13

Transport

Safe, quick and reliable transport for everyone

- World-leading, high-capacity existing public transport system
- Minimal travel times for all client groups
- One of the world's best-connected cities by air
- Optimal traffic management using world-leading technologies
- Integrated event and transport tickets for spectators

Transport

Des transports sûrs, rapides et fiables pour tous

- un système actuel de transport public à la pointe et de grande capacité
- des temps de trajets minimisés pour tous les groupes de clients
- une des villes au monde les mieux reliées par les airs
- une gestion optimale du trafic grâce à l'utilisation de technologies de pointe
- les billets pour les Jeux intégrant les transports pour les spectateurs

Stratégie et autorités de transport

13.1 Une stratégie de transport sûre et performante pour Tokyo 2020

Des objectifs clairs et des stratégies efficaces

Associé à des systèmes de transport des Jeux performants et des réseaux de transport public de grande qualité, le concept extrêmement compact des Jeux de Tokyo 2020 permettra un transport rapide, sûr et fiable. Le dispositif de transport permettra aux athlètes de se déplacer rapidement, facilement et confortablement, contribuant ainsi à créer un environnement où ils pourront donner le meilleur d'eux-mêmes.

Grâce à son système de transport public et son réseau routier, Tokyo sera aisément en mesure d'absorber les besoins supplémentaires des Jeux, en plus de la demande quotidienne engendrée par le dynamisme des activités économiques de la ville. Parallèlement, la mise en œuvre d'un plan de transport des Jeux flexible et précis garantira le bon déroulement des Jeux dans tous les domaines.

Tokyo 2020 a défini quatre objectifs principaux pour son plan de transport :

- des services de grande qualité répondant aux besoins de chaque groupe de clients ;
- un transport fluide des spectateurs par le réseau étendu de transport public de Tokyo ;
- un impact minimum sur les activités quotidiennes de la population ;
- une réduction réelle de l'impact sur l'environnement.

Afin d'atteindre ces objectifs, Tokyo 2020 s'appuiera pleinement sur quelques-uns des atouts précieux de la ville :

- un réseau de transport public étendu et ponctuel composé de 1 052 km de voies ferrées et de 760 stations ferroviaires ;
- un réseau routier adapté comptant 1 575 km de grandes artères urbaines et d'autoroutes ;
- des systèmes de régulation du trafic capables de gérer différents modes de transport (routier et ferroviaire notamment) ;
- une infrastructure technologique avancée de gestion des transports tels que les systèmes de transport intelligents (ITS), la conception universelle et des mesures des émissions automobiles.

Pour renforcer les services de transport pendant les Jeux, Tokyo 2020 :

- localisera 28 des 33 sites de Tokyo dans un rayon de 8 km autour du Village olympique et au sein d'un périmètre où le réseau de transport public est dense ;
- mettra en place un ensemble de Voies olympiques et de Routes olympiques prioritaires – totalisant environ 607 km – reliant les sites de compétition, les sites de non-compétition et les sites d'entraînement pour garantir la fiabilité du trafic olympique ;
- utilisera les technologies d'information et de communication les plus avancées telles que les ITS, pour établir le système de gestion du trafic des Jeux ;
- mettra en place un dispositif de gestion de la demande visant à réduire d'environ 10% le trafic automobile habituel ;
- utilisera des technologies respectueuses de l'environnement pour tous les véhicules y compris ceux de la flotte officielle ;
- mettra en œuvre des systèmes de navettes et de parcs relais connectés avec le réseau de transport public ;
- développera des projets afin d'améliorer la qualité de l'infrastructure de transport notamment l'infrastructure routière telle que stipulée dans le plan « Tokyo Vision 2020 ».

Des objectifs orientés vers les besoins des groupes de clients et du public

La proximité de la majorité des sites de compétition et des sites de non-compétition reliés entre eux par des Voies olympiques ou des Routes olympiques prioritaires permettra la mise en place d'un service de transport rapide et fiable pour les athlètes et les populations accréditées. 72% des athlètes pourront accéder à leur site de compétition en moins de 10 minutes depuis le Village olympique. Les besoins spécifiques de chaque groupe de clients seront pleinement satisfaits.

