRISD) dont le département de Seine-Saint-Denis est maître d'ouvrage.

Un tel projet de franchissement était déjà envisagé par les collectivités concernées et le département depuis 2011, pour désenclaver la plus petite commune insulaire d'Île-de-France (L'Île-Saint-Denis), et ainsi accélérer son développement économique. Le comité pour la candidature de « Paris 2024 » a retenu un site sur les territoires des communes de Saint-Denis, Saint-Ouen et L'Île-Saint-Denis pour accueillir le village olympique, site traversé par le grand bras de la Seine, ce qui a permis d'accélérer la création de ce franchissement (dont le financement n'était pas assuré jusqu'à cette date), qui avait pour but de relier les deux parties du village olympique, lien essentiel à son bon fonctionnement. Il présente la particularité de ne pas nécessiter d'adaptation après la période olympique, et son coût d'entretien annuel estimé, de 76 500 € environ, reste modéré.

Entre l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre, en juin 2017, et la fin de la phase d'études, en juillet 2021, le coût du projet a évolué de 22,1 M€<sup>2016</sup> à 32,1 M€<sup>2016</sup> (+ 45,2 %). Cette augmentation est due essentiellement à des facteurs externes, notamment à une modification substantielle faite à la demande de la société de livraison des ouvrages olympiques (Solidéo), consistant à reculer la culée du pont, qui a entraîné un surcoût estimé à 2 M€<sup>2016</sup> pour les travaux supplémentaires, à 1 M€<sup>2016</sup> environ pour les études complémentaires, un provisionnement de 1,7 M€<sup>2016</sup>, et des délais allongés de six mois.

À l'instar de tous les projets de construction des ouvrages olympiques, celui-ci devait répondre à de nombreuses exigences environnementales et de développement territorial nommées « ambitions Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) 2024 ». Ces exigences, retracées dans une convention tripartite entre la Solidéo, le département et le comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques (COJOP), ont eu une incidence financière de l'ordre de 2,4 M€<sup>2016</sup>.

Enfin des facteurs conjoncturels comme la crise sanitaire ont entraîné un surcoût d'environ 0,8 M€. De plus, la forte demande due à la construction de nombreux ouvrages dans la région Île-de-France a eu un effet inflationniste sur les prix, et l'offre la moins chère présentée pour la construction de l'ouvrage, qui a été retenue, était supérieure de 1,7 M€<sup>2016</sup> aux estimations initiales de la maîtrise d'œuvre. Au total, si le contexte olympique a permis au département de faire co-financer une partie de l'ouvrage par d'autres institutions, il a entraîné un surcoût de l'ouvrage pour le contribuable d'environ 10,5 M€<sup>2025</sup>.

JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES PARIS 2024 :  
OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DE L'ÎLE-SAINT-DENIS

À compter du démarrage des travaux, l'évolution du coût est restée maîtrisée, ne présentant un écart que de 7,7 % à la clôture en euros constants, témoignant d'une exécution satisfaisante, d'un bon suivi, et d'un provisionnement pour risques adéquat de la part du département. Le coût final du projet est de 42,59 M€<sup>2025</sup> HT soit 51,70 M€<sup>2025</sup> TTC. Le coût total pour le département est de 24,04 M€<sup>2025</sup> TTC. Après perception du FCTVA dont le montant devrait s'élever à 7 M€ environ selon le département ; le coût net pour ce dernier (contribution à la maquette Solideo et reste à charge) devrait être de 17 M€<sup>2025</sup> environ soit 32,8 % du coût total du projet.

La passation des marchés en procédure formalisée n'appelle pas d'observations particulières de la chambre. La définition des critères de passation et leur pondération est conforme aux exigences conventionnelles, et leur évaluation est formalisée par des analyses détaillées et justifiées. Pour l'ensemble de ces marchés, les offres retenues comme économiquement les plus avantageuses étaient également les moins-disantes financièrement.

## PROCÉDURE

L'article 20 de la loi n° 2023-380 du 19 mai 2023 relative aux JOP de 2024 dispose que la Cour des comptes devra remettre au Parlement, avant le 1<sup>er</sup> octobre 2025, un rapport *« sur l'organisation, le coût et l'héritage »* des Jeux, *« le montant des dépenses engagées par l'État et les collectivités territoriales à l'occasion de la préparation et du déroulement de cette manifestation »*, les *« recettes »* qu'elle a engendrées, *« le montant des exonérations fiscales »*, les conditions dans lesquelles s'est effectué le *« recours aux bénévoles »*, ainsi que *« la qualité de l'accueil des sportifs et des spectateurs en situation de handicap, notamment en termes d'accessibilité de l'événement »*.

Dans cette perspective, la chambre régionale des comptes Île-de-France, dans le cadre de travaux communs menés avec la Cour des comptes, a décidé de contrôler la réalisation de l'ouvrage de franchissement de L'Île-Saint-Denis, dont le maître d'ouvrage est le département de Seine-Saint-Denis.

Le contrôle a été notifié le 4 décembre 2024 à l'ordonnateur en fonctions. L'information de la notification du contrôle a été communiquée à la même date au préfet de Seine-Saint-Denis, et à la direction départementale des finances publiques de Seine-Saint-Denis.

L'entretien d'ouverture de contrôle s'est tenu le 9 décembre 2024.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, l'entretien de fin de contrôle a eu lieu le 29 avril 2025.

Lors de sa séance du 21 mai 2025, la chambre a arrêté ses observations provisoires qui ont été notifiées à l'ordonnateur le 3 juin 2025. Ce dernier a répondu par courrier du 3 juillet 2025.

Un extrait des observations provisoires a été adressé le 3 juin 2025 à l'entreprise Eiffage génie civil qui n'a pas répondu à la chambre.

Lors de sa séance du 28 juillet 2025, la chambre a arrêté les observations définitives présentées ci-après.

## INTRODUCTION

La XXIII<sup>ème</sup> olympiade de l'ère moderne s'est déroulée à Paris à l'été 2024. Elle a nécessité sept années de préparation depuis la signature, le 13 septembre 2017, du contrat dit de « ville-hôte », signé avec le comité international olympique (CIO) et confiant l'organisation des JOP de 2024 à la Ville de Paris et au comité national olympique et sportif français (CNOSF).

Le contrat international de ville-hôte régi par le droit suisse imposait la création d'un comité d'organisation des Jeux (le COJOP). En outre, les travaux de construction ou de réhabilitation des équipements nécessaires aux Jeux ont été confiés à plus d'une trentaine de maîtres d'ouvrage, sous la supervision de la Solidéo.

Pour coordonner l'action des services de l'État entre eux et avec l'ensemble des acteurs impliqués dans la préparation des Jeux (organisateurs, services de l'État, collectivités territoriales et mouvement sportif), une direction interministérielle (DIJOP) a été créée.

### **Paris 2024 - Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques**

Prenant la suite du groupement d'intérêt public (GIP) « Paris 2024 » qui a porté le dossier de candidature de la Ville de Paris, le Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques Paris 2024 (COJOP) a été créé le 21 décembre 2017 par la Ville de Paris et le CNOSF, sous la forme d'une association. Il avait la responsabilité de la livraison des Jeux, c'est-à-dire de l'organisation et de la gestion de l'ensemble des sites olympiques (sites de compétition, sites d'entraînement et autres), des aménagements et des sites temporaires, ainsi que des événements associés.

### **La Société de livraison des ouvrages olympiques - Solidéo**

La société de livraison des ouvrages olympiques (Solidéo) est un établissement public d'aménagement à caractère industriel et commercial (EPIC), créé par la loi du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain.

Elle était chargée, dans les délais fixés par le CIO, de la livraison de l'ensemble des ouvrages et opérations d'aménagement pérennes nécessaires à l'organisation des Jeux.

Elle a assuré trois rôles principaux, financeur des ouvrages, aménageur en propre du village des athlètes et du village des médias et superviseur de l'action de 33 maîtres d'ouvrage (des collectivités territoriales pour l'essentiel), pour la réalisation de 70 ouvrages d'une grande hétérogénéité.

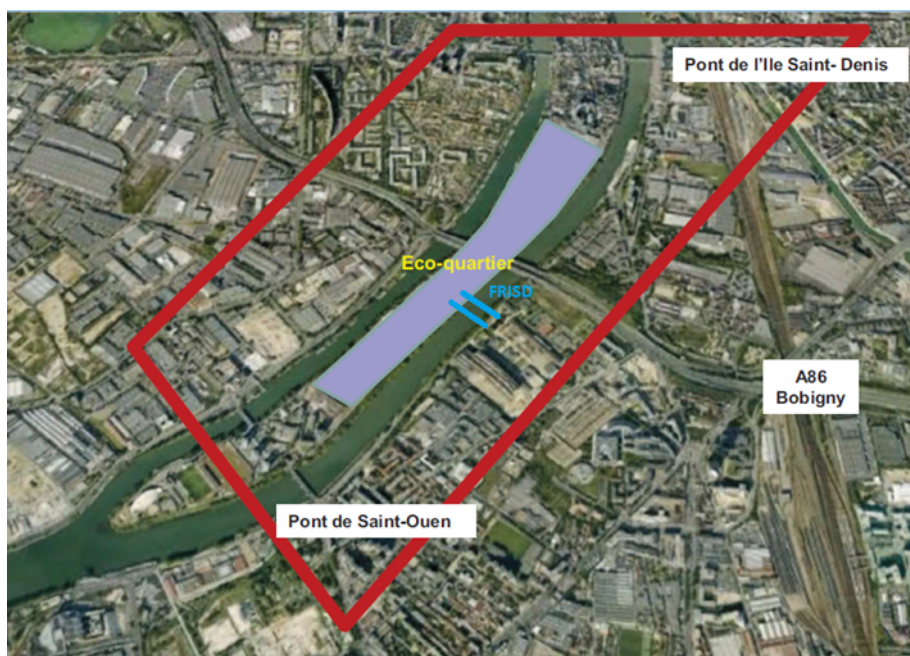
À cet effet, des conventions d'objectifs, contrats tripartites entre le COJOP, la Solidéo et chaque maître d'ouvrage, définissaient un programme de travaux, prévoyaient le versement d'une subvention de la Solidéo et formalisaient l'engagement du COJOP de conclure une convention d'utilisation du site en question. Des conventions de mise à disposition des sites (*Venue Use Agreement – VUA*) ont ensuite été conclues entre le COJOP-Paris 2024 et les maîtres d'ouvrages et gestionnaires des sites pour l'organisation des Jeux.

