

DES « TRAINS » ET DES « JEUX »

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 peuvent-ils se passer d'une politique ambitieuse de transports publics ?

Alexandre Faure

Chercheur associé à la Fondation France-Japon de l'EHESS

Dans les mois qui ont précédé les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, des polémiques brèves mais vives ont éclaté autour des transports. Cet article propose de prendre du recul et de questionner le projet de transport de Paris 2024 à travers l'étude des candidatures françaises depuis 1992 et de l'évolution du contexte régional. En effet, si le projet du Grand Paris Express est concomitant de la candidature et de la préparation à l'organisation des Jeux, nous démontrons ici que depuis l'élection de Paris en 2017, il est toujours apparu impossible de la part des concepteurs du projet et des institutions publiques en charge de son contrôle, de poursuivre les objectifs politiques d'ouvrir les nouvelles lignes de métro et de RER à l'horizon 2024. Par une étude des temporalités politiques et urbanistiques, et via l'analyse de la littérature grise, des documents de candidature et de rapports, cet article met en lumière la complexité de faire concorder le projet urbain olympique éphémère très contraint dans le temps avec les projets d'aménagements et de développement préexistants à la candidature.

Mots clés : Jeux Olympiques, Paris 2024, transports, Grand Paris, Grand Paris Express.

Paris accueillera en 2024 les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP). Les spectateurs pourront accéder à une grande partie des épreuves et des sites de célébration en empruntant l'un des réseaux les plus denses et les plus étendus au monde (Wu *et al.*, 2021). Cependant, ce réseau fait face à de nombreux défis, depuis la question de son financement mis en lumière par l'annonce de l'augmentation de la tarification pendant l'événement par la présidente d'Île-de-France Mobilité (IDFM), à la question de l'entretien du réseau, du renouvellement des trains, de l'embauche de nouveaux conducteurs, en passant par celle du calendrier d'ouverture des nouvelles lignes en construction après les Jeux. En effet, si Paris a été élue avec la promesse d'améliorer le réseau de transport en profitant de la construction du Grand Paris Express, force est de constater que la construction des quatre nouvelles lignes de métro (15 à 18), de la ligne de RER EOLE (Est-Ouest Liaison Express) et de la liaison vers l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (CDG Express), ainsi que la mise en accessibilité du réseau existant, ne seront pas terminées pour l'ouverture des Jeux.

S'agit-il pour autant d'un simple défaut d'exécution des promesses ? Lors de la remise du dossier de candidature de Paris 2024, les organisateurs indiquent qu'il n'est prévu aucune construction supplémentaire dans le domaine des transports et que la candidature est fondée entièrement sur les projets existants et en cours de réalisation. Les Jeux de Paris ne sont pas considérés par les organisateurs comme un levier de développement urbain, puisque l'ensemble des travaux nécessaires à l'organisation de l'événement sont déjà prévus depuis le début des années 2010. Cet état de fait permet aux promoteurs de Paris 2024 de broser le portrait d'une candidature soucieuse de l'environnement et sobre sur le plan budgétaire. Paris pourrait ainsi organiser les premiers « Jeux verts », appliquant la réforme de l'Agenda 2020 (CIO, 2018), ne construisant que le strict nécessaire, et ne produisant pas les éléphants blancs devenus le symbole de la démesure des projets urbains olympiques des décennies précédentes.

Plusieurs questions de recherche émergent du récit d'une candidature de Paris 2024 ayant le moins d'impact possible sur l'environnement en construisant le moins d'infrastructures et d'équipements possibles. Que léguera Paris 2024 en matière de transport ? Ce projet de Paris 2024 est-il singulier à cet égard ou existe-t-il une cohérence avec les projets urbains olympiques présentés dans les candidatures précédentes ?

Pour aborder ce sujet, nous nous aiderons des travaux menés en études urbaines relatifs aux JOP. Ce domaine a été largement étudié à partir des années 1990 et notamment dans le cadre de l'analyse des héritages olympiques de Barcelone. Au fil des années, la notion d'héritage est devenue l'un des mantras du Mouvement olympique, formant un pivot narratif autour duquel sont construites les candidatures pour l'accueil des JOP contemporains (Bramwell, 1997 ; Andranovich, Burbank et Heying, 2001 ; Girginov, 2018). Cependant, la définition de l'héritage matériel comme immatériel laisse place à de nombreuses interprétations tant sur le plan conceptuel (comment distinguer ce qui est directement lié aux Jeux et ce qui appartient aux autres politiques publiques déjà engagées ?) que méthodologique (que faut-il évaluer et comment ?) (Chen, Qu et Spaans, 2013). Ce concept multifacette a la particularité d'avoir été faiblement explicité par le Comité international olympique (CIO), tout en étant largement utilisé par les porteurs des candidatures et débattu dans le champ universitaire (Chappelet, 2012 ; Schut, Beaudouin et Philippe, 2021).

En tout premier lieu, l'héritage olympique est décrit dans les travaux en études urbaines comme un catalyseur de développement urbain, un levier visant à accélérer les programmes d'investissement publics et privés dans les villes hôtes (Essex et Chalkley, 1998 ; Viehoff, 2015). Avec l'expérience londonienne, l'étude des projets urbains olympiques a mis en valeur des processus de rénovation et de requalification urbaine en périphérie immédiate des cœurs métropolitains (Smith, 2012). Les candidatures ont ainsi pu servir de liant entre la ville centre et les territoires alentours plus ou moins intégrés dans des systèmes de gouvernement commun ; les négociations pour les Jeux entraînant une refonte des relations entre des acteurs de la ville et donc sa gouvernance (Benneworth et Dauncey, 2010). La phase de construction de la candidature apparaît fondamentale pour non seulement approfondir et affiner des idées afin de les transformer en projet à l'occasion des Jeux (Lauermaann, 2016), mais aussi pour réagencer les priorités de l'agenda public. Dans ce cadre, les Jeux sont un moment propice pour porter des politiques d'attractivité par la mise en récit des bénéfices qu'induirait l'accueil de ces méga-événements (Hiller, 2003 ; Gold et Gold, 2008 ; Suborg, VanWynsberghe et Wyly, 2008). Les études urbaines sur l'impact des Jeux ont aussi montré l'influence des candidatures sur les villes (Bason et Grix, 2023) même en cas de non-sélection. Dans certains cas, des candidatures ratées peuvent débloquent des projets, engager des études et des réflexions, amener des acteurs à se rencontrer et à

fonder des programmes communs (Leopkey, Salisbury et Tinaz, 2021). Enfin, un dernier pan des études a été consacré aux contestations des projets urbains olympiques face aux ambitions jugées démesurées des porteurs des candidatures (Lauermann, 2019). Ces contestations se basent notamment sur les dérives des anciennes éditions et l'inflation des coûts des Jeux et précisément des grands projets d'aménagements (Flyvberg, 2008). Les critiques émises dans ce cadre peuvent aussi s'étendre à une remise en cause globale du projet politique, social et économique associé au système olympique, que certains qualifient de néolibéral (VanWynsberghe, Suborg et Wyly, 2013).