Plus particulièrement :

- pour les athlètes, les officiels d'équipe et les officiels techniques, les services de transport seront sûrs, fiables, rapides, confortables et agréables afin que les athlètes puissent se concentrer sur l'essentiel : leur performance ;
- pour le personnel et les volontaires, des services de transport sûrs et fiables seront assurés grâce au vaste réseau de transport public, parfaitement adapté ;
- pour les médias accrédités, un service de navettes fonctionnera 24 heures sur 24. Des prestations de transport spécifiques et personnalisées seront mises en place pour répondre aux besoins de l'ORTO, minimisant ainsi les temps de trajet. À titre d'exemple, 85% des sites de compétition seront à moins de 30 minutes de la gare routière du CIRTV/CPP ;
- pour le CIO, les CNO et les FI, des services de véhicules dédiés, efficaces, flexibles et fonctionnant 24 heures sur 24 seront proposés ; les hôtels du CIO seront situés à moins de 30 minutes de 94% des sites ;
- pour les partenaires marketing, les services de transport reposeront sur un dispositif de cars pour les invités du programme d'hospitalité des partenaires marketing, qui répondra à leurs besoins spécifiques ;
- pour les spectateurs, le vaste réseau ferroviaire urbain de Tokyo, l'un des plus développé au monde avec 25,7 millions de trajets par jour, fournira des correspondances rapides et fiables vers presque tous les sites de compétition. Des services spécifiques de navettes express seront mis en place en fonction du calendrier des Jeux pour assurer les correspondances vers les gares ferroviaires les plus proches.

Transport Strategy and Authorities

13.1 A safe and efficient transport strategy for Tokyo 2020

Clear objectives and efficient strategies

The highly compact concept of the Tokyo 2020 Games combined with the efficient Games transport systems and world-class public transport networks will mean that travel is quick, safe and reliable. The transportation-friendly setting means athletes will have quick, convenient and comfortable travel, helping them to be able to perform at their best.

With the Tokyo public transport system and road network easily able to handle the extra needs of the Tokyo 2020 Games, on top of the daily demands generated by the city's vibrant economic activities, and a flexible and detailed Games Transport plan in place, all aspects of the Tokyo 2020 Games will be smoothly executed.

Tokyo 2020 has established the following four key transport objectives:

- High quality services meeting each client group's needs;
- Smooth spectator transport using Tokyo's extensive public transport system;
- Minimal impact on the general public's daily activities;
- Thorough reduction of environmental impact.

In order to attain these objectives, Tokyo 2020 will take full advantage of some of the city's most valuable assets:

- An extensive and reliable public transport network which includes 1,052km of railway tracks and 760 train stations;
- A suitable road network with the major urban arterial routes and motorways totalling 1,575km;
- Traffic control systems that capably manage various forms of transport such as vehicle traffic and railways;
- Advanced transport technology infrastructure such as Intelligent Transport Systems (ITS), universal design, and automobile emissions measures.

To reinforce transport services during the Games, Tokyo 2020 will:

- Have 28 of the 33 venues in Tokyo within an 8 km radius of the Olympic Village, in an area with a concentrated network of public transport;
- Lay out an appropriate set of Olympic Lanes and Olympic Priority Routes – totalling approximately 607 km – connecting competition venues, non-competition venues, and training venues, guaranteeing full reliability for Olympic traffic;
- Use the latest Information and Communication Technologies, such as ITS, to build a management system for Games traffic;
- Implement demand management, targeting an approximately 10% reduction of background traffic;
- Apply environmentally friendly technologies to all vehicles including the official fleet;
- Operate shuttle bus and park-and-ride systems to connect with the public transport network;
- Develop projects, focussing on the road developments in the "Tokyo Vision 2020" urban strategy, to improve the quality of the transport infrastructure.

Objectives geared to the needs of client groups and the public

The proximity of the majority of competition venues and non-competition venues, combined with the operation of the Olympic Lanes and Olympic Priority Routes linking each facility, will provide fast and reliable transport service for the athletes and accredited persons. 72% of the athletes will be able to access their competition venues from the Olympic Village within 10 minutes and every client group's specific needs will be fully satisfied.

Specifically:

- For athletes, team officials, and technical officials, transport services will be safe, reliable, fast, comfortable and stress-free to enable athletes to concentrate on what counts: their performance;
- For staff and volunteers, safe and reliable transport services will be provided in the form of the extensive public transport network ideally suited to the task;
- For the accredited media, there will be a 24-hour shuttle bus service. For the OBO, dedicated, tailor-made transport services will be provided to meet their needs. Short travel times are achieved throughout. For instance, 85% of the competition venues are less than 30 minutes from the IBC/MPC hub;
- For the IOC, NOCs, and IFs, car-based, 24-hour, dedicated, efficient, flexible services will be offered; IOC hotels are less than 30 minutes away from 94% of venues;
- For the Marketing Partners, transport services will be based on a guaranteed Marketing Partner coach programme, aligned with their specific requirements;
- For spectators, Tokyo's extensive rail network, one of the largest in the world - handling 25.7 million passenger trips daily, will provide fast and reliable connection to almost all competition venues. Dedicated express shuttle bus services, running in coordination with the Games schedule, will connect to the nearby rail stations.