# 1 PRÉSENTATION DE L'OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT

## 1.1 Objectifs : relier les deux parties du village des athlètes et désenclaver la commune insulaire de L'Île-Saint-Denis

Livré en janvier 2024 par le département, mis à disposition du COJOP<sup>1</sup> durant la période olympique, puis inauguré et ouvert au public le 7 décembre 2024, l'ouvrage de franchissement entre les communes de Saint-Denis et de L'Île-Saint-Denis (ci-après le FRISD) avait pour objectif de relier les deux parties du village des athlètes des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 (ci-après JOP) séparées par un bras de la Seine.

Photo n° 1 : Localisation du FRISD et des deux autres ponts existants



Source : département

Cet ouvrage, long de 138 mètres constitué d'une charpente métallique, est un pont végétalisé, réservé aux piétons, aux cyclistes et aux bus. Sous maîtrise d'ouvrage du département de la Seine-Saint-Denis, sa construction a été menée par un groupement composé de plusieurs entités du groupe Eiffage, accompagnées de l'entreprise Capocci. Il est désormais nommé « Pont olympique Louafi Bouguera<sup>2</sup> »

<sup>1</sup> Convention de mise à disposition entre le département et le COJOP du 3 juillet 2023.

<sup>2</sup> Champion olympique ayant remporté le marathon des JO d'Amsterdam en 1928.



JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES PARIS 2024 :  
OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DE L'ÎLE-SAINT-DENIS

La construction de ce pont a coûté *in fine* 43,09 M€<sup>2025</sup> HT financés à 90 %, au sein de la maquette Solidéo, par l'État, le département de la Seine-Saint-Denis, la région d'Île-de-France, l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune et la Ville de Paris, et à 10 % par la Métropole du Grand Paris.

Ce pont d'acier et de béton « bas carbone » végétalisé repose sur deux appuis de chaque côté du fleuve sans appui dans la Seine.

En ce qui concerne l'héritage de cet ouvrage, son objectif initial, établi dès 2011 (cf. partie 4) était de désenclaver L'Île-Saint-Denis, plus petite commune insulaire de France (8 329 habitants), et dont les ponts les plus proches étaient auparavant situés à 2 kilomètres l'un de l'autre. Ce pont constitue un maillon important de la liaison entre le futur écoquartier fluvial de L'Île-Saint-Denis et le futur quartier Pleyel de Saint-Denis, dont la nouvelle gare Saint-Denis Pleyel. À terme, le désenclavement auquel cet ouvrage contribue devrait générer, selon le département, des milliers de logements, de résidences étudiantes, d'équipements, de bureaux et d'activités, ainsi que la création de deux parcs qui seront implantés de part et d'autre de la Seine. Le contexte olympique a donc été un facteur d'accélération de la réalisation d'un ouvrage important pour les collectivités concernées.

**Photo n° 2 : Le pont Louafi Bouguera**



Source : VVVC France

## **1.2 Le projet comporte des dépenses nécessaires aux JOP et des dépenses effectuées à l'occasion des JOP**

Le périmètre du projet se compose de trois éléments, porteurs d'usages communs et assurant des fonctions complémentaires : en premier lieu, l'ouvrage en lui-même (y compris la rampe d'accès) reliant le projet Universeine<sup>3</sup> à la RD1bis, en second lieu, le réaménagement et le rehaussement de la RD1bis permettant la connexion de cette voie à l'ouvrage. Ces deux premiers travaux entrent dans le champ des dépenses nécessaires aux JOP, en ce qu'ils étaient parties intégrantes de la construction du village olympique.

Enfin, la berge du grand bras (côté Île-Saint-Denis), a été réaménagée, pour offrir des lieux de détente en bord de Seine. Les différents espaces sont des espaces d'usages en lien avec le fleuve, récréatifs, sportifs, contemplatifs. Ce réaménagement peut donc être considéré comme une dépense effectuée à l'occasion des JOP dans la perspective de l'héritage.

Par ailleurs, un aménagement complémentaire des berges (îlots de verdure, gradins et belvédère totalement accessibles aux (personnes à mobilité réduite), pouvant être relié à un embarcadère hors projet, et compatible avec l'aménagement futur d'un ponton en partie basse de la berge, hors projet également, a été réalisé par le département ; c'est une dépense hors projet, mais effectuée à l'occasion des JOP.

## **1.3 Les engagements du maître d'ouvrage et les conditions de mise à disposition sont définis par des conventions**

Concernant la construction des ouvrages olympiques, un décret<sup>4</sup> prévoit que des conventions d'objectifs multipartites soient conclues entre la Solidéo, le comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques (ci-après le COJOP), les maîtres d'ouvrage et maîtres d'ouvrage délégués. Ces conventions ont notamment pour objet de déterminer :

- la programmation physique et financière, les modalités de compte-rendu et de suivi de la réalisation et les calendriers de livraison ;
- les modalités de mise à disposition des ouvrages au COJOP ;
- les conditions et modalités d'attribution des concours financiers de la Solidéo ;
- les conditions dans lesquelles la méconnaissance du calendrier de livraison ou de réalisation des ouvrages, le dépassement des budgets prévisionnels ou tout autre élément conduisant à un retard ou à une interruption des travaux, constituent une défaillance grave de nature à justifier une substitution de la Solideo au maître d'ouvrage.

---

<sup>3</sup> Universeine et un quartier aménagé sur une ancienne friche industrielle, qui s'inscrit dans le périmètre du village des athlètes de 2024 (Zone d'aménagement concertée (ZAC) Village Olympique et Paralympique), destiné à accueillir les athlètes et leurs accompagnants en 2024.

<sup>4</sup> Décret n° 2017-1764 du 27 décembre 2017 relatif à l'établissement public *société de livraison des ouvrages olympiques*.

Concernant le FRISD, cette convention<sup>5</sup> a été signée le 12 décembre 2019 par le président du conseil départemental, le projet étant alors au stade de l'avant-projet modificatif. Elle prévoyait notamment que 100 % du coût d'objectif serait financé via la maquette Solidéo. Des jalons temporels y sont fixés dont les principaux sont les suivants :

- validation de l'avant-projet définitif (APD) au plus tard le 13 septembre 2019,
- validation de la dévolution du marché de travaux au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 2021,
- validation de la réception finale des travaux au plus tard le 3 juillet 2023.

Ce calendrier n'a pas été respecté, essentiellement en raison de demandes de modifications émanant de la Solidéo (cf. partie 2.2.1). L'ouvrage a finalement été livré en janvier 2024, sans que cela n'eût de conséquences particulières sur l'organisation des JOP et la préparation du village olympique.

La Solidéo et le COJOP s'engagent vis à vis du département à respecter leurs engagements financiers (un calendrier de versement des acomptes de la subvention est précisé), la mise à disposition des moyens humains nécessaires, à apporter un appui au maître d'ouvrage, à ne pas interférer dans les relations entre celui-ci et ses cocontractants, et à ne pas diffuser les études et données fournies par le maître d'ouvrage.

Les engagements du département sont de nature plus technique, respecter le programme détaillé de l'opération, son calendrier, la décomposition du coût d'objectif global, et les « ambitions » portées par les ouvrages olympiques. Ces dernières sont de fortes exigences d'exemplarité sociale, juridique et environnementale (clauses du marché favorisant l'insertion sociale, vigilance sur les pratiques anticoncurrentielles et le travail illégal, conditions de travail, de santé et de sécurité, etc.) Elles se matérialisent par des annexes à la convention, volumineuses et détaillées.

Des engagements liés au suivi, à la communication, à la sécurité et au respect des données personnelles sont également mentionnés.

La convention précise également comment sont gérés les écarts au programme, lesquels doivent être validés par la Solidéo, notamment ceux portant sur le coût global ou les modifications de calendrier. Les modifications doivent faire l'objet de fiches modificatives portées à la connaissance des parties et du conseil d'administration de la Solidéo, et si celui-ci les valide, faire l'objet d'un avenant.

Les grands axes de cette convention et la chaîne de validation ont bien été respectés. En effet, chaque modification au programme a bien fait l'objet d'une fiche modificative (cf. partie 2.1), et les clauses du marché reflétant les ambitions du programme ont bien été intégrées. Elles sont l'objet d'une pondération significative dans les critères d'attribution des marchés (cf. partie 3). Il ne ressort pas non plus des échanges avec le département, de défaillances de la Solidéo, vis-à-vis de ses engagements conventionnels concernant cet ouvrage.