Dans cet article, nous faisons l'hypothèse que l'absence de projet de transport dans le projet urbain olympique de Paris 2024 est une réponse aux critiques contre les anciens projets olympiques onéreux ayant entaché l'image des Jeux. Paris se positionne ainsi comme porteuse d'une vision sobre sur les plans environnemental et budgétaire dans la continuité des accords de Paris sur le climat et de la réforme du CIO de l'Agenda 2020. La seconde hypothèse soutenue dans cet article est que ce récit d'une candidature sobre de Paris n'est pas nouveau, il s'appuie sur un modèle de candidature française que l'on retrouve depuis les années 1990. Paris 2024 bénéficierait dans ce contexte de l'expérience des candidatures ratées de Paris 1992, Lille 2004, Paris 2008 et Paris 2012¹.

Afin de démontrer ces hypothèses, cet article s'appuiera sur une enquête menée en 2023 au sein du programme de recherche *Olympic Games and Global Cities* (Jeux Olympiques et Villes Globales) de la Fondation France-Japon de l'EHESS, de comparaison des dossiers de candidatures aux Jeux d'été depuis 1996, auxquels nous avons ajouté les candidatures pour 1992 ici. Les candidatures pour 1996 marquent une rupture dans le système de candidature du CIO, car à partir de cette date, les dossiers doivent obligatoirement comprendre un budget déclinant les investissements et dépenses liés à l'organisation des Jeux (*OCOG budget* – Budget COJO) et ceux ne relevant pas directement de l'événement (*non-OCOG budget* – Budget hors COJO). Comme nous le verrons, entre 1996 et 2024, toutes les villes candidates ont inscrit ces deux budgets dans leur dossier de candidature, à l'exception de Paris pour 2024 qui n'a pas souhaité indiquer le montant des investissements hors COJO. Ce changement doit être analysé dans le cadre d'un

1. À propos de l'expérience politico-administrative de la France pour être candidate à l'organisation des JO, voir la thèse de Morteau (2022).

narratif parisien cherchant à démontrer que la ville n'a pas besoin des Jeux pour rayonner et se développer. D'aucuns pourraient qualifier ce positionnement narratif de la candidature parisienne comme étant l'expression d'une candidature « hautaine » : Paris n'a pas besoin des Jeux mais les Jeux ont besoin de Paris pour redorer leur blason. L'analyse des dossiers de candidatures de Paris pour 1992, 2008, 2012 et 2024, ainsi que de celui de Lille pour 2004 montre, en effet, que les promoteurs des candidatures successives valorisent l'existant et détachent le devenir de la ville du levier que peuvent représenter les Jeux pour le développement urbain. L'analyse des projets de transports et des budgets de ces candidatures vient confirmer ce fait et son amplification en 2024.

Nous commencerons par revenir en première partie sur l'évolution des projets de transports des candidatures françaises depuis 1992, puis nous analyserons plus précisément le cas de Paris 2024, à travers le contexte de la candidature et des projets de transports régionaux engagés depuis 2010.

1. Évolution des projets de transport dans les candidatures de Paris pour les Jeux depuis 1992

1.1. Paris 1992

Paris 2024 est la dernière version d'une grappe de candidatures parisiennes pour obtenir les Jeux Olympiques et Paralympiques d'été. La première candidature de cette grappe remonte à celle préparée pour les Jeux de 1992, dans les années 1980, dans un contexte totalement différent de celui que nous connaissons aujourd'hui.

Les années 1980 sont caractérisées par une période de profonde remise en cause du CIO et des fondements universalistes des Jeux. À Montréal tout d'abord, les pays africains boycottent l'événement pour dénoncer la participation de la Nouvelle-Zélande, accusée de légitimer le régime sud-africain d'apartheid en ayant accepté de participer à des matchs de rugby internationaux. Puis ce seront les boycotts successifs de Moscou 1980 par les pays de l'Alliance atlantique, et réciproquement de Los Angeles 1984 par les pays soviétiques. Le nombre de villes candidates chute et le CIO rebondit en invitant des métropoles de second rang national à prendre la relève, en commençant par Séoul en 1988, puis Barcelone en 1992 et Atlanta en 1996.

Comme nous l'avons montré avec John Lauer mann (Faure et Lauer mann, 2023), la période 1980-2000 connaît une multiplication de candidatures venant des métropoles de second rang. Le système olympique est alors modifié pour tendre vers une plus grande transparence du système de candidature, de sélection et d'élection (Chappelet, 2012). Les dossiers de candidatures sont étoffés, de plus en plus de détails sont demandés par le CIO aux villes, autorités publiques et porteurs des candidatures. À partir des candidatures pour 1996, un dossier en trois tomes devient obligatoire, décrivant la préparation, l'organisation, et esquissant les bases de ce que l'on nomme l'héritage olympique. Il est notamment demandé de fournir un budget prévisionnel comprenant le budget d'organisation (budget COJO) et supplémentaire (budget hors COJO), c'est-à-dire tout ce que les autorités souhaitent adosser au projet olympique sans que cela ne soit indispensable. Ce sont ces investissements supplémentaires, hors COJO, qui produiront l'inflation des dossiers de candidatures et des coûts à partir des années 2000 et tout particulièrement avec l'édition athénienne de 2004.

Paris 1992 se situe donc dans un entre-deux, balancée entre une période de crise marquée par les boycotts et le retour en grâce des Jeux avec l'ouverture à la Corée du Sud, puis les spectaculaires éditions de Barcelone et Albertville en 1992. De plus, la France tente un coup en proposant simultanément les candidatures de Paris pour les Jeux d'été et d'Albertville pour les Jeux d'hiver, afin de renouer avec les doubles attributions des Jeux d'été et d'hiver à un même pays comme avec Paris et Chamonix en 1924, Los Angeles et Lake Placid en 1932, Berlin et Garmisch-Partenkirchen en 1936, Tokyo et Sapporo en 1940.

Le projet de Paris pour 1992 a été largement étudié par Roberto D'Arienzo (2023) qui montre comment l'ambition des porteurs de la candidature de l'époque est concentrée au sud et à l'est de Paris, notamment autour de Bercy et de Tolbiac (XII^e et XIII^e arrondissements). Il montre le lien entre les études réalisées par l'Agence parisienne d'urbanisme (APUR) au cours des années 1970 sur le devenir du secteur Seine Sud-Est et du sous-secteur de Bercy, avec le projet urbain olympique de la candidature. L'aménagement de ces deux secteurs au nord et au sud de la Seine aurait pu être marqué par la construction du village olympique si Paris avait été élue ville hôte.

Ce projet comporte des similarités avec celui qui émergera dans les années 2010 pour la candidature de Paris pour les Jeux de 2024 : valorisation des infrastructures existantes, pas ou peu d'investissement en

dehors de la seule organisation de l'événement et de la réalisation d'équipements inexistantes comme le Stade olympique, utilisation de la Seine comme fil conducteur de la candidature, construction d'un village olympique enjambant le fleuve. D'autres éléments laissent entrevoir une continuité, notamment le fait qu'il existe alors, dans le secteur ciblé par les promoteurs de la candidature, des terrains disponibles, des opportunités foncières et une volonté politique d'engager des projets de rénovation et de régénération urbaine en immédiate périphérie du centre de Paris.