La concentration des sites des Jeux de Tokyo 2020 dans un rayon de 8 km permettra une grande efficacité des systèmes de transport. Afin de limiter les répercussions des opérations de transport des Jeux sur la vie quotidienne de la population, le TOCOG mettra en œuvre un programme spécifique de gestion de la demande de transport. Ce programme se concentrera sur plusieurs problématiques comme établir un ordre de priorité des besoins, et garantir la disponibilité de modes de transport alternatifs. De plus, le public sera informé en temps réel et de manière appropriée de l'état du trafic et de la circulation pendant les Jeux.

13.2 Autorités responsables

Des autorités engagées à moderniser l'infrastructure

Le plan d'amélioration de l'infrastructure est coordonné au niveau national par le ministère de l'Aménagement du territoire, de l'infrastructure, des transports et du tourisme (MLIT) et, à l'échelle de la capitale, par le Gouvernement Métropolitain de Tokyo (TMG). Le tableau 13.6 dresse la liste des autres organismes responsables du financement et de la réalisation des travaux nécessaires de construction et de rénovation des infrastructures.

- **Autoroutes** : MLIT, TMG, Metropolitan Expressway Co. Ltd. ;
- **Principales artères urbaines** : MLIT, TMG ;
- **Métros** : TMG ;
- **Aéroports** : MLIT, Narita International Airport Corporation.

Les organismes responsables des différentes infrastructures sont indiqués dans les tableaux 13.6.2 et 13.6.3.

Des responsabilités claires pour chaque autorité

Les rôles des autorités responsables des différentes opérations de transport pour les Jeux de Tokyo 2020 sont les suivants :

- **MLIT** – Politiques générales des transports, dont la coordination générale de l'amélioration de l'infrastructure au niveau national, la supervision de l'exploitation des systèmes et des organismes de transport public, l'amélioration et la gestion des routes nationales et de l'Aéroport international de Tokyo (Haneda) ;
- **Agence de la police nationale (NPA)** – Politiques générales des routes et de la circulation routière, dont de nombreuses mesures de régulation de la circulation afin de garantir la sécurité et la fluidité continue du trafic sur les routes nationales ; la coordination avec les préfectures de police pour faire respecter le code de la route ;
- **TMG** – L'ensemble des opérations de trafic dans Tokyo, dont la coordination générale des améliorations des infrastructures, l'exploitation des systèmes métropolitains de bus et de métro ainsi que l'amélioration et la gestion des routes municipales ;
- **Préfecture de police de Tokyo (TMPD)** – Mesures générales liées aux routes et à la circulation routière dans Tokyo, dont la sensibilisation des citoyens à la prise de conscience des problématiques de sécurité routière, l'application du code de la route, la communication d'informations relatives au trafic et l'amélioration du contrôle de la circulation grâce à l'introduction de nouveaux systèmes de trafic comme les Systèmes de gestion du trafic universel (UTMS), ainsi que la gestion des infractions au code la route ;
- **sociétés d'exploitation des autoroutes** – Exploitation et amélioration des autoroutes sur leurs territoires respectifs ;
- **compagnies ferroviaires privées** – Exploitation et amélioration du réseau ferroviaire qu'elles gèrent ;
- **compagnies de bus privées** – Amélioration et exploitation des bus et des réseaux qu'elles gèrent ;
- **Narita International Airport Corporation** – Exploitation et amélioration de l'Aéroport international de Narita.

L'évolution des responsabilités des autorités chargées des transports

Le schéma 13.2 illustre les domaines de responsabilité de chaque autorité au sein de la structure organisationnelle des opérations de transport pour chaque étape de la préparation des Jeux.

- **Phase de planification** – Un Centre des transports olympiques (OTC) sera immédiatement mis en place au sein du TOCOG une fois la ville hôte choisie. L'OTC rendra compte au TOCOG et sera responsable de l'élaboration des plans de transport des Jeux.