---

<sup>5</sup> Convention d'objectifs régissant les rapports entre le département de la Seine-Saint-Denis, la Solidéo et le COJOP relative au projet de franchissement du grand bras de la Seine entre Saint-Denis et L'Île-Saint-Denis. Réf : CDO-VIL-PSD-93.

## 1.4 Des exigences techniques, environnementales et d'accessibilité importantes

Les principales contraintes techniques influant sur la conception de l'ouvrage de franchissement de la Seine étaient d'ordre hydraulique et géométrique. L'encombrement de son tablier devait rester confiné dans un volume délimité, d'une part en sous-face, par les contraintes de gabarit hydraulique (le chenal de navigation sur le grand bras de la Seine) et routier (la RD1), et d'autre part, en surface, par le nivellement des différents aménagements existants ou à venir sur les berges.

A ces contraintes techniques s'ajoutent des exigences d'accessibilité. Le nouveau franchissement de la Seine est un ouvrage pour les transports en commun et les modes doux de circulation (cyclistes et piétons). Il est accessible, à partir de ses rampes, aux personnes à mobilité réduite (pentes inférieures à 4 %).

Enfin, des exigences environnementales fortes ont été définies ; en premier lieu, l'absence d'appui dans le fleuve permet de réduire fortement l'impact de l'ouvrage sur l'écoulement des crues et sur l'environnement. En second lieu, l'ouvrage favorise les modes de déplacement à faible impact « carbone ». Il s'inscrit dans le maillage des cheminements doux du territoire, tels que les sentiers le long des berges. Les éclairages retenus intègrent un système de LED<sup>6</sup>, plus économe en énergie, et le projet paysager, une gestion des eaux (infiltration/stockage/transition) la plus optimale possible.

---

### CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

---

*Dans le cadre de l'organisation à Paris des JOP, le comité de candidature de "Paris 2024" a retenu un site commun aux communes de Saint-Denis, de Saint-Ouen et de L'Île-Saint-Denis pour accueillir le village olympique. Ce site est séparé en deux par le grand bras de la Seine. Dans ce contexte, l'ouvrage de franchissement avait pour objectif d'assurer le lien entre les deux parties du village olympique, essentiel à son bon fonctionnement. Ce projet, envisagé depuis 2011 par les collectivités concernées, qui a vu sa réalisation accélérée dans le contexte olympique, permet aujourd'hui de désenclaver la plus petite commune insulaire d'Île-de-France, et ainsi d'accélérer son développement économique.*

*Le projet était initialement chiffré à 22,1 M€<sup>2016</sup> HT, avant la phase d'études. Son coût final est de 43,09 M€<sup>2025</sup> HT. Ce montant comporte des dépenses effectuées pour les JOP (l'ouvrage en lui-même et sa connexion aux infrastructures existantes), et d'autres effectuées à l'occasion des JOP (réaménagement d'une berge pour la détente des habitants du quartier).*

*À l'instar de tous les projets de construction des ouvrages olympiques, l'ouvrage à livrer devait répondre à certaines exigences environnementales, et sa phase de construction devait également répondre à de nombreuses exigences environnementales et sociales. Ces exigences sont inscrites dans une convention tripartite entre la Solidéo, le département et le COJOP, convention fixant également des jalons temporels. Les termes de la convention ont été respectés par les parties. La livraison de l'ouvrage a été retardée de six mois en raison de demandes de modifications de la Solidéo, sans que ce retard ait eu des conséquences notables.*

---

<sup>6</sup> LED : Light-Emitting Diode (en français : Diode électroluminescente).

## 2 ÉVOLUTION DU COÛT DU PROJET

Pour une meilleure compréhension du phasage de l'évolution des coûts, l'encadré suivant explicite les différentes phases d'un projet de construction, et les acronymes correspondant prévus par le code de la commande publique :

### Les différentes phases d'un projet de construction

L'article R. 2431-1 du code de la commande publique (CCP) définit les éléments que peuvent comprendre la mission de maîtrise d'œuvre, qui correspondent aux différentes étapes d'un projet, qui peuvent être synthétisées de la manière suivante :

**1/ Les études d'esquisse :** le maître d'œuvre (architecte) présente les résultats de sa première étude de faisabilité du bâtiment souhaité et réalise une première esquisse et procède également à une première estimation du coût.

#### **2/ Les études d'avant-projet**

- Avant-projet sommaire (APS) : le maître d'œuvre fournit une description précise des différentes options retenues pour le projet et une estimation des coûts et de la durée.
- Avant-projet définitif (APD) : derniers ajustements en fonction des arbitrages du maître d'ouvrage, choix des matériaux, précision des différentes prestations techniques et chiffrage précis de l'ensemble du projet.

**3/ Les études de projet (PRO) :** l'architecte fournit les plans détaillés

**4/ Le dossier de consultation des entreprises (DCE) :** l'architecte constitue le dossier de consultation des entreprises et assiste le maître d'ouvrage pour la sélection des différents prestataires des travaux

**5/ L'assistance aux contrats de travaux (ACT) :** l'architecte consulte les entreprises capables d'intervenir et analyse les offres

**6/ La phase de direction d'exécution des travaux (DET ou EXE) :** l'architecte prépare la mise en œuvre du chantier, puis il intervient auprès des différentes entreprises pour assurer l'exécution conforme des prestations, qu'il ordonnance pour en assurer l'imbrication optimale.

**7/ L'assistance aux opérations de réception (AOR) :** L'architecte contrôle l'ensemble des travaux et effectue le décompte général des factures, confirme la conformité de l'ouvrage.

### 2.1 Les prévisions initiales du budget du projet et son financement

#### 2.1.1 Les prévisions initiales du budget du projet

Pour tenir compte de l'inflation, les prix à terminaison d'un marché de travaux sont généralement calculés en appliquant une formule de calcul (précisée lors de la consultation des entreprises) aux prix initiaux, fondée sur des indices définis par l'Insee, ce qui est le cas pour le marché de travaux du FRISD.

Par conséquent, afin d'effectuer une analyse pertinente de l'évolution des coûts du projet, les montants sont exprimés hors taxes (HT) et en euros constants (valeur octobre 2016, se basant sur l'indice TP-01<sup>7</sup>, inscrit dans les documents du département). Les montants en euros courants et incluant la TVA sont précisés systématiquement pour la phase de clôture, et lorsque l'information est pertinente. L'index de référence choisi en raison de sa structure pour les révisions des prix est :

**Tableau n° 1 : La révision des prix du marché de travaux et du marché relatif aux espaces verts**

Numéro du lot	Intitulé du lot	Indice(s) choisi(s)
Lot 1	Construction d'un ouvrage de franchissement	TP01 sauf pour les prix 1 500* révisés sur la base du TP13
Lot 2	Travaux de voirie et réseaux divers	TP01 sauf pour les prix 6* révisés sur la base du TP08
Lot 3	Aménagement des berges	TP01
Marché relatif aux espaces verts	Espaces verts	Pas de révision des prix

*\*prix unitaires spécifiques à certains types de travaux*

*Source : cahier des clauses administratives particulières (CCAP) commun aux trois lots des marchés de travaux*

Le coût d'objectif global du projet inscrit dans le protocole financier initial du 14 juin 2018, et validé par le conseil d'administration de la Solidéo le 16 octobre 2018, est de 22,1 M€ HT<sup>2016</sup>, hors acquisitions foncières nécessaires à la modification du tracé de la RD 1bis au niveau du raccordement de l'ouvrage. Le conseil départemental a approuvé la signature de la convention d'objectifs, et donc ce coût, par délibération<sup>8</sup> du 4 juillet 2019. Ce coût se répartit de la manière suivante :

<sup>7</sup> L'indice TP-01 est l'index travaux publics tenu par l'Insee et reflétant l'évolution des prix spécifiques à ce secteur. Il évolue de 102,3 en juin 2016 à 130,4 en décembre 2024 soit + 27,4 %.

<sup>8</sup> Délibération n° 13-04 du 4 juillet 2019.

JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES PARIS 2024 :  
OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DE L'ÎLE-SAINT-DENIS

**Tableau n° 2 : Décomposition du coût d'objectif global le 16 octobre 2018 (en €)**

POSTES DE DÉPENSES	N°	DÉTAIL DES POSTES DE DÉPENSES	HT Valeur oct.2016	TTC Valeur oct.2016	Total HT par poste
<b>Frais liés au foncier (hors acquisition)</b>	1	Honoraires géomètre	5 000	6 000	5 000
<b>Procédures</b>	2	Études environnementales préalables aux procédures	100 000	120 000	130 000
	3	Frais dossiers règlementaires / enquête publique	20 000	24 000	
	4	Frais concertation et participation du public	10 000	12 000	
<b>Frais et Taxes</b>	5	Indemnisation Voies navigables de France (VNF)	10 000	12 000	15 000
	6	Redevance archéologie préventive	5 000	6 000	
<b>Travaux</b>	7	Frais généraux travaux	980 000	1 176 000	17 310 000
	8	Ouvrages provisoires - travaux préparatoires	425 000	510 000	
	9	Lot 1 : Ouvrage de franchissement de la Seine et rampe de raccordement au projet Universeine (avec recul)	13 245 000	15 894 000	
	10	Lot 2 : Rehaussement de la RD1 bis	1 800 000	2 160 000	
	11	Lot 3 : Aménagement de la berge sur la rive gauche	860 000	1 032 000	
<b>Coûts des honoraires</b>	12	Frais d'étude de MOE	2 375 000	2 850 000	3 210 000
	13	Coordonnateur SPS	80 000	96 000	
	14	Contrôle externe étude	25 000	30 000	
	15	Contrôle technique	160 000	192 000	
	16	Contrôle extérieur	180 000	216 000	
	17	Mission géotechnique	220 000	264 000	
	18	Intégration ouvrage en BIM	100 000	120 000	
	19	Investigation complémentaire réseaux	30 000	36 000	
	20	Études « excellence environnementale »	40 000	48 000	
<b>Frais sur opérations</b>	21	Études diverses (topo, juridique, circulation...)	20 000	24 000	50 000
	22	Publicité et communication	30 000	36 000	
<b>Provisions pour aléas et imprévus (5,57 % des travaux)</b>	23	Provisions	965 000	1 158 000	965 000
<b>Sous-total (hors provisions pour risques identifiés)</b>			<b>21 685 000</b>	<b>26 022 000</b>	<b>21 685 000</b>
<b>Provisions pour risques identifiés (2,40 % des travaux)</b>	24	Stabilité berge (risque grand glissement)	150 000	180 000	415 000
	25	Déviation des réseaux / Adaptation projet aux réseaux	265 000	318 000	
<b>TOTAL</b>			<b>22 100 000</b>	<b>26 520 000</b>	