Sur le plan des transports, le projet urbain olympique de 1992 n'inclut pas de constructions spécifiques (Association pour la candidature aux Jeux de la XXV^e Olympiade Paris 1992, 1984). Le réseau ferroviaire de la région parisienne connaît des transformations majeures durant cette période, avec la constitution du réseau express régional (RER). Les secteurs concernés par le projet urbain olympique ne sont pas directement rattachés à des projets de transports en cours, mais sont tout de même desservis par des lignes proches (M1, M5, M6, M8), par le réseau de bus de la ville de Paris, et par la ligne de chemin de fer allant devenir le RER C à travers la gare du boulevard Masséna – Bibliothèque nationale de France). Si le projet olympique de 1992 ne prévoit pas d'investissements dans les infrastructures de transport, les autorités publiques conçoivent concomitamment la construction d'une nouvelle ligne de métropolitain devant traverser Paris d'est en ouest en connectant la gare Saint-Lazare, la gare de Lyon, la gare de Bercy, Châtelet-Les Halles, ainsi que les quartiers de Bercy, Tolbiac et Olympiades jusqu'alors mal connectés au réseau² (Zembri, 2010).

La candidature de Paris 1992 semble mettre en place les bases de la candidature pour 2024. En se fondant sur les infrastructures et équipements existants, tout en évitant de promettre des investissements dans des projets complémentaires mais non indispensables à la livraison et l'organisation de l'événement, la candidature parisienne s'éloigne des projets des villes qui vont faire rayonner les projets d'urbanisme liés aux Jeux, à savoir les grands projets de rénovation et de valorisation de métropoles régionales et de villes moyennes, à commencer par Barcelone et Albertville, mais aussi Sydney, Nagano ou encore Atlanta.

2. En 1987, la RATP a baptisé ce projet Météor (« Métro est-ouest rapide »). Ce projet devait relier la Porte Maillot à Maison Blanche. Cette liaison sera abandonnée. La préférence se fera en faveur d'une direction nord-sud de la ligne 14. Les travaux sont lancés en 1992. Source : <https://www.ratp.fr/une-ligne-une-histoire-ligne-14-metro>.

1.2. Lille 2004

Après la défaite de Paris et le succès d'Albertville, la France ne présente pas de ville pour les éditions suivantes. Surfant sur la vague des métropoles régionales candidates et hôtes des Jeux, c'est la ville de Lille qui prend le relais olympique en proposant d'accueillir l'édition de 2004. Elle fait face à pas moins de dix candidatures provenant de villes aux profils très variés : Athènes, Buenos Aires, Le Cap, Istanbul, Rio de Janeiro, Rome, Saint-Pétersbourg, San Juan, Séville, Stockholm.

Le projet de Lille pour 2004 intervient après la réforme du CIO entrée en vigueur pour les Jeux d'Atlanta et les promoteurs de la candidature ont écrit un dossier de candidature plus complet que Paris pour 1992, intégrant notamment un budget détaillant ce qui a trait à l'organisation de l'événement (budget COJO) et ce qui a trait aux investissements complémentaires mais non indispensables (budget hors COJO). Le budget complémentaire prévoit environ 2 623 millions de dollars US d'investissements, dont 586,5 millions pour les transports (Comité de candidature de Lille 2004, 1995, p. 117-120). Le dossier de candidature stipule que les investissements prévus sont en grande partie déjà engagés et que les Jeux serviront à accélérer ces projets déjà définis en amont. Il s'agit principalement de la complétion du réseau autoroutier autour de Lille et de l'aménagement de dessertes ferroviaires temporaires sur les lignes à grande vitesse pour compléter les capacités des gares existantes sur les lignes Paris-Bruxelles et Paris-Londres (*ibid.*,

Tableau 1. Budgets prévisionnels inscrits dans les dossiers des candidatures aux JOP 2004

	Budget hors COJO (en millions USD)	Dont transports (en millions USD)	Pourcentage dédié aux transports (en %)
Athènes 2004	7 350	4256	58
Buenos Aires 2004	7 148	4 144	58
Le Cap 2004	1 977	366	19
Istanbul 2004	1 104	425	38
Lille 2004	2 623	586	22
Rio de Janeiro 2004	2 051	943	46
Rome 2004	9 671	6 808	70
Saint-Pétersbourg 2004	7 417	3 201	43
San Juan	5 338	3 832	72
Séville 2004	680	70	10
Stockholm 2004	866	0	0

Données récoltées par l'auteur depuis les dossiers de candidatures.

p. 69). Un volet plus important concerne l'organisation des transports, la limitation du stationnement, la mise en place d'un système d'autorisation pour les riverains et les livraisons, ainsi que l'orientation des spectateurs vers les transports en commun (*ibid.*, p. 74-75).

Le projet olympique de Lille 2004 dans le domaine des transports s'avère très similaire à celui de Paris pour 1992 et pour 2024, fondé sur l'utilisation de l'existant, l'adaptation des réseaux et l'éventuelle accélération des programmes d'investissement déjà inscrits dans les politiques publiques locales comme nationales.

1.3. Paris 2008

La défaite de Lille face à Athènes pour les JO 2004 ne diminue pas les ambitions françaises d'obtenir de nouveau les Jeux. Après l'accession du maire de Paris, Jacques Chirac, à la présidence de la République en 1995, et l'élection de son successeur Jean Tibéri, et le succès de l'organisation de la Coupe du monde de la FIFA en France en 1998, une nouvelle fenêtre d'opportunité, notamment sur le plan politique, ouvre la voie à une candidature pour 2008.

Le dossier de Paris 2008 présente un projet urbain concentré entre Paris et la Plaine dans le département de la Seine-Saint-Denis dans l'immédiate banlieue nord de la capitale. Le budget prévisionnel hors COJO est de 2 038 millions de dollar US, dont 1 054 millions consacrés aux routes et aux voies ferrés : 70 % des projets étant « déjà décidés et financés, [et] seront réalisés avant la fin 2006 » (Groupement d'intérêt public Paris 2008, 2000, p. 72).

Quatre programmes d'investissements forment le cœur de la candidature, depuis la création d'une nouvelle gare sur le RER E (station Rosa-Parks), la construction de la deuxième partie du tramway des Évangiles de Saint-Denis jusqu'à Paris (extension du T8), la finalisation

Tableau 2. Budgets prévisionnels inscrits dans les dossiers des candidatures aux JOP 2008

	Budget hors COJO (en millions USD)	Dont transports (en millions USD)	Pourcentage dédié aux transports (en %)
Beijing 2008	14 257	3 758	26
Istanbul 2008	525	170	51
Osaka 2008	28 539	26 040	91
Paris 2008	2 038	1 054	52
Toronto 2008	9 679	4 557	47

Données récoltées par l'auteur depuis les dossiers de candidatures.

de la liaison SNCF passant par le Bourget et l'aménagement du boulevard MacDonald. Les trois premiers sont inscrits aux contrats de plan État-Région 2000-2006 et 2007-2013, alors que l'aménagement des quartiers autour du boulevard MacDonald représente une nouvelle phase de rénovation des quartiers se situant entre le boulevard périphérique et celui des Maréchaux sur lequel sera construit au cours des années 2000 le tramway circulaire T3a et T3b.

1.4. Paris 2012

L'échec de Paris face à Beijing pour les Jeux de 2008 coïncide avec la défaite de la droite aux municipales de 2001 et l'ascension de Bertrand Delanoë comme nouveau maire de Paris. Pour autant, l'alternance n'entraîne pas l'abandon du projet d'accueillir les Jeux à Paris. Une nouvelle candidature est préparée pour l'édition de 2012 dont le processus de sélection est largement médiatisé dans un contexte de compétition régionale avec Londres.