L'OTC se composera de différents services tels qu'un département de coordination de la construction des infrastructures, un département de coordination de la circulation et un département de la planification des dispositifs de transport de la Famille olympique. Ces départements élaboreront des plans de mise en œuvre des transports détaillés et spécifiques, en ligne avec les politiques stratégiques, et travailleront en collaboration avec les départements du TOCOG comme ceux de la sécurité et de l'hébergement. L'OTC sera également chargé de coordonner l'avancée des projets de construction des infrastructures nécessaires aux Jeux Olympiques et Paralympiques.

Un Comité expert des transports olympiques (OTSC) sera créé en même temps que l'OTC, dont il sera l'organisme consultatif. L'OTSC rendra compte à l'OTC et sera composé de hauts représentants des autorités publiques comme le MLIT, la NPA, le TMG et les autres autorités régionales compétentes, la TMPD et les autres préfectures de police impliquées, les sociétés d'exploitation des autoroutes, les compagnies de transport, les universités, et le TOCOG. L'OTSC fixera les orientations essentielles relatives au transport et fera office de forum d'échanges où les autorités discuteront pour parvenir à des consensus.

The concentration of the Tokyo 2020 Games venues in an 8km radius area enables a high level of transport efficiency. To minimise the impact of Games transport needs on the city's daily life, TOCOG will implement a full traffic demand management program which will concentrate on issues such as prioritising demands and ensuring the availability of alternative means of transport, and will provide appropriate and timely traffic information to the public at Games-time.

13.2 Responsible Authorities

Authorities committed to infrastructure improvement

Infrastructure improvement planning is nationally coordinated by the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT). In the capital, the Tokyo Metropolitan Government (TMG) is responsible. Table 13.6 features a list of other organisations responsible for procuring funding and completing the work required for the infrastructure constructions and renovations.

- **Motorways** – MLIT; TMG; Metropolitan Expressway Co. Ltd.
- **Major urban arterial network** – MLIT; TMG
- **Subway** – TMG
- **Airports** – MLIT; Narita International Airport Corporation

The bodies responsible for the various facilities are shown in Table 13.6.2 and 13.6.3.

Clear responsibilities for each authority

The roles of the authorities responsible for the various elements of the transport operation for the Tokyo 2020 Games are:

- **MLIT** – General transport policies, including the overall coordination of the nation's infrastructure improvement; supervising the operation of public transport systems and organisations; improvement and management of national roads, and improvement and management of Tokyo International Airport (Haneda);
- **National Police Agency (NPA)** – General road and traffic policies, including comprehensive traffic control measures to ensure the safe and uninterrupted traffic flow on the nation's roads and coordination with prefectural police headquarters to enforce traffic regulations;
- **TMG** – General traffic operations in Tokyo, including overall coordination of infrastructure improvements; operation of the metropolitan bus and subway systems, and improvement and management of municipal roads;
- **Tokyo Metropolitan Police Department (TMPD)** – General road and traffic measures in Tokyo, including educating citizens to become increasingly conscious of traffic safety; enforcing traffic regulations; providing traffic information and improving traffic control via introduction of new traffic systems such as the Universal Traffic Management Systems (UTMS), and handling traffic violations;
- **Motorway operators** – Improving and operating the motorways in their respective territories;
- **Private railway operators** – Operating and improving the railway networks they manage;
- **Private bus operators** – Operating and improving the buses and networks they manage;
- **Narita International Airport Corporation** – Operating and improving Narita International Airport.

Shift in responsibilities of transport-related authorities

Diagram 13.2 illustrates each authority's area of responsibility in the transport-related organisational structure at each stage of Games preparation.

- **Planning phase** – Establishment of an Olympic Transport Centre (OTC) inside TOCOG will immediately follow the selection of the Host City. The OTC will report to TOCOG and will be responsible for formulating the Games transport plans.

The OTC will consist of various departments such as an infrastructure construction coordination department, a traffic coordination department, and an Olympic Family transport planning systems department. These departments will build detailed and specific transport implementation plans that reflect the basic policies while coordinating with TOCOG departments such as security and accommodation. The OTC will also be responsible for coordinating the progress of Olympic and Paralympic Games - related infrastructure construction projects.

An Olympic Transport Specialty Committee (OTSC), formed at the same time as the OTC, will function as its consultative body. The OTSC will report to OTC and will comprise high-level representatives from public authorities such as the MLIT, the NPA, TMG and other relevant regional authorities; the TMPD and other prefectural police involved; expressway companies; transport operators; academics; and TOCOG. The OTSC will set basic policies regarding transport and will also serve as a forum for reaching consensus among the authorities.