Source : département, octobre 2018

### 2.1.2 Le financement du projet

La convention précitée du 12 décembre 2019 prévoit que le financement du projet est assuré à 100 % par la Solidéo. Cependant, cela ne signifie pas que le département maître d'ouvrage ne finance pas le projet, puisqu'il est lui-même co-financeur de la Solidéo, pour chaque projet le concernant. Le financement des projets portés par la Solidéo fait en effet l'objet d'une « maquette » retraçant, par projet, les contributions de chaque financeur (État, collectivités territoriales, financeurs privés). Pour le projet du FRISD, ces financements ont évolué de la manière suivante, en raison de l'évolution du coût du projet (cf. *tableau n°3*).

*In fine*, 90 % du projet est financé par la maquette Solidéo, et 10 % par la Métropole du Grand Paris, au terme d'une convention bilatérale<sup>9</sup> prévoyant cette participation au « *financement de l'opération, au titre des actions de restructuration urbaine d'intérêt métropolitain en matière d'aménagement métropolitain* ».

**Tableau n° 3 : Évolution du financement du projet (en € HT)**

	2016	2018	2022	2025		
				€ constants	€ courants	€ courants TTC
<b>Coût du projet :</b>	20 000 000	22 100 000	32 100 000	35 022 462	43 087 369	51 704 843
<b>RÉPARTITION DU FINANCEMENT</b>						
<b>MAQUETTE Solidéo</b>						
État	8 000 000	4 420 000	9 348 000	8 998 000	11 091 000	13 309 200
Région d'Île-de-France (IDF)	4 000 000	4 420 000	5 160 000	4 966 000	6 121 000	7 345 200
Département	4 000 000	8 840 000	9 139 000	11 722 000	14 448 000	17 337 600
EPT Plaine commune	4 000 000	4 420 000	4 625 000	4 452 000	5 487 000	7 016 400
Ville de Paris			740 000	712 000	877 000	1 052 400
Métropole du Grand Paris			89 000	85 000	105 300	126 336
<b>FINANCEMENTS COMPLÉMENTAIRES HORS MAQUETTE</b>						
Métropole du Grand Paris			3 000 000	3 000 000	3 751 000	4 501 200
Département				782 217	976 782	1 172 138
Département	4 000 000	8 840 000	9 139 000	12 504 217	15 484 782	18 509 738

Source : chambre régionale des comptes (CRC), d'après la maquette de la Solidéo et les données transmises par le département

Par ailleurs, dans le cadre de cette opération, le département a réalisé certaines actions pour le compte de la Solideo, aménageur du village olympique, ou du COJOP pour ses besoins propres. Ces dépenses pour le compte de tiers, marginales et incluses dans le coût final de l'ouvrage, sont remboursées au département par la Solidéo à hauteur de 183 000 €<sup>2025</sup>, et par le COJOP, à hauteur de 47 432 €<sup>2025</sup>.

Le coût final de l'opération une fois les avenants de clôture des marchés de travaux pris en compte, s'élève à 51,70 M€ TTC<sup>2025</sup>. La somme des recettes issues de la maquette financière Solidéo (23,681 M€<sup>2025</sup>) ainsi que celles issues de financements complémentaires (3,98M€) s'élève à 27,663 M€ HT €<sup>2025</sup>. Le coût total pour le département est donc de 24,04 M€<sup>2025</sup> TTC. Après perception du FCTVA dont le montant devrait s'élever à 7M € environ selon le département, le coût net pour ce dernier (contribution à la maquette Solideo et reste à charge) est donc de 17 M €<sup>2025</sup> environ soit 32,8 % du coût total du projet.

<sup>9</sup> Convention bilatérale de financement entre le département de Seine-Saint-Denis et la Métropole du Grand Paris relatif au franchissement de L'Île-Saint-Denis en date du 10 octobre 2022.



## 2.2 Évolution du coût du projet

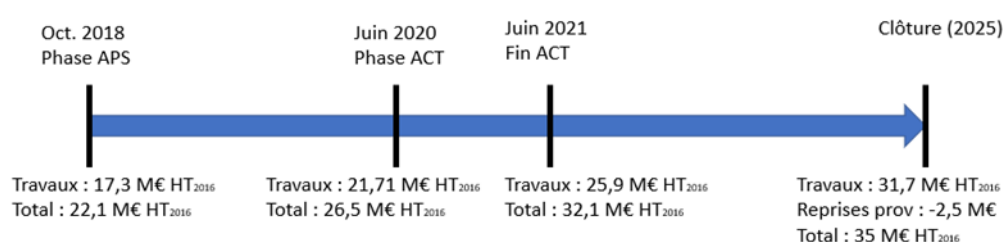
Entre l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre (2019) et la clôture du projet (décembre 2024) le coût global du projet en euros constants a évolué de 22,1 M€<sup>2016</sup> à 35,022 M€<sup>2016</sup>. Cette évolution des coûts a été suivie de manière précise et synthétique par le département, dans un tableau de suivi détaillé permettant de reconstituer la cause de chaque changement de prix, sur lesquels sont basés le tableau de synthèse et la frise suivants :

**Tableau n° 4 : Évolution du coût du projet (en €)**

	Budget du coût d'objectif (2019) après attribution du marché de maîtrise d'œuvre	Budget du coût d'objectif juin 2021 (à l'issue de la phase d'études – évolutions programmatives)	Budget final, après avenant de clôture – juin 2025
POSTES DE DÉPENSES	Total HT par poste (valeur oct. 2016)	Total HT par poste (valeur oct. 2016)	Total HT par poste (valeur oct. 2016)
Foncier (hors acquisition)	5 000	5 000	2 523
Procédures	130 000	100 000	5 316
Frais et taxes	15 000	5 000	-
Travaux	17 310 000	25 910 000	31 700 324
Coûts des Honoraires	3 240 000	3 570 000	3 192 642
Frais sur Opérations	20 000	60 000	121 658
Provisions pour aléas et imprévus	965 000	1 500 000	-
Sous-total (hors PRI)		31 150 000	35 022 462
Provisions pour risques identifiés (PRI)	415 000	950 000	-
<b>TOTAL HT valeur 2016 – TP01 - 102,3</b>	<b>22 100 000</b>	<b>32 100 000</b>	<b>35 022 462</b>
<b>TOTAL HT (euros courants)</b>	<b>22 100 000</b>	<b>38 000 000*</b>	<b>43 087 639</b>
<b>TOTAL TTC (euros courants)</b>	<b>26 520 000</b>	<b>45 600 000</b>	<b>51 704 843</b>

Source : CRC, d'après les documents transmis par le département (\*valeur approximative)

**Schéma n° 1 : Évolution du coût du projet (euros constants)**



CRC, d'après les éléments transmis par le département

## 2.2.1 L'évolution du coût du projet durant la phase d'études entre la phase d'avant-projet sommaire et la phase d'assistance aux contrats de travaux

### 2.2.1.1 Évolution du coût entre la phase d'avant-projet sommaire et le lancement de la phase d'assistance aux contrats de travaux

La convention d'objectifs initiale présentait un coût prévisionnel des travaux à hauteur de 17 310 000 €<sup>2016</sup> en s'appuyant sur les études d'avant-projet de l'ouvrage (APS). Ce montant a été réestimé au lancement de la phase d'assistance aux contrats de travaux (ACT), en juin 2020, pour y intégrer l'ensemble des modifications génératrices de surcoûts, qui n'ont pu être intégralement compensés par les recherches d'économies. Ces modifications sont de quatre types :

- **Demandes supplémentaires de la Solidéo : 1 940 000 €.** Il s'agit d'une modification programmatique majeure, recul de la culée du pont, qui entraîne des coûts et des délais supplémentaires significatifs. En effet, les contraintes du projet d'aménagement du village olympique ont évolué, à la suite de la désignation par la Solidéo du groupement de maîtrise d'œuvre chargé de l'aménagement de la ZAC. Il a été désigné après la validation par les partenaires des études d'avant-projet du franchissement. L'objectif de la demande de la Solidéo était de créer une perméabilité visuelle et physique entre les deux parties du village olympique, séparées par l'ouvrage de franchissement. Le recul de la culée de la RD1 (côté Saint-Denis) a permis d'élargir le passage entre les parties nord et sud du village olympique, améliorant ainsi la qualité et l'accessibilité des espaces publics.
- **Nécessités techniques découlant des études : 1 057 000 €.**
- **Dépenses nouvelles nécessaires au respect des « ambitions JOP2024 » : 1 620 000 €.** En effet, la convention d'objectifs a été signée en décembre 2019, soit après la validation de l'avant-projet. Celui-ci n'anticipait que partiellement les objectifs inscrits dans la convention. Aussi, la déclinaison opérationnelle des ambitions d'« accessibilité universelle » et « opérationnelles » n'a pu être réalisée qu'une fois la convention signée, et après les premiers échanges avec la Solidéo. Les demandes allaient bien au-delà des exigences réglementaires ou des usages du département. Le montant précité correspond à l'intégration des prescriptions relatives aux matériaux à mettre en œuvre (béton « bas carbone », taux minimum de recyclage des aciers).
- **Provision pour risque programmatique conjoncturel : 1 700 000 €.**

