

Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 : le défi des transports

Publié le 12 mai 2023

🕒 4 minutes

Par : [La Rédaction](#)

Durant les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, outre leurs usagers habituels, les transports devront acheminer jusqu'à 600 000 spectateurs par jour vers les sites des compétitions. Par ailleurs, 200 000 personnes accréditées utiliseront des voies réservées.

Le ministère de l'intérieur a publié, le 28 avril 2023, un [rapport sur les mobilités dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques \(JOP\) en 2024](#) .

Le rapport évalue le niveau de préparation de l'ensemble des acteurs des mobilités.

Une forte pression sur les transports en commun

L'organisation des mobilités pendant les JOP devant **perturber le moins possible la circulation** des habitants d'Île-de-France, la pression exercée sur les transports en commun est forte. La plupart des sites de compétition sont localisés dans un rayon de 10 kilomètres autour du village olympique, à Paris et dans sa proximité immédiate, ce qui permet d'y accéder en moins de 30 minutes.

Cette "*compacité des sites*" favorise l'**utilisation des transports collectifs** et vise à **réduire les émissions de gaz à effet de serre**.

Concernant les **personnes accréditées** (athlètes, bénévoles, journalistes...), un **réseau de voies olympiques** a été défini par [décret](#) pour faciliter leur circulation. Ces voies seront accessibles aux véhicules de transports en commun, aux taxis, aux véhicules transportant les personnes à mobilité réduite (PMR) et aux véhicules de sécurité et de secours.

Concernant le **transport des spectateurs**, l'organisme Île-de-France mobilités (IDFM), qui élabore les plans de transport en commun franciliens, estime que les besoins quotidiens seront similaires à ceux d'un jour de service d'hiver (neuf millions de voyageurs quotidiens), avec environ 30% de voyageurs de moins en période d'été, d'une part, mais environ autant de voyageurs supplémentaires venus pour les JOP, d'autre part. Des **ajustements** seront requis en raison :

- de besoins **concentrés sur une partie seulement du réseau** ;
- d'un "*croisement inhabituel de flux de voyageurs*" entre divers sites ;
- de **phénomènes de pointe**, pouvant nécessiter des services supplémentaires.

IDFM n'a pour autant pas identifié de ligne ou de site posant des difficultés majeures.

Des risques identifiés

Selon les rapporteurs : "*Au terme de son audit, la mission considère que l'ensemble des sujets a été abordé et qu'il n'existe pas d'angle mort dans cette préparation.*"

La candidature de Paris ne prévoyait pas de développement du réseau de transport francilien spécifiquement lié aux JOP. Cependant, **certains chantiers** du grand Paris devront faire l'objet d'un suivi étroit pour être **impérativement achevés avant les JOP** :

- les **prolongements** de la **ligne 14** au nord (gare Pleyel) au carrefour des sites du Stade de France, du centre aquatique et du village olympique, d'une part, et d'autre part au sud (aéroport d'Orly) ;
- la **passerelle piétonne** du franchissement urbain **Pleyel**
- le **prolongement** d'**EOLE** jusqu'à Nanterre qui desservira l'Arena La Défense, où auront lieu des épreuves de natation et de water-polo.

D'après le rapport : "*Deux **sujets** restent par ailleurs à approfondir, l'accès à vélo aux sites et leur stationnement d'une part, le **transport des personnes à mobilité réduite (PMR)** d'autre part.*"

La mission recommande également que :

- des opérations de **maintenance préventive** soient engagées d'ici les JOP, eu égard à la **fragilité du réseau ferré francilien** ;
- une attention particulière soit portée à la **pénurie de personnels** touchant les **conducteurs de bus et d'autocars**, en prenant avec la profession les mesures d'anticipation nécessaires.