- **Phase opérationnelle** – Avant le début des opérations des Jeux, l'OTC réorganisera et renforcera le Département de transport des Familles olympique et paralympique. Il créera un Département de transport des athlètes ainsi que d'autres départements appropriés pour renforcer la structure opérationnelle des transports.

L'objectif de chaque département de l'OTC sera de répondre parfaitement aux besoins spécifiques du CIO, des CNO et de leurs équipes, des FI, des médias, des partenaires, des spectateurs et de tous les autres groupes de clients olympiques. Pour ce faire, l'OTC collaborera avec les autres départements du TOCOG, avec les autorités de transport ainsi qu'avec la TMPD (responsable de la régulation du trafic). L'OTC sera chargé de la préparation des opérations de transport pour la période des Jeux et mènera les tests opérationnels nécessaires.

L'OTSC surveillera les activités de l'OTC et coopérera avec ce dernier pour assurer la bonne mise en œuvre du plan de transport des Jeux. Il fera également office de forum d'échanges où seront abordées les problématiques importantes des Jeux de Tokyo 2020 nécessitant un consensus.

Aéroports, arrivées et départs

13.3 Données aéroportuaires

Tokyo est desservie par deux aéroports majeurs dotés d'une grande capacité de transport qui permettra de répondre aux besoins prévisionnels en matière de transport aérien.

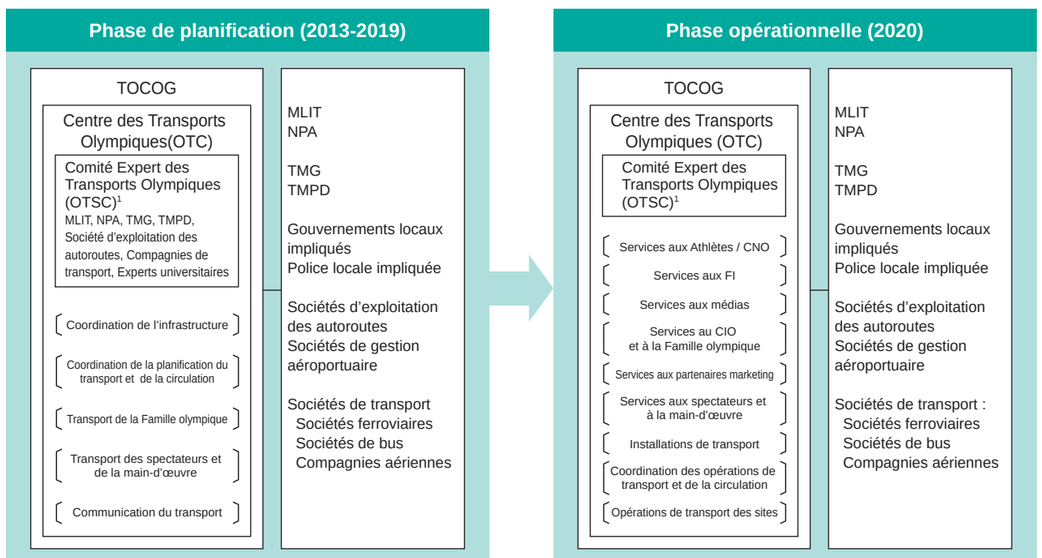
Deux aéroports d'accueil

Aéroport international de Narita
L'Aéroport international de Narita sera le principal point d'entrée pour les visiteurs internationaux. Cet aéroport relie 99 grandes villes dans le monde et accueille plus de 30 millions de passagers par an. Chaque année, ce sont près de 214 000 vols qui atterrissent ou décollent de l'Aéroport international de Narita. Son système de gestion du trafic aérien de renommée mondiale est la garantie d'un transport aérien sûr et fluide.

Aéroport international de Tokyo (Haneda)
Pour les visiteurs nationaux en provenance ou au départ d'autres localités du Japon, il est prévu d'utiliser l'Aéroport international de Tokyo (Haneda) comme plateforme pour les vols domestiques. Comme l'Aéroport international de Narita, il sera utilisé comme point d'entrée au Japon pour les visiteurs étrangers. L'Aéroport international de Tokyo (Haneda) dispose de liaisons avec 48 aéroports nationaux, assurant ainsi 6 700 vols par semaine. En 2010, l'ouverture d'une quatrième piste a permis le lancement d'un service régulier de vols internationaux. L'Aéroport international de Tokyo (Haneda), situé à proximité du centre-ville de Tokyo, fonctionne 24 heures sur 24 et relie actuellement 16 grandes villes internationales.