### 2.2.1.2 Évolution du coût entre le lancement de la phase d'assistance aux contrats de travaux et le début des travaux

Le coût total des travaux (tous lots confondus) a donc été réévalué au lancement de la phase d'assistance aux contrats de travaux (ACT - en juin 2020) à 21 710 000 € valeur 2016. Cette réévaluation ne peut être imputée à la maîtrise d'ouvrage qui n'a fait qu'adapter le programme aux demandes de la Solidéo. À la suite de cette estimation de juin 2021, de nouvelles modifications ont dû être apportées pendant la phase d'ACT ; elles ont renchéri les offres et peuvent être réparties de la manière suivante :

- **facteurs environnementaux (dont covid) : 870 000 € ;**
- **dépenses nécessaires au respect des « ambitions » : 790 000 €.** Ce montant correspond aux sujets suivants : l'insertion professionnelle (+ 600 000 €), les sujétions liées au contrôle d'accès et au gardiennage (+ 140 000 €) et le renforcement du dispositif de communication du chantier (+ 50 000 €) ;
- **interface et coordination avec les projets connexes : 560 000 € ;**
- **autres<sup>10</sup> : 425 000 €.**

Ces évolutions portent, en avril 2021, le total prévisionnel du lot n° 1 (ouvrage de franchissement) à 21 350 000 €<sup>2016</sup>. L'offre du titulaire du lot n° 1 (Eiffage, cf. partie 3) est alors de 23 081 239 €<sup>2016</sup>, soit une différence par rapport à l'estimation de l'ordre de 1 730 000 € (+ 8,1 %), ce qui porte le coût total du projet à 32 100 000 €<sup>2016</sup>.

La différence entre le coût des travaux prévisionnels et l'offre d'Eiffage s'explique par la fixation par l'entreprise de ses prix unitaires. À ce stade de l'opération, le département a commandé à un groupement d'assistance à maîtrise d'ouvrage une analyse, comparant les écarts poste par poste entre les prix unitaires d'Eiffage et les prix unitaires de six autres opérations similaires réalisées par la même entreprise.

Cette démarche était de bonne gestion, le coût de l'ouvrage incitait fortement à une approche comparative de ce type. Cette étude, complète et de qualité, aboutit à la conclusion suivante : pour chaque grande catégorie de prix<sup>11</sup> l'analyse comparée des prix pratiqués habituellement sur ces types de marchés montre que certains prix unitaires d'Eiffage sont anormalement élevés. Le département indique que ce dépassement des prix est la conséquence du contexte économique local défavorable, du fait des volumes importants d'opérations d'infrastructures en cours ou à venir, peu propice à la remise d'offres concurrentielles en plus grand nombre. L'offre d'Eiffage était de loin la mieux-disante sur le critère du prix.

Conformément à ses engagements conventionnels, le département a fait valider les modifications de programme et le dépassement des coûts prévisionnels de 10 M€ via les fiches modificatives prévues<sup>12</sup> et leurs annexes.

## 2.2.2 L'évolution du coût du projet à compter du démarrage des travaux

Une fois le périmètre du projet défini et les études achevées, le coût prévisionnel du projet est donc stabilisé en mars 2022 à 32,1 M€<sup>2016</sup>, après attribution des lots principaux<sup>13</sup> de travaux, rajustement du calendrier global de l'opération et engagement du département à se conformer au règlement d'organisation du chantier.

---

<sup>10</sup> Redevance aux voies navigables de France dépendant de la méthodologie des travaux et effet de l'augmentation de la masse des travaux sur les prix généraux.

<sup>11</sup> Prix généraux, travaux préparatoires, terrassements et fondations, génie civil, charpente métallique, voirie et réseaux divers.

<sup>12</sup> Fiches modificatives n°s 1 et 2.

<sup>13</sup> Lot n° 1 : Ouvrage de franchissement de la Seine, et lot n° 2 : Voirie et réseaux divers (VRD).

Le coût du projet à la clôture en juin 2025 est de 35 022 462 €<sup>2016</sup>, soit un écart de 2,47 M€ (7,7 %) hors révision des prix. En incluant la révision des prix, le montant total du projet à la clôture est de 43 087 639 €<sup>2025</sup>.

Cette différence de 2,9 M€ en euros constants s'explique essentiellement par les éléments suivants :

- les écarts par rapport aux estimations lors de l'attribution du lot n° 3 (aménagement des berges), + 143 079 €, et du lot n° 4 (espaces verts), - 222 317 € ;
- un avenant au lot n° 1 relatif à l'augmentation du prix des aciers, ainsi que des aléas et imprévus géotechniques, relatifs à la charpente métallique et à l'organisation du chantier, + 3,9 M€ ;
- un avenant au lot n° 3 intégrant un confortement de la berge et un reprofilage des talus, de + 598 511 € liés essentiellement à des aléas et à des imprévus ;
- les reprises sur provisions pour risques identifiés (- 950 000 €) et pour aléas et imprévus (- 677 917 €) ;
- une diminution du coût des honoraires (études, réseaux, sondages, communication, etc.) de 3 480 201 € à 3 192 642 € (- 287 559 €).

L'évolution du coût des travaux à compter de leur démarrage est donc restée contenue, en dépit d'un fort aléa sur le prix des aciers en raison du contexte international. Cette relative maîtrise des coûts témoigne d'une anticipation réaliste (provisions pour aléas), d'une bonne programmation et d'un bon suivi des travaux de la part de la maîtrise d'ouvrage.

**Tableau n° 5 : Coûts bruts du projet et conséquences du contexte olympique**

	Euros constants valeur 2016	Euros courants HT	Euros courants TTC
Coût total du projet de franchissement	34 574 000	43 087 369	51 704 843
- dont coûts imputables aux modifications programmatiques demandées par la Solidéo	2 997 000	3 691 769	4 430 122
- dont coûts imputables aux « ambitions JOP 2024 »	2 410 000	2 968 690	3 562 428
- dont surcoût des prix des entreprises lié au contexte olympique	1 700 000	2 091 000	2 509 000
Coût total de la part du projet « nécessaire aux JOP »	32 245 431	40 218 987	48 262 787
Coût total de la part du projet effectuée « à l'occasion des JOP » *	2 328 569	2 868 382	3 442 056

\* coût du lot n° 3 « aménagement des berges » et du marché relatif aux espaces verts.

Source : CRC, d'après les données transmises par le département, coût final approuvé par la CAO du 17 juillet 2025.

Les demandes de modifications programmatiques de la Solidéo ont donc coûté 4,4 M€ TTC, et les coûts imputables aux « ambitions JOP 2024 » s'élèvent à 3,5 M€ TTC, soit près de 8 M€. De plus, le contexte olympique a conduit à ce que les montants des offres des entreprises soient élevés en raison de la forte demande, conduisant à un surcoût de 1,7 M€ par rapport à l'estimation initiale, soit au total, environ 10,5 M€ TTC<sup>2025</sup> de surcoûts liés directement aux JOP.

La part des dépenses que la chambre identifie comme nécessaires aux JOP est de 48 262 787 € TTC<sup>2025</sup>, pour 3 442 056 € TTC<sup>2025</sup> de dépenses effectuées à l'occasion des JOP.

---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*Entre l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre, en juin 2017, et la fin de la phase d'études, en juillet 2021, le coût du projet a évolué de 22,1 M€<sup>2016</sup> à 32,1 M€<sup>2016</sup>, soit + 45,2 %. Cette augmentation est due essentiellement à des facteurs extérieurs au maître de l'ouvrage : une modification programmatique substantielle à la demande de la Solidéo, consistant à reculer la culée du pont, entraînant un surcoût de près de 2 M€<sup>2016</sup>, des études complémentaires pour 1 M€<sup>2016</sup> environ, un provisionnement de 1,7 M€<sup>2016</sup>, et des délais allongés.*

*L'intégration des ambitions liées aux JOP (critères de développement durable et d'insertion, également imposés par la Solidéo) a également eu des conséquences financières de l'ordre de 2,4 M€<sup>2016</sup>. Enfin des facteurs conjoncturels comme la crise sanitaire ont entraîné un surcoût d'environ 0,8 M€<sup>2016</sup>. De plus, la forte demande exercée par la construction de nombreux ouvrages en Île-de-France a eu un effet inflationniste sur les prix, et l'offre la moins chère présentée pour la construction de l'ouvrage, qui a été retenue, était supérieure de 1,7 M€<sup>2016</sup> aux estimations initiales de la maîtrise d'œuvre. Au total, le contexte olympique a augmenté le coût de l'ouvrage de franchissement pour le contribuable d'environ 10,5 M€<sup>2025</sup>.*

*À compter du démarrage des travaux, l'évolution du coût est restée maîtrisée, ne présentant un écart que de 7,7 % à la clôture en euros constants (de 32,1 M€<sup>2016</sup> à 35,02 M€<sup>2016</sup>), témoignant d'une exécution satisfaisante, d'un bon suivi, et d'un provisionnement pour risques adéquat de la part du département.*

---

### **3 LES MARCHÉS ET LES DÉPENSES HORS MARCHÉ LIÉS À L'OUVRAGE**

L'ensemble des actes de commande publique concernant le projet du FRISD peut être synthétisé dans le tableau suivant. Il comprend un marché de maîtrise d'œuvre passé sous forme d'un concours restreint, deux marchés de travaux dont un alloti en trois lots, passés en procédure avec négociation<sup>14</sup> (article L. 2124-3 du code de la commande publique), quatre marchés de travaux de faibles montants passés sans publicité ni mise en concurrence, et trois marchés de services (contrôles et coordination en matière de sécurité).