Pour Paris 2012, le budget hors COJO est beaucoup plus ambitieux qu'en 2008, prévoyant des investissements d'environ 6 206 millions de dollars US, dont 2 308 millions de dollars US pour les projets routiers et ferroviaires. Dans cet ensemble, les projets décrits comme supplémentaires, c'est-à-dire uniquement liés à l'organisation des Jeux et non inscrits dans des programmes préexistants à la candidature, ne représentent que 286 millions de dollars US : aménagement des voies olympiques, navettes temporaires de bus desservant la station Bagatelle, augmentation de capacité des stations de métro existantes, station de tramway temporaire sur le T2, passerelle pour desservir Vaires-sur-Marne, mise en accessibilité du métro, mise en accessibilité du RER, construction de pistes cyclables et réalisation d'un plan vélo olympique. La mise en accessibilité des réseaux ferroviaires, l'augmentation des capacités du métro existant et le plan cyclable concentrent la grande majorité de ce budget tout en correspondant, comme l'indique le document de candidature, à des investissements dit « permanents » (Comité de candidature Paris 2012, 2004).

En comparant les budgets des différentes villes candidates, il apparaît que Paris propose un budget hors COJO plutôt bas par rapport à ses concurrentes (c'est aussi le cas pour Lille 2004 et Paris 2008), ainsi qu'une part dédiée aux transports elle aussi relativement restreinte. Dans les trois cas comparables (il n'existe pas de budgets comparables pour 1992 entre les candidatures), les candidatures françaises intègrent des orientations budgétaires nettement plus faibles que la ville élue.

Tableau 3. Budgets prévisionnels inscrits dans les dossiers des candidatures aux JOP 2012

	Budget hors COJO (en millions USD)	Dont transports (en millions USD)	Pourcentage dédié aux transports (en %)
Londres 2012	15 794	11 522	73
Madrid 2012	1 645	27	2
Moscou 2012	10 060	7 780	77
New York 2012	7 593	2 397	32
Paris 2012	6 206	2 308	37

Données récoltées par l'auteur depuis les dossiers de candidatures.

L'évolution des dossiers entre 2004 et 2012 montre une forte augmentation des écarts entre les candidatures qui promettent le moins de dépenses et celles qui envisagent de grands investissements. Cet écart se retrouve dans les dépenses prévues pour les projets de transport puisque ces derniers tendent à représenter une part très significative des dépenses prévues par les candidatures les plus dispendieuses (Osaka, Londres, Moscou). Paris 2024 apparaît comme un tournant avec une absence de budget prévu pour les infrastructures de transports, et plus globalement des dépenses d'investissements relativement faibles en comparaison avec les candidatures précédentes.

2. Paris 2024, un projet olympique sans projet de transport ?

2.1. Le dossier de candidature

Paris 2024 présente un dossier de candidature inédit à plusieurs titres. C'est la première ville avec Los Angeles à devoir appliquer l'Agenda 2020 et poursuivre des objectifs de développement durable plus ambitieux que les villes précédentes, sans que la définition de ces objectifs par le CIO ne soit suffisamment précise pour être facilement évaluable.

Dans le troisième volume du dossier de candidature, le réseau parisien est décrit comme « parfaitement adapté aux Jeux et renforcé d'ici 2024 » (Paris ville candidate Jeux Olympiques de 2024, 2016, p. 123). L'affluence attendue pour les Jeux ne dépassera pas les affluences maximums déjà enregistrées, et plusieurs nouvelles stations de métro doivent compléter le réseau existant. Pour la période des Jeux, des personnels et des moyens matériels supplémentaires sont prévus. Les sites seront tous accessibles en transport en commun pour ceux prévus

dans le cadre du dossier de candidature (cela ne prend pas en compte les changements et choix réalisés après l'élection de Paris en 2017), et bénéficieront de cheminements piétons et cyclables pour permettre aux spectateurs de les rejoindre par des modes doux (*ibid.*, p. 124).

Paris 2024 est la première ville candidate à ne pas présenter de budget hors COJO depuis les candidatures pour les Jeux de 1992 (auxquels Paris était déjà candidate). Cette absence de budget peut s'expliquer principalement par l'existence de projets déjà existants, qui desserviront les sites olympiques mais seulement après l'événement. Ces projets nombreux font l'objet d'importantes politiques publiques depuis les années 2010, et bien que certains responsables politiques l'aient souhaité, leur accélération n'a pas été possible pour entrer en service tout ou partiellement pour les Jeux.

2.2. Grand Paris Express et Paris 2024

Le projet de transport pour Paris 2024 se résume à deux objectifs : s'appuyer sur l'existant et promouvoir l'accessibilité du réseau de transport public de surface (bus, tramway), développer l'offre cyclable en combinant l'accélération de la construction de certaines pistes cyclables et l'adaptation du service de vélo en libre-service Velib'.

Pour autant, bien que ne prévoyant pas d'investissements directement liés à la candidature de Paris pour les Jeux de 2024, le dossier propose de s'appuyer largement sur les travaux déjà engagés dans le cadre de ce que l'on nomme le Grand Paris Express. Comme lors des candidatures précédentes de Paris et de Lille, les autorités publiques françaises affichent un projet olympique qui serait totalement intégré dans les programmes de développement urbain. Ce récit de la cohérence entre les politiques urbaines mises en place et celles nécessaires à l'accueil d'un méga-événement par nature éphémère et rare vise à convaincre aussi bien les instances olympiques que les habitants des territoires hôtes qu'en choisissant Paris et la France, il n'y a pas de risques de mauvaises surprises. Cependant, cela induit aussi que la France et la ville hôte n'ont pas besoin des Jeux pour activer leurs leviers de développement, et donc qu'il n'y aura pas d'opérations d'aménagement majeures. Cela peut avoir un effet positif dans le cadre de l'Agenda 2020 et de la quête de sobriété face aux critiques contre le gigantisme et les éditions dispendieuses, mais cela peut aussi avoir un effet négatif face aux candidatures plus ambitieuses et aux membres du CIO qui souhaitent que les Jeux marquent le territoire et leur époque. Pour ce qui

concerne Paris, ce récit de Jeux à faible impact sur le territoire et son environnement a pu participer à dévaloriser ses candidatures précédentes, mais semble aujourd’hui rencontrer un certain nombre d’attentes et la candidature soulève peu de critiques, tout comme elle n’entraîne pas un grand enthousiasme (Bourbillères, 2024).

Entre les candidatures de Paris pour 2008 et 2012, et celles pour 2024, le paysage politique francilien et les politiques publiques nationales comme locales ont profondément été chamboulées. Alors que les politiques de transport des années 1990 visaient en Île-de-France au renforcement du réseau existant sans en modifier la structure, les politiques engagées dans les années 2000 puis plus activement encore dans les années 2010, ont eu pour objectif de transformer radicalement l’organisation des transports au niveau régional. Ce changement est le résultat d’une politique de décentralisation tardive en Île-de-France relativement aux autres régions françaises, et à l’émergence d’une configuration politique singulière à la fin des années 2000 avec l’accession de Nicolas Sarkozy à la présidence de la République, puis la prise de pouvoir à tous les niveaux de la gauche de gouvernement entre 2011 et 2014. Comme nous allons le voir à présent, ces changements dans la composition du paysage politique et l’importance des personnels politiques franciliens de droite comme de gauche arrivant à des positions nationales, va grandement participer à la constitution du projet du Grand Paris Express³.