Autres aéroports
D'autres aéroports serviront également de points d'entrée au Japon. L'Aéroport international de Chubu (Centrair) et l'Aéroport international de Kansai renforceront les dispositifs des aéroports internationaux de Narita et de Tokyo (Haneda).

Schéma 13.2 - La structure olympique des transports de Tokyo 2020



1 Le OTSC est un organe consultatif du OTC.

- **Delivery phase** – Before the Games operations begin, the OTC will reorganise and expand the Olympic and Paralympic Families' transport department and establish an athlete transport department and other appropriate departments to reinforce the transport operations structure.

The objective of every department of the OTC is to fulfil the particular needs of the IOC, NOCs and their teams, IFs, media, sponsors, spectators and all other Olympic client groups. To achieve this, the OTC will coordinate with other departments in TOCOG and with the transport authorities as well as the TMPD (responsible for traffic control). The OTC will prepare for the Games-time transport operation and conduct operational tests.

The OTSC will monitor and liaise with the OTC to ensure the smooth implementation of the Games transport plans and will also serve as a forum for reaching consensus on important matters for the Tokyo 2020 Games.

Airport, Arrivals and Departures

13.3 Airport data

Tokyo is served by two international airports with high transportation capacity that will sufficiently meet the expected air transport demand.

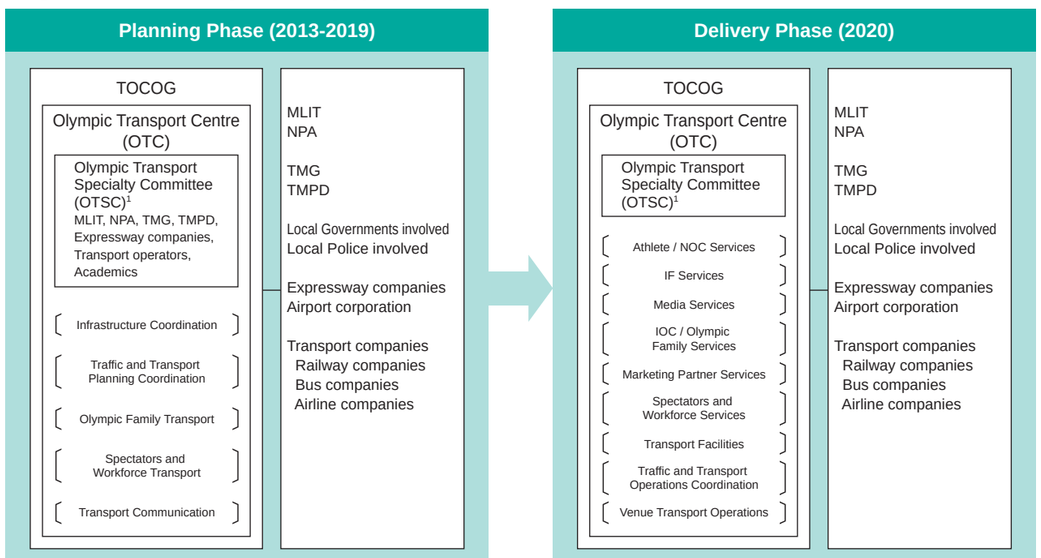
Two gateway airports

Narita International Airport
Narita International Airport will be the main port of entry for international visitors. It connects to 99 major cities around the world and serves over 30 million passengers annually. Approximately 214,000 flights land and take off from Narita International Airport each year. Its world-class air traffic services system ensures safe and smooth air transport.

Tokyo International Airport (Haneda)
For domestic visitors flying to and from other parts of Japan, the plan is to use the Tokyo International Airport (Haneda) as the domestic air travel gateway. Along with Narita International Airport, Tokyo International Airport (Haneda) will serve as a gateway to Japan for international visitors. Tokyo International Airport (Haneda) is connected to 48 domestic airports with 6,700 weekly flights. In 2010, a fourth runway was completed and scheduled international flight services were started. Tokyo International Airport (Haneda) is a 24-hour operation airport located close to central Tokyo and currently connects to 16 major cities around the world.

Other Airports
Other airports will also serve as convenient gateways to Japan. Chubu International Airport (Centrair) and Kansai International Airport will be