---

<sup>14</sup> La procédure avec négociation est la procédure par laquelle l'acheteur négocie les conditions du marché avec un ou plusieurs opérateurs économiques. Pour les pouvoirs adjudicateurs, elle ne peut être mise en œuvre que dans certaines hypothèses limitativement énumérées à l'article R. 2124-3 du code de la commande publique.

**Tableau n° 6 : Actes de commande publique relatifs au FRISD (montants en € courants)**

Type de marché	Objet du marché	Procédure	Attributaire	Montant HT indiqué dans l'AE	Montant exécuté HT
Travaux	LOT 1 : Construction d'un ouvrage de franchissement	Marché de travaux avec des tranches optionnelles passé en procédure avec négociation (article R. 2124-3 4° circonstances particulières - CCP)	Groupeement Eiffage Génie Civil (mandataire)- Eiffage fondations - Aevia - Eiffage Métal - Eiffage Travaux Maritimes et Fluviaux - Capocci	TF : 25 685 680 TO1 : 509 700 TO2 : 4 620 Toutes tranches confondues : 26 200 000	33 273 561
Travaux	LOT 2 : Travaux de voirie et réseaux divers	Marché de travaux passé en procédure avec négociation (article R. 2124-3 4° circonstances particulières - CCP)	Société Nouvelle de Travaux Publics et Particuliers (SNTPP - mandataire) - Bourgeois TP - Bentin	1 463 401	1 649 337
Travaux	LOT 3 : Aménagement des berges	Marché de travaux passé en procédure avec négociation (article R. 2124-3 4° circonstances particulières - CCP)	SAS Terideal Segex (mandataire) - Terideal Agrigex Environnement - Terideal Segex Energies	1 689 949	2 087 595
Travaux	Espaces Verts	Marché ordinaire de travaux	Espace Deco	254 543	190 177
Service	Mission de contrôle technique extérieur des études Projet (PRO)	Accord-cadre à bons de commande passé sans publicité ni mise en concurrence (article R. 2122-8 du CCP - Inférieur au seuil de mise en concurrence)	Socotec Infrastructure SASU	Montant minimum : 10 000 Montant maximum : 40 000	35 940
Maîtrise d'œuvre	Mission de maîtrise d'œuvre pour la réalisation d'un ouvrage franchissant la Seine entre Saint-Denis et L'Ile-Saint-Denis et l'aménagement des abords	Concours restreint de l'article 88 du décret n° 2016-360	Artelia Ville et Transport SAS (Mandataire) - Architecture et Ouvrage d'Art - Brigitte Philippon-Jean Kalt SARL Architecture	1 883 333	2 974 938
Service	Coordination en matière de sécurité et de protection de la santé (CSPS) dans le cadre du suivi de travaux de construction	Accord-cadre à bons de commande passé sans publicité ni mise en concurrence (Article R. 2122-8 du CCP - Inférieur au seuil de mise en concurrence)	Degouy Coordinations SPS SARL Cossec	Montant minimum : 10 000 Montant maximum : 35 000	11 240
Service	Contrôle Extérieur - Lot 2	Accord-cadre alloti en vertu de l'article L. 2113-10 du CCP, à bons de commande conformément aux articles R. 2162-4, R. 2162-13 et R. 2162-14 du CCP	SARL Labinfra	Montant minimum : 75 000 Montant maximum : 300 000	66 067
Travaux	Raccordement arrosage	Article R. 2122-8 du CCP	Veolia		10 180
Travaux	Suppression d'un branchement individuel	Article R. 2122-8 du CCP	GRDF		3 627
Travaux	Étude de sûreté et de sécurité publique	Article R. 2122-8 du CCP	Ugap		5 853
Travaux	Raccordement électrique	Article R. 2122-8 du CCP	Enedis		3 485

CCP : code de la commande publique.

Source : département et CRC

### 3.1 Le marché de maîtrise d'œuvre et les prestations d'étude et de contrôle

Le marché de maîtrise d'œuvre a été passé sous forme de concours restreint. L'avis d'appel public à la concurrence a été publié le 8 juillet 2016. Le jury de sélection a retenu quatre candidatures sur les 13 reçues. Le règlement de la consultation retenait quatre critères hiérarchisés par ordre de priorité, mais sans pondération.

- Critère 1 : Qualité architecturale (relation au site et parti pris esthétique).
- Critère 2 : Respect des contraintes techniques (contraintes géométriques, emprise de travaux), des exigences fonctionnelles et de faisabilité de l'ouvrage et de ses aménagements, et notamment de la qualité de l'aménagement de la voirie, du raccordement de l'ouvrage et de l'aménagement paysagé des berges.
- Critère 3 : Qualité d'usage, de durabilité des aménagements et ouvrages, prise en compte de la maintenance et de l'entretien de l'ouvrage, des aménagements urbains et des berges, des réseaux et des concessionnaires, compatibilité du projet avec les exigences d'exploitation, qualité environnementale.
- Critère 4 : la compatibilité du projet avec l'enveloppe financière prévisionnelle de 20 000 000 € TTC soit 16 666 666 € HT.

À l'issue d'une analyse détaillée et argumentée, effectuée en conservant l'anonymat des candidatures, le jury<sup>15</sup> s'est prononcé par vote le 21 février 2017 pour la désignation du lauréat du concours : le groupement Artelia / Lavigne Cheron / Philippon-Kalt / Geolia.

La commission d'appel d'offres a formellement attribué le marché au groupement précité le 22 juin 2017.

À la suite de la négociation, le candidat avait réduit son forfait provisoire de rémunération de 12 % à 11,3 % soit 1 883 000 € HT. Ce marché a fait l'objet de trois avenants<sup>16</sup> faisant évoluer la rémunération du titulaire, à la faveur des modifications programmatiques (évolutions du programme, prestations complémentaires d'études, missions complémentaires de maîtrise d'œuvre) répondant aux exigences et aux demandes de la Solidéo et du maître d'ouvrage, portant la rémunération du titulaire à 2,7 M€<sup>2016</sup>.

Plusieurs prestations d'étude et de contrôle non intégrées à la prestation de maîtrise d'œuvre (MOE) ont également été nécessaires. Celles-ci, pour la plupart de faible montant, sont reportées au tableau n° 5 et n'appellent pas d'observations particulières. À l'issue de la phase d'ACT et des ajouts au programme, le coût des honoraires totaux définitifs estimé atteint donc 3,5 M€ HT<sup>2016</sup>, coût qui sera finalement ramené à 3,2 M€ HT<sup>2016</sup> à la clôture de l'opération.

### 3.2 Les marchés de construction

L'ensemble des prix sont exprimés hors taxe. L'unité (euros courants ou euros 2016) est précisée à chaque occurrence.

<sup>15</sup> Composé de quatre conseillers départementaux et de deux architectes.

<sup>16</sup> L'avenant n° 1 date du 20 décembre 2019, l'avenant n° 2 du 18 novembre 2022 et l'avenant n° 3 du 13 octobre 2023.

### 3.2.1 Les marchés de travaux

Le suivi technique des travaux de l'ouvrage de franchissement était assuré au sein du département, par une équipe identifiée par lui, pilotée par le service des projets de transport, au sein de la direction de la voirie et des déplacements.

Le marché de travaux pour la construction de l'ouvrage est constitué de trois lots. Le premier concerne les travaux de construction de l'ouvrage de franchissement lui-même, le deuxième les travaux de voirie et de réseaux divers (VRD), et le troisième l'aménagement des berges. Enfin un marché relatif aux espaces verts complète le projet.

L'avis d'appel à la concurrence a été publié au bulletin officiel des annonces des marchés publics (BOAMP) le 10 juillet 2020 (avis n° 20-89620), ainsi qu'au journal officiel de l'union européenne (JOUE) (2020/S 135-331588).

Pour ce marché, le règlement de consultation précise que la procédure comprend une négociation avec les soumissionnaires, et indique que la date de livraison est fixée impérativement au 1<sup>er</sup> juillet 2023.

Le cahier des clauses administratives particulières (CCAP) est commun aux lots n<sup>os</sup> 1, 2 et 3, il précise la forme retenue pour l'exécution du contrat, un marché de travaux à tranches pour le lot n° 1, (une ferme et deux optionnelles), et un marché simple de travaux, sans tranches optionnelles, pour les lots n<sup>os</sup> 2 et 3. Le cahier des clauses techniques particulières (CCTP) est commun à tous les lots.

### 3.2.2 L'attribution des lots

#### 3.2.2.1 Lot n° 1 - Construction de l'ouvrage de franchissement : Société Eiffage Génie Civil

Le rapport d'analyse des offres retrace les caractéristiques et données principales de la consultation, les critères et leurs pondérations, l'analyse des offres initiales avant négociations.