La décentralisation des politiques de transport en France a lieu au cours des années 1980 en dehors de la région parisienne. Dans les villes moyennes et grandes, des projets de transports sont conduits notamment à travers la construction de nombreuses lignes de tramways. Dans le cas parisien, la finalisation du réseau de RER et la construction de la ligne 14 éclipsent l’absence de décentralisation. Il faut attendre 2006 pour que le Syndicat des transports d’Île-de-France (STIF, devenu IDFM) soit décentralisé. Le conseil régional d’Île-de-France prend alors la direction de cette institution. Depuis le début des années 2000, celui-ci avait engagé avec des collectivités locales (communes, intercommunalités et/ou départements) des projets d’investissements dans les transports, notamment par la construction de lignes de tramways. Parallèlement au mouvement de décentralisation du STIF, le conseil régional avait entamé la révision de son schéma directeur (SDRIF) en

3. Sur la longue histoire du lien entre transports parisiens et pouvoir politique, voir Passalacqua (2020).

intégrant la construction d'un projet de transport en rocade en première banlieue visant à pallier les contraintes du réseau en étoile. Ce projet nommé Arc-Express proposait alors de faire la synthèse de différents projets présentés par le conseil général du Val-de-Marne d'un côté (Orbival), et par la Régie autonome des transports parisiens (RATP – Orbitale) de l'autre au cours des années précédentes.

En 2007, alors que le conseil régional approuve son schéma directeur et le projet de transport attenant, le nouveau président de la République, Nicolas Sarkozy, ancien président du conseil général des Hauts-de-Seine et maire de Neuilly-sur-Seine, bloque le projet au Conseil d'État. Il présente un projet concurrent, élaboré par Christian Blanc, ancien président de la RATP devenu secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale, et Gilles Carrez, député-maire de Perreux-sur-Marne, proposant un métro en rocade éloignée, avec une dizaine de stations reliant les pôles métropolitains universitaires, financiers, aéroportuaires avec le centre de Paris. Ce projet nommé Grand Paris Express est inscrit dans une loi relative au Grand Paris votée en 2010, prévoyant la constitution d'une entreprise publique, la Société du Grand Paris (SGP – devenant en 2024 la Société des Grands Projets), une fiscalité régionale (l'infrastructure sera quasi exclusivement financée par des impôts régionaux) et la réalisation des travaux en une dizaine d'années (Orfeuillat et Wiel, 2012 ; Gilli, 2014).

La loi relative au Grand Paris a jeté les bases d'un grand programme d'investissement qui ne fait pourtant pas totalement consensus. Comme je l'ai montré dans ma thèse de doctorat portant sur les temporalités politiques et urbanistiques du Grand Paris (Faure, 2018), une partie des élus de banlieue veulent obtenir une ou plusieurs stations de ce nouveau métro qui n'en comprend initialement qu'une dizaine. Entre 2011 et 2012, la gauche va gagner l'ensemble des élections locales, nationales et sénatoriales. Les élus franciliens profitent de cette occasion pour renégocier le tracé du Grand Paris Express et signent avec le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, en 2013 les accords du Nouveau Grand Paris, ainsi que le déblocage du schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). L'accord propose de modifier radicalement le projet, passant le nombre de stations à plus de 60 et inscrivant au budget du projet les prolongements de la ligne 14 du métro et la participation au prolongement des lignes 4 et 11 ainsi qu'à la construction du RER Est-Ouest Liaison Express (EOLE).

Le dessin de ce projet du Nouveau Grand Paris ne sera pas modifié après 2013. Les chantiers commencent en 2015-2016 et des modifications substantielles sont apportées sur le fonctionnement de la SGP et les moyens déployés pour l'organisation et les chantiers à la suite d'un rapport de la Cour des comptes de décembre 2017. Ce rapport préconise d'augmenter les moyens de la SGP pour maîtriser le volet financier et anticiper les dérapages possibles, tout en évitant d'accélérer inutilement les calendriers en vue des Jeux Olympiques.

En 2017, un rapport de la Cour des comptes note que « [l']espoir de faire coïncider avec l'échéance olympique la mise en service d'une partie substantielle du réseau du Grand Paris Express est de nature à accroître les dépenses à la charge de la SGP de l'ordre de 625 M€, dont 300 M€ ont d'ores et déjà été décidés par le directoire de l'établissement pour les lignes 15 Sud et 16 » (p. 50). Dans ce contexte, les Jeux apparaissent comme un vecteur de déstabilisation d'un programme d'investissements hors norme dans la région parisienne et non comme un levier d'accélération. L'augmentation des coûts induits par les promesses relatives à l'accueil des Jeux entraîne une augmentation des emprunts de la SGP et donc du poids de leur remboursement dans le budget. Ce mécanisme remet en cause le mode de financement initialement prévu pour financer les investissements nécessaires à la construction et la mise en service des nouvelles lignes du Grand Paris Express.

2.3. Accélérer pour les Jeux ?

Le CIO rend son dossier d'évaluation des candidatures de Los Angeles et de Paris le 5 juillet 2017. Dans ce rapport, la mention du Grand Paris Express ou du Nouveau Grand Paris n'est pas explicite. Il est fait mention de certains projets dont la construction de la ligne CDG Express, de la ligne 17 et de l'extension de la ligne 14 vers Orly (Comité international olympique, 2017, p. 161). Le dossier d'évaluation n'indique rien de plus. Aucune information n'est donnée concernant le calendrier précis, le tracé de ses lignes, les porteurs des projets ou les modes de financement.

Les temporalités de l'élection de Paris et de la publication de rapports complémentaires dans les semaines suivantes concernant la faisabilité du projet du Grand Paris Express doivent retenir notre attention. Le rapport du CIO date du 5 juillet, et huit jours plus tard, le Centre d'études des tunnels (CETU) publie un rapport venant contredire la possibilité d'ouvrir pour les Jeux les lignes en question. Le CETU

indique non seulement que l'accélération de la construction des lignes du Grand Paris Express pour 2024 pose des problèmes techniques – il n'est pas certain que l'accélération soit possible – mais aussi financiers – l'accélération induit une forte augmentation des moyens à mettre en œuvre, notamment du nombre de tunneliers (Centre d'études des tunnels, 2017).

Le rapport de la Cour des comptes publié en 2017 et portant sur la gestion de la SGP donne une place importante à cette accélération olympique en critiquant fortement l'opportunité et l'intérêt de présenter comme objectif d'ouvrir les lignes pour 2024. Le rapport indique que l'accélération de la construction de certaines lignes pour l'horizon 2024 a déjà engendré un surcoût de 300 millions d'euros et que ce surcoût pourrait doubler si la SGP doit accélérer les constructions des lignes 17 et 18 (Cour des comptes, 2017, p. 48-56).

Le dossier de candidature de Paris pour 2024 comporte peu de références directes au Grand Paris Express. Le dossier ne comprend pas, comme nous l'avons vu, de lignes budgétaires dédiées à des projets supplémentaires comme ce fut le cas de l'ensemble des dossiers de candidatures depuis 1996. En innovant par la suppression des budgets hors COJO, les porteurs de la candidature parisienne apportent une certaine forme d'opacité, de flou, qui n'engage nullement sur le calendrier d'ouverture des lignes du Grand Paris Express au profit de la candidature et sans que cela n'entraîne une analyse de la faisabilité de ce calendrier. Dans le tableau 50C du premier volume du dossier de candidature, l'ensemble des lignes inscrites au programme de la SGP doivent ouvrir avant 2024 (Paris ville candidate Jeux Olympiques de 2024, 2016, vol. I, p. 54). Or, la Cour des comptes souligne que dès l'été 2015, la SGP avait annoncé qu'il n'était pas possible d'ouvrir la ligne 16 pour les Jeux dans l'état actuel, entraînant une augmentation du nombre de tunneliers pour atteindre cet objectif avec un surcoût de 250 millions d'euros (accélération qui s'avère aujourd'hui insuffisante) (Cour des comptes, 2017, p. 51). De plus, début 2017 donc, avant l'évaluation par le CIO du dossier parisien, la SGP avait indiqué au Premier ministre que le calendrier de mise en service de la ligne 17 nord avant les Jeux, et avant l'Exposition universelle de 2025, n'était pas envisageable en l'état (*ibid.*).

Ce décalage entre les promesses politiques et la réalité de l'inscription de celles-ci dans les objectifs de la SGP apparaît aussi à la lecture des rapports d'activité de cette dernière. Si le rapport d'activité pour

l'année 2018, publié en 2019, fait mention à une seule reprise de l'échéance olympique pour l'ouverture de la ligne 16 sud (Société du Grand Paris, 2019, p. 25), les autres rapports d'activité n'évoquent pas la question et les calendriers prévisionnels sont largement invisibilisés (Société du Grand Paris, 2020 ; 2021 ; 2022 ; 2023).

Dans ce contexte, la conflictualité entre temporalités politiques et urbanistiques se révèle centrale. D'un côté les temporalités politiques définies à partir des objectifs des différents acteurs politiques en fonction de leurs échéances dont les Jeux Olympiques, et de l'autre les administrations incarnées ici par la Société du Grand Paris, le CETU, la Cour des comptes, qui répondent à des logiques distinctes. La SGP doit construire le nouveau réseau de métro en poursuivant des objectifs financiers et calendaires parfois incompatibles, comme le montre la demande d'être autorisé à augmenter le nombre de tunneliers en fonctionnement, induisant une augmentation des coûts mais aussi une meilleure probabilité d'atteindre les objectifs. La Cour des comptes met en lumière le risque de vouloir accélérer la construction des lignes pour l'horizon olympique sur le plan financier avec une inflation forte des coûts. Enfin, le CETU se concentre sur l'aspect technique et des ressources à disposition, montrant que l'accélération induite par un objectif 2024 mobiliserait une quantité de moyens matériels et humains particulièrement importante, ce qui pourrait causer une surchauffe du secteur et donc réduirait la possibilité de mener à bien les projets tout en rendant possible des abus de positions dominantes de la part des grandes entreprises du secteur.

2.4. Comment analyser ces contradictions ?

Le gouvernement français mise sur un ambitieux calendrier pour l'ouverture des lignes du Grand Paris Express dans le but d'obtenir l'investissement de Paris pour 2024. Mais, dans le même temps, il apparaît que ce calendrier n'est pas tenable tant sur le plan technique que sur le plan budgétaire. S'opposent ici des approches différentes entre, d'une part, les politiciens avec leurs promesses et, d'autre part, des institutions de contrôle des comptes publics et de la faisabilité des politiques publiques dont le but est d'informer les citoyens, les administrations et les élus des conséquences des décisions prises. La Cour des comptes, principale institution de contrôle des finances publiques, après avoir alerté sur les risques des promesses modifiant le projet du Grand Paris Express pour les Jeux en 2017, produit à l'inverse un rapport en 2023

beaucoup plus optimiste sur la capacité des autorités publiques locales et nationales à livrer et organiser les Jeux dans de bonnes conditions et sans débordement budgétaire incontrôlable (Cour des comptes, 2023).

La gouvernance du projet du Grand Paris Express est aussi à l'origine d'une partie des contradictions que nous avons vues. Le gouvernement national, l'État à travers les préfets, le conseil régional, les conseils départementaux, la Ville de Paris participent aux décisions prises par la Société du Grand Paris, un établissement public à caractère industriel et commercial créé par la loi, donc par des parlementaires, qui en 2010, comme je l'ai montré dans ma thèse, était largement composé de députés et de sénateurs franciliens cumulant des fonctions municipales. À bien des égards, le projet du Grand Paris Express est à la croisée d'une politique nationale et du cumul de politiques locales, métropolitaines et régionales se retrouvant dans un compromis incarné par la loi relative au Grand Paris de 2010 et l'accord dit du Nouveau Grand Paris de 2013. Dans ce paysage d'une grande densité institutionnelle, les Jeux apparaissent comme un levier que de nombreux acteurs essaient d'activer à leur avantage. Bien loin de l'image médiatique de décisions prises uniquement par « Paris 2024 » (expression recoupant le Comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024), l'organisation des Jeux, la livraison des équipements et des infrastructures, sont le résultat de négociations continues entre différents acteurs ayant des revendications pas nécessairement communes.

C'est dans ce contexte que Paris 2024 et son aréopage d'acteurs publics présentent une candidature fondée sur l'idée d'utiliser au maximum les équipements existants, en s'appuyant sur la dynamique induite par le lancement du projet du Grand Paris Express. Parallèlement, la concurrence pour accueillir les Jeux s'affaiblit nettement, et de nombreuses villes abandonnent leur candidature pour 2024 (Boston, Hambourg, Rome et Budapest), ne laissant que Los Angeles face à la capitale française. De son côté, le CIO met en avant la réforme de l'Agenda 2020 visant à valoriser des candidatures plus sobres sur les plans budgétaires et environnementaux. De ce fait, l'objectif de livrer les lignes du Grand Paris Express pour les Jeux ne semble plus nécessaire pour obtenir l'investiture et l'organisation des Jeux. La surenchère entraînant des investissements supplémentaires pour accélérer les chantiers de la SGP pourrait s'apparenter à un mauvais calcul politique de la part du gouvernement dès lors qu'il était persuadé de faciliter la candidature parisienne alors que de nombreux signaux montraient que

Paris pouvait incarner une transformation radicale de l'olympisme à travers un projet urbain plus durable que les précédents. Cela entraîne aussi des conséquences négatives sur la communication autour de l'événement, que ce soit à cause des critiques contre le retard qu'aurait pris le Grand Paris Express, la possible augmentation des prix des titres de transports pendant l'événement ou encore l'absence de travaux pour rendre accessible le réseau existant.