Ce marché a fait l'objet d'une publication au BOAMP et au JOUE le 15 juillet 2020 ainsi que sur la plate-forme des marchés publics du département. Les candidatures devaient être remises pour le 24 août 2020. Des lettres de consultations et un avis de rectification ont été adressés, respectivement en novembre et décembre 2020. La date limite de remise des offres initiales a été reportée au 4 janvier 2021. Une offre de base et une variante ont été proposées par les sociétés « candidat A »<sup>17</sup> et Eiffage Génie Civil.

La pondération des critères est la suivante : 40 % pour les critères techniques, 20 % pour les critères de développement durable (qui correspondent aux « ambitions JOP 2024 »), 40 % pour le critère du prix. La chambre n'a pas d'observations à faire sur cette pondération, ni sur le rapport d'analyse des offres, qui apporte un niveau de justification suffisant à la notation des offres reçues.

---

<sup>17</sup> Anonymisation des candidats non retenus, dénommés dans le rapport « candidats A, B, C... ».



Pour cet ouvrage, l'estimation départementale (toutes tranches comprises) s'élevait à 21 350 000 € HT<sup>2016</sup>. Les offres des entreprises sont présentées dans le tableau :

**Tableau n° 7 : Détail estimatif (toutes tranches comprises)**

<i>Entreprises</i>	<i>En € courants HT à date de remise des offres</i>	<i>En euro constants valeur juin 2016 (TP-01)</i>
<i>Candidat A – Solution de base</i>	36 370 090	32 041 309
<i>Candidat A – Variante n° 2</i>	35 285 736	31 086 015
<i>Eiffage génie civil (mandataire) - Solution de base</i>	28 400 000	25 019 822
<i>Eiffage génie civil (mandataire) - Variante n° 2</i>	26 200 000	23 081 239

Source : rapport d'analyse des offres et CRC

L'offre variante n° 2 du groupe Eiffage a été retenue pour le lot n° 1, construction d'un ouvrage de franchissement. Comme indiqué en partie 2.2.1 l'offre la moins chère reste toutefois supérieure de 1,7 M€ à l'estimation initiale du département. La commission d'appel d'offres du département a estimé que l'offre la moins chère était également l'offre économiquement la plus avantageuse, au regard de l'ensemble des critères.

Le lot n° 1 a fait l'objet d'un procès-verbal de non réception en novembre 2023, puis d'un procès-verbal de réception avec réserves en février 2024. Ces dernières n'ont pas encore toutes été levées à la date de dépôt du présent rapport d'observations provisoires. La chambre note que la levée des réserves n'est toujours pas intervenue 18 mois après la livraison de l'ouvrage. En réponse aux observations provisoires de la chambre, le département précise qu'aucune retenue de garantie n'a été effectuée pour le lot n° 1 car les entreprises ont fourni des garanties à première demande<sup>18</sup> en remplacement de la retenue de garantie<sup>19</sup>.

### 3.2.2.2 Lot n° 2 - Voirie : Société nouvelle des travaux publics et particuliers (SNTPP)

Ce marché pour les travaux de voirie et de réseaux divers est à prix unitaires (article R. 2112-6 1° du code de la commande publique), et n'autorise pas de variante.

À l'instar du lot n° 1, ce marché a été publié au BOAMP et au JOUE le 15 juillet 2020, ainsi que sur la plate-forme des marchés publics du département. Les candidatures devaient être remises pour le 24 août 2020.

La date de remise des offres initiales a été reportée au 1<sup>er</sup> septembre 2021. Quatre candidatures ont été reçues, les critères de jugement des offres précisent les critères et leurs pondérations. L'estimation départementale pour ce lot s'élevait à 1 140 000 € HT<sup>2016</sup>. Le tableau ci-après présente les propositions d'offres initiales des différentes entreprises :

<sup>18</sup> La garantie à première demande est une garantie qui, souscrite par un donneur d'ordre - le titulaire du marché - au profit d'un bénéficiaire - l'administration - doit être exécutée par le garant - établissement bancaire -, dès lors que le bénéficiaire décide de l'appeler.

<sup>19</sup> Articles R2191-32 et suivants du code de la commande publique

**Tableau n° 8 : Détail estimatif lot 2 – Voirie et réseaux divers (VRD)**

<i>Entreprises</i>	En € HT courants à la date de remise des offres	En euros constants valeur juin 2016 (TP-01)
<i>SNTTP</i>	1 463 401	1 289 203
<i>Candidat B</i>	1 600 429	1 409 920
<i>Candidat C</i>	1 580 982	1 392 788
<i>Candidat D</i>	1 515 786	1 335 353

Source : rapport d'analyse des offres et CRC

L'offre du groupement porté par la société SNTTP a été retenue, étant considérée la meilleure pour chaque critère (dont les pondérations sont identiques à celles du lot n° 1), pour un montant de 1 463 401,45 € HT soit 1 289 203 €<sup>2016</sup>. Pour entériner les surcoûts découlant des aléas techniques (cf. partie 2) un avenant augmentant le montant du plafond du marché initial de 10 % à 15 % a été signé le 10 janvier 2024, amenant le montant du lot à 1 411 639 €<sup>2016</sup>.

Le lot n° 2 a fait l'objet d'un procès-verbal de réception avec réserves en mars 2024, lesquelles n'ont pas été levées à la date du présent rapport. Une retenue de garantie a été effectuée par la paierie départementale.

### 3.2.2.3 Lot n° 3 – Aménagement des berges : Société Terideal Segex

En ce qui concerne l'aménagement des berges, le département avait estimé le prix des prestations à 1 070 000 € HT. Pour ce lot, la date limite de remise des offres initiales avait été fixée au 1<sup>er</sup> septembre 2021. Deux candidats avaient déposé une offre.

Le marché a été notifié le 18 novembre 2021. Les travaux ont débuté le 2 février 2022 pour une durée d'exécution de six mois prolongée de 142 jours, repoussant ainsi la date de fin des travaux au 21 décembre 2022.

Le rapport d'analyse des offres montre que la société Terideal Segex présente l'offre économiquement la plus avantageuse au regard des critères, identiques aux lots n°s 1 et 2, mais dont la pondération est légèrement différente, 35 % pour le critère technique, 25 % pour le critère du développement durable, ce qui est cohérent avec la nature des travaux, et 40 % pour le critère du prix.

**Tableau n° 9 : Détail estimatif lot n° 3 - aménagement des berges**

<i>Entreprises</i>	<i>Offre après négociation en € à la date de remise des offres</i>	En euros constants valeur juin 2016 (TP-01)
<i>Terideal Segex (mandataire)</i>	1 689 949	1 453 427
<i>Candidat E</i>	3 008 817	2 587 784

Source : rapport d'analyse des offres

Par avenant n° 1 au marché du 17 avril 2023, le plafond du montant des décisions de poursuivre, prévu à l'article « 5.1 -prix du contrat » du CCAP a été modifié passant de 5 % à 15 %. Ainsi la poursuite des travaux au-delà du montant initial avec une augmentation de 15 % de ce montant, est actée pour 253 492,35 € HT.

L'avenant n° 2 en date du 18 août 2023 prend en compte le coût des travaux supplémentaires, rendus nécessaires à la suite d'aléas et de difficultés techniques imprévues, ainsi que du fait des demandes de la maîtrise d'ouvrage, par l'introduction de prix nouveaux et l'évolutions des quantités prévues au marché.

**Tableau n° 10 : Incidence financière des évolutions**

<i>Lot 3 Aménagement des berges</i>	<b>En € HT</b>
<b>Montant initial</b>	<b>1 689 949,00</b>
<i>Aléas et imprévus / adaptation techniques et variations de quantités</i>	523 030,38
<i>Adaptations demandées par le MOA</i>	71 605,78
<i>Modifications des quantités du marché</i>	- 101 053,25
<b>Total avenant 2</b>	<b>493 582,91</b>
<b>Nouveau montant du marché après l'avenant n° 2</b>	<b>2 183 531,91</b>

Source : CRC, d'après les avenants au marché

Le montant de l'avenant n° 2 s'élève à 493 582,91 € HT, soit une incidence financière de 29,21 % du montant initial du marché. Elle est significative, mais face aux aléas et difficultés techniques, le département a effectué des choix en renonçant à certains aménagements, ce qui a permis d'économiser 101 053 €.

Le lot n° 3 a fait l'objet d'un procès-verbal de réception avec réserves en mai 2023. Les réserves ont été levées en juin 2024. Une retenue de garantie a été effectuée par la paierie départementale.

### **3.2.3 Le marché relatif aux espaces verts**

Le CCTP commun à tous les lots, indique, dans son préambule (page 7), que dans le cadre de la réalisation des travaux, quatre marchés spécifiques sont prévus, et que celui relatif aux espaces verts serait lancé après les trois autres lots.

Ce marché de travaux concerne des travaux de plantations sur des axes routiers départementaux. Il a été alloté en trois lots. Seul le lot n° 1 concerne les plantations et espaces verts relatifs au FRISD, sur l'ouvrage même, quai du Chatellier situé sur la RD1bis. L'avis de marché a été publié au BOAMP et JOUE les 20 et 23 août 2022, le montant prévisionnel est de 503 273,48 € HT et la durée prévisionnelle des travaux de janvier à juillet 2023.

Cinq candidats ont déposé une offre, deux d'entre eux ont été invités à compléter la leur. Les capacités techniques et humaines des candidats ont été étudiées, et deux offres rejetées au motif que les candidats avaient présenté leur offre sur la base du dossier initial de consultation des entreprises (DCE), et non sur celui qui avait été modifié le 31 août 2022.