3. Conclusion

Le débat sur la préparation ou l'impréparation de la région parisienne dans le domaine des transports montre aussi les différentes interprétations quant au projet olympique lui-même. Anne Hidalgo, maire de Paris, annonçait que les transports ne seraient pas prêts pour les Jeux le 23 novembre 2023, ce que la présidente de région en charge des transports réfuta⁴. Ce débat fait écho à l'annonce de l'augmentation du prix des tickets pendant la période des Jeux par Valérie Pécresse, alors même que celle-ci demande depuis plusieurs mois l'aide du gouvernement pour combler les déficits du réseau francilien face aux besoins de maintenance, de recrutement et aux conséquences de la pandémie⁵. Cette position n'est pas nouvelle, puisque la présidente de région émettait déjà des réserves sur le financement du Grand Paris Express et l'accélération promise pour les Jeux en septembre 2017⁶, alors que certains médias voyaient dans les JOP la possibilité de garantir la livraison des lignes du Grand Paris Express⁷.

4. Varoquier J. et O. Debruyne, « "On ne va pas être prêt" sur les transports pour les JO ? Le vrai du faux des propos d'Anne Hidalgo », *Le Parisien*, 23 novembre 2023, <https://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/on-ne-va-pas-etre-pret-sur-les-transports-pour-les-jo-le-vrai-du-faux-des-propos-danne-hidalgo-23-11-2023-DD5DDRZDYSE3PHC3NKUKEWXXIA.php>

5. Latribune.fr, « Île-de-France : pendant les JO 2024, le prix du ticket de métro va monter en flèche, annonce Valérie Pécresse », *La Tribune*, 27 novembre 2023, <https://www.latribune.fr/regions/ile-de-france/pendant-les-jo-2024-le-prix-du-ticket-de-metro-va-monter-en-fleche-annonce-valerie-pecresse-984300.html>

6. Challenges.fr, « Pécresse s'alarme des dérapages budgétaires du Grand Paris Express », *Challenges*, 18 septembre 2017, https://www.challenges.fr/entreprise/transports/pecresse-s-alarme-des-derapages-budgetaires-du-grand-paris-express_500294

7. Malécot D., « L'organisation des JO donnerait un coup d'accélérateur au Grand Paris », *Les Echos*, 13 juin 2017, <https://www.lesechos.fr/2017/06/lorganisation-des-jo-donnerait-un-coup-daccelerateur-au-grand-paris-173239> ; Moreno C., « Des Jeux Olympiques, grands accélérateurs du Grand Paris », *La Tribune*, 29 novembre 2017, <https://www.latribune.fr/regions/smart-cities/la-tribune-de-carlos-moreno/des-jeux-olympiques-grands-accelerateurs-du-grand-paris-759653.html>

La relance du débat sur le transport à l'approche des Jeux est concomitante de l'abandon de l'objectif d'ouvrir les lignes pour les Jeux par les acteurs des chantiers. Ni la SGP, ni la RATP et la SNCF ne prévoient d'ouvrir les lignes 15, 16, 17, 18, et EOLE ou encore CDG Express pour 2024. L'extension de la ligne 14 semble être dans les temps, tout comme le plan vélo. Il est aussi certain que le réseau de métropolitain ne sera pas rendu totalement accessible pour les Jeux. Dans ce contexte, il est impossible d'affirmer que les Jeux ont été un levier ou un accélérateur pour les transports. Pourtant, le surcoût et l'augmentation du nombre de tunneliers ont certainement permis de construire plus vite le nouveau réseau sans que l'on puisse précisément dire dans quelle mesure cela influencera le calendrier final. La tentative politique des porteurs de la candidature et de certains élus nationaux comme locaux d'utiliser les Jeux pour s'engager dans un calendrier resserré à l'horizon 2024 a créé dès la phase de candidature une confusion entre les contraintes techniques inhérentes à ce projet d'envergure inégalée en Europe, et la poursuite d'objectifs politiques mouvants et changeants. Depuis l'annonce par Nicolas Sarkozy d'un programme d'investissement dont les résultats seraient visibles en 10 ans (soit entre 2017 et 2020), et le calendrier actuel qui échelonne les ouvertures de lignes depuis 2024 jusqu'aux années 2030, un retard important semble émerger. Ce retard est tout à fait relatif car les premières dates d'ouverture étaient énoncées du point de vue du politique, alors que le calendrier actuel répond à la traduction de l'ambition politique en un calendrier technique de faisabilité. Temporalités politiques et temporalités urbanistiques ne peuvent pas être comparées directement sans prendre en compte le fait qu'elles ne reposent pas sur les mêmes récits, ni sur les mêmes calculs, les premières répondant à la transcription d'intérêts partisans, personnels et institutionnels, alors que les secondes naviguent avec des contraintes matérielles et économiques parfois contradictoires. Ces temporalités ne sont pas indépendantes et autonomes, cependant, la configuration des priorités et des acteurs qui les définissent et les influencent peut différer parfois radicalement, tout en étant intriquées les unes avec les autres.

Pour répondre à la question à l'origine de cet article, à savoir si Paris 2024 possède ou non un projet de transport, il faut apporter une réponse prudente. Si Paris 2024 n'affiche pas dans son dossier de candidature un projet de transport spécifiquement associé aux Jeux, les promoteurs de la candidature s'appuyaient néanmoins sur l'espoir d'une ouverture tout au moins partielle des lignes inscrites au

programme de la Société du Grand Paris, et ce, malgré les nombreux avertissements de la part des acteurs publics quant à l'impossibilité de poursuivre un calendrier aussi serré. Nous pouvons aussi confirmer que la volonté d'intégrer le projet urbain olympique aux projets d'aménagements déjà engagés avant la candidature, forme un fil rouge des candidatures françaises pour les Jeux depuis 1992. Ainsi, les dossiers parisiens et lillois proposent un récit à contre-courant des autres candidatures, dans lequel les Jeux ne sont pas à proprement parler un levier de développement urbain, mais plutôt un ingrédient des politiques d'attractivité valorisant l'existant. L'absence de projet de transport dans la candidature ne signifie pas l'absence de projet de transport dans la ville, mais plutôt l'existence d'une démarche des candidatures françaises que certains pourraient qualifier de prime abord de « hautaine », mais qui a toutes les caractéristiques nécessaires pour favoriser un changement de paradigme vers une plus grande sobriété pour le Mouvement olympique.

Ressources

- Association pour la candidature aux Jeux de la XXV^e Olympiade Paris 1992, 1984, *Réponses aux questionnaires du CIO*.
- Athens 2004 Olympic Bid Committee, 1996, *Athens 2004 Candidate City*.
- Cap Bid Committee for the Olympic Summer Games 2004, 1997, *Les Jeux pour le cap, l'Afrique et le monde : Cape Town Candidate City*.
- Centre d'études des tunnels, 2017, *Rapport sur l'accélération de la réalisation des lignes 17 et 18 en vue des Jeux Olympiques de 2024*, 13 juillet.
- Comité de candidature de Buenos Aires 2004, 1996, *Buenos Aires 2004 : Candidate*.
- Comité de candidature de Lille 2004, 1995, *Lille : Candidature française aux JO de 2004*.
- Comité de candidature Paris 2012, 2004, *Paris 2012 Ville Candidate*.
- Comité international olympique, 2017, *Rapport de la Commission d'Évaluation 2024 du CIO. Los Angeles. Paris*, 5 juillet.
- Comité international olympique, 2018, *Olympic Agenda 2020. Closing report*. <https://olympics.com/ioc/olympic-agenda-2020>
- Cour des comptes, 2017, *La Société du Grand Paris*, Paris, Cour des comptes.
- Cour des comptes, 2023, *L'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Rapport complémentaire au Parlement*, Paris, Cour des comptes.

Groupement d'intérêt public Paris 2008, 2000, *Oui Paris 2008 : ville candidate*.

Istanbul 2004 Candidate, 1996, *Olympist : The Olympist City / Istanbul 2004 Candidate*.

Paris ville candidate Jeux Olympiques de 2024, 2016, *Dossier de candidature : Paris ville candidate Jeux Olympiques 2024*.

Préfecture de région Île-de-France, 2000, *Contrat de Plan État-Région 2000-2006*.

Préfecture de région Île-de-France, 2007, *Contrat de Plan État-Région 2007-2013*.

Rio de Janeiro Olympics Bid Committee, 1996, *Rio de Janeiro Candidate to host the XXVIII Olympic Games in 2004*.

Roma 2004 Bidding Committee, 1996, *Roma 2004 : Candidate City*.

San Juan 2004 Candidate City, 1996, *San Juan 2004 : Candidature File for the Games of the XXVIII Olympiad 2004*.

Société du Grand Paris, 2019, *Rapport d'activité 2018*.

Société du Grand Paris, 2020, *Rapport d'activité 2019*.

Société du Grand Paris, 2021, *Rapport d'activité 2020*.

Société du Grand Paris, 2022, *Rapport d'activité 2021*.

Société du Grand Paris, 2023, *Rapport d'activité 2022*.

St Petersburg 2004 Candidate City, 1996, *St Petersburg 2004 : Candidate City for the Games of the XXVIII Olympiad 2004*.

Références

- Andranovich G., M. Burbank et C. Heying, 2001, « Olympic cities: Lessons learned from mega-event politics », *Journal of Urban Affairs*, vol. 23, n° 2, pp. 113-131.
- Bason T. et J. Grix, 2023, « Every loser wins: Leveraging “unsuccessful” Olympic bids for positive benefits », *European Sport Management Quarterly*, vol. 23, n° 1, pp. 167-187.
- Benneworth P. et H. Dauncey, 2010, « International urban festivals as a catalyst for governance capacity building », *Environment and Planning C: Government and Policy*, vol. 28, n° 6, pp. 1083-1100.
- Bourbillères H., 2024, « Understanding the socio-political construction of protest related to the Olympic and Paralympic Games (OPG): Another challenge for Paris 2024 », in : A. Faure (ed.), *Olympic Games and Global Cities: What future for an Olympic system in turmoil?*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, pp. 33-48.
- Bramwell B., 1997, « Strategic planning before and after a mega-event », *Tourism Management*, vol. 18, n° 3, pp. 167-176.

- Chappelet J.-L., 2012, « Mega sporting event legacies: A multifaceted concept », *Papeles de Europa*, vol. 25, pp. 76-86.
- Chen Y., L. Qu et M. Spaans, 2013, « Framing the long-term impact of mega-event strategies on the development of Olympic host cities », *Planning Practice and Research*, vol. 28, n° 3, pp. 340-359.
- D'Arienzo R., 2023, *Intégrer le changement. Le Pari(s) durable des Jeux Olympiques (1992-2008-2012)*, Paris, Eterotopia.
- Essex S. et Chalkley B., 1998, « Olympic Games: Catalyst of urban change », *Leisure Studies*, vol. 17, n° 3, pp. 187-206.
- Faure A., 2018, *Les temporalités politiques et urbanistiques du Grand Paris. Bâtir une métropole hors-norme*, thèse de doctorat en études urbaines, École des hautes études en sciences sociales.
- Faure A. et J. Lauermaann, 2023, « Are mega-events only for global cities? Analyzing host cities through the global and world cities framework, 1990-2020 », *Journal of Olympic Studies*, vol. 4, n° 2, pp. 31-55.
- Flyvberg B., 2008, « Public planning of mega-projects: Overestimation of demand and underestimation of costs », in : H. Priemus, B. Flyvberg et B. Van Wee (eds), *Decision-making on mega-projects: Cost-Benefit analysis, planning and innovation*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, pp. 120-144.
- Gilli F., 2014, *Grand Paris. L'émergence d'une métropole*, Paris, Presses de Sciences Po.
- Girginov V., 2018, *Rethinking Olympic legacy*, Londres, Routledge.
- Gold J. et M. Gold, 2008, « Olympic cities: Regeneration, city rebranding and changing urban agendas », *Geography Compass*, vol. 2, n° 1, pp. 300-318.
- Hiller H. H., 2003, « Mega-events, urban boosterism and growth strategies: An analysis of the objectives and legitimations of the Cape Town 2004 Olympic bid », *International Journal of Urban Regional Research*, vol. 24, n° 2, pp. 449-458.
- Lauermaann J., 2016, « Temporary projects, durable outcomes: Urban development through failed Olympic bids? », *Urban Studies*, vol. 53, n° 9, pp. 1885-1901.
- Lauermaann J., 2019, « The urban politics of mega-events: Grand promises meet local resistance », *Environment and Society*, vol. 10, n° 1, pp. 48-62.
- Leopkey B., P. Salisbury et C. Tinaz, 2021, « Examining legacies of unsuccessful Olympic bids: Evidence from a cross-case analysis », *Journal of Global Sport Management*, vol. 6, n° 3, pp. 264-291.
- Morteau A., 2022, *Le consensus olympique : la construction politique et administrative des grands événements sportifs internationaux, d'Albertville 1992 à Paris 2024*, thèse de doctorat en sciences politiques, Université Paris sciences et lettres.

- Orfeuil J.-P. et M. Wiel, 2012, *Le Grand Paris. Sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Paris, Éditions Scrineo.
- Passalacqua A., 2020, « Les transports parisiens et les pouvoirs politiques : des conflits d'échelles, du métro au Grand Paris Express (XIX^e-XXI^e siècle) », *Revue d'histoire des chemins de fer*, vol. 53, pp. 21-40.
- Schut P.-O., S. Beaudouin et M. Philippe, 2020, « Interaction between Olympism and host cities: The example of Paris », *The International Journal of the History of Sport*, vol. 37, n° 14, pp. 1443-1465.
- Smith A., 2012, *Events and urban regeneration: The strategic use of events to revitalise cities*, Londres, Routledge.
- Surborg B., R. VanWynsberghe et E. Wyly, 2008, « Mapping the Olympic growth machine », *City*, vol. 12, n° 3, pp. 341-355.
- VanWynsberghe R., B. Surborg et E. Wyly, 2013, « When the Games come to town: Neoliberalism, mega-events and social inclusion in the Vancouver 2010 Winter Olympic Games », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 37, n° 6, pp. 2074-2093.
- Viehoff V., 2015, *Mega-event cities: Urban legacies of global sports events*, Farnham, Ashgate.
- Wu H. *et al.*, 2021, « Urban access across the globe: An international comparison of different transport modes », *npj Urban Sustainability*, vol. 1, art. n° 16, <https://doi.org/10.1038/s42949-021-00020-2>
- Zembri G., 2010, « Infrastructures de transport hybrides : quelques enseignements pour la planification. Le cas de la ligne de métro automatique Météor à Paris », *Belgeo*, vol. 1-2, pp. 197-210.