Des offres des trois candidats restants, c'est celle de la société Espace Déco qui est arrivée en tête du classement, comme étant la plus avantageuse, pour un montant de 254 543,43 € HT. Le marché a été notifié à l'entreprise le 3 mai 2023, et n'a pas fait l'objet d'avenants.

Le marché relatif aux espaces verts a fait l'objet d'un procès-verbal de réception avec réserves en octobre 2024.

---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*L'ensemble des actes de commandes publique pour le projet de franchissement est constitué d'un marché de maîtrise d'œuvre passé sous forme d'un concours restreint, de deux marchés de travaux dont un alloti en trois lots, passés en procédure avec négociation (article L. 2124-3 du code de la commande publique), de quatre marchés de travaux de faibles montants passés sans publicité ni mise en concurrence, et de trois marchés de services (contrôles et coordination en matière de sécurité).*

*La passation des marchés en procédure formalisée n'appelle pas d'observations particulières de la chambre. La définition des critères de passation et leur pondération est conforme aux exigences conventionnelles, et leur évaluation et formalisée par des analyses détaillées et justifiées. Pour l'ensemble de ces marchés, les offres retenues comme économiquement les plus avantageuses étaient également les moins-disantes financièrement.*

*Le suivi de la passation et de l'exécution des marchés par le maître d'ouvrage était dévolu à un service et à une équipe bien identifiés du département. Les avenants sont justifiés par des aléas techniques et conjoncturels, et des recherches d'économies ont systématiquement été effectuées à chaque étape. De plus les actes de réception des travaux présentent l'exigence attendue pour un tel projet.*

---

## **4 L'HÉRITAGE DE L'OUVRAGE**

L'ouvrage de franchissement de L'Île-Saint-Denis est un projet qui s'inscrit dans la réflexion des collectivités intervenant sur le quartier depuis 2011 (communes de Saint-Denis et de L'Île-Saint-Denis, EPT Plaine Commune, département de Seine-Saint-Denis). En effet, la nécessité de désenclaver L'Île-Saint-Denis, plus petite commune insulaire de France (8 329 habitants), et dont les ponts les plus proches étaient situés à deux kilomètres l'un de l'autre, était déjà identifiée dans une étude de circulation de 2011<sup>20</sup>, ayant pour objet la desserte générale de L'Île-Saint-Denis et, en particulier, du futur quartier Pleyel de Saint-Denis, dont la nouvelle gare Saint-Denis Pleyel.

---

<sup>20</sup> Étude générale de déplacements, desserte de L'Île-Saint-Denis, juillet 2011, JLG consultant.

À terme, le désenclavement que cet ouvrage permettra devrait générer, selon le département, des milliers de logements, résidences étudiantes, équipements, bureaux et activités ainsi qu'entraîner la création de deux parcs qui s'implanteront de part et d'autre de la Seine. Par une délibération du 14 janvier 2016, le conseil départemental de Seine-Saint-Denis accepte d'assurer la maîtrise d'ouvrage du franchissement et d'engager une concertation, puis l'intègre, le 22 juin 2016, dans le plan départemental d'accompagnement de la candidature aux JOP<sup>21</sup>.

L'inclusion de cet ouvrage au sein de la maquette de la Solidéo a permis d'accélérer sa réalisation et d'augmenter la part des financements institutionnels complémentaires à ceux du département et de l'EPT, plus élevés que ce qu'ils auraient été hors de ce contexte. Toutefois, comme mentionné *supra* (partie 2.2.1), les contraintes liées aux ambitions « JOP 2024 » et aux modifications programmatiques demandées par la Solidéo ont entraîné un surcoût du projet de près de 7,8 M€ courants, auxquels s'ajoute le montant de la construction majoré de 1,7 M€ en raison de la tension sur le marché du BTP.

Cependant, comme l'indique la convention d'objectifs précitée, l'ouvrage de franchissement de L'Île-Saint-Denis présente la particularité de ne nécessiter aucune adaptation, entre sa configuration lors de la période des JOP et celle de la période d'héritage.

L'inauguration du pont lors de son ouverture au public, après les JOP, a fait l'objet d'une opération de communication et d'un événement dont les frais se sont élevés à 33 175 €.

Le coût d'entretien annuel de l'ouvrage selon l'estimation de la maîtrise d'œuvre est de 76 500 € HT par an, montant lissé sur les 20 premières années de fonctionnement de l'ouvrage. Cette estimation porte sur l'ensemble des opérations de maintenance à prévoir sur les 20 premières années d'exploitation des ouvrages (le pont passerelle et sa rampe d'accès au mail Universeine, la RD1bis et les aménagements de la berge sur la rive gauche du Grand Bras de la Seine), soit un montant total de 1,5 M€, qui correspondent à 233 000 € de frais d'inspection, 600 000 € d'entretien courant (nettoyage et remplacement d'éléments courants), et 666 000 € d'entretien spécialisé (remplacement d'éléments spécialisés, réfection de l'étanchéité et de l'enrobé).

---

<sup>21</sup> Délibération du Conseil départemental n° 2016-VI-33 du 22 juin 2016 relative au Plan départemental d'accompagnement de la candidature aux JOP.

# ANNEXE

## Glossaire des sigles

Sigles	Définitions
<b>ACT</b>	Assistance aux contrats de travaux
<b>BOAMP</b>	Bulletin officiel des annonces des marchés publics
<b>CCAP</b>	Cahier des clauses administratives particulières
<b>CCP</b>	Code de la commande publique
<b>CCTP</b>	Cahier des clauses techniques particulières
<b>COJOP</b>	Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques
<b>CRC</b>	Chambre régionale des comptes
<b>DCE</b>	Dossier de consultation des entreprises
<b>EPT</b>	Établissement public territorial
<b>FRISD</b>	Franchissement de L'Île-Saint-Denis
<b>HT</b>	Hors taxes
<b>JOP</b>	Jeux Olympiques et Paralympiques
<b>JOUE</b>	Journal officiel de l'union européenne
<b>LED</b>	<i>Light-Emitting Diode</i> (en français : Diode électroluminescente)
<b>MOE</b>	Maîtrise d'œuvre
<b>SNTPP</b>	Société nouvelle des travaux publics et particuliers
<b>Solidéo</b>	Société de livraison des ouvrages olympiques
<b>ZAC</b>	Zone d'aménagement concertée

**RÉPONSE DE**  
**MONSIEUR STÉPHANE TROUSSEL,**  
**PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL**  
**DE SEINE-SAINT-DENIS (\*)**

*(\*) Cette réponse jointe au rapport engage la seule responsabilité de son auteur, conformément aux dispositions de l'article L.243-5 du Code des juridictions financières.*





Stéphane Troussel  
Président du Conseil départemental

Affaire suivie par : Gaspard RICHARD

Tél. : 06.15.72.27.11

 grichard@seinesaintdenis.fr

CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES  
ÎLE-DE-FRANCE  
MONSIEUR THIERRY VUGHT  
PRESIDENT  
6 COUR DES ROCHES NOISIEL  
BP 187  
77315 MARNE-LA-VALLEE CEDEX 2

Bobigny, le 10 septembre 2025

Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance de votre courrier du 11 août 2025 portant notification du rapport d'observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion du département de Seine-Saint-Denis - Franchissement de L'Île-Saint-Denis (Jeux olympiques et paralympiques 2024).

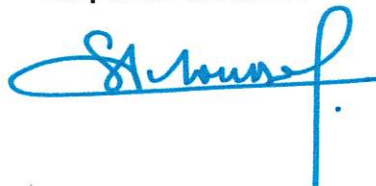
Ce rapport constitue une contribution précieuse à l'évaluation de ce projet structurant, et le Département se félicite des constats positifs qu'il formule, notamment sur la pertinence et l'héritage durable de l'ouvrage, le niveau d'ambition sociale et environnementale de ce projet, et la maîtrise des coûts à compter du démarrage des travaux.

Le FRISD incarne de fait pleinement l'héritage durable que les Jeux de 2024 laissent à notre territoire. Pensé dès 2011, il répond à un double objectif : relier les deux rives du village olympique et renforcer les liens de L'Île-Saint-Denis avec le reste du Département. Ce pont végétalisé, accessible aux piétons, cyclistes et bus, constitue une réussite technique et un levier de transformation urbaine, sociale et écologique. Il s'inscrit dans une dynamique de reconquête des berges de Seine et de développement des mobilités douces, tout en renforçant la connexion avec la gare Pleyel du Grand Paris Express.

Nous saluons également la reconnaissance par la Chambre de la rigueur du suivi de projet, de la transparence des procédures de commande publique, et de la pertinence des choix opérés, malgré un contexte économique et sanitaire complexe. Bien que réels, les surcoûts identifiés trouvent pour l'essentiel leur origine dans des facteurs externes et indépendants de la maîtrise d'ouvrage, comme le note le rapport : une modification substantielle à la demande de la société de livraison des ouvrages olympiques (Solidéo), des exigences environnementales et sociales spécifiques et des éléments conjoncturels comme la crise sanitaire, la hausse du prix des aciers en raison du contexte international, et la forte demande exercée par la construction de nombreux ouvrages en Île-de-France.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Stéphane Troussel









**Chambre régionale des comptes Île-de-France**

6 cours des Roches – Noisiel – BP 187  
77315 MARNE-LA-VALLÉE Cedex 2

Standard : 01.64.80.88.88

Courriel : [iledefrance@crtc.ccomptes.fr](mailto:iledefrance@crtc.ccomptes.fr)

Site : <https://www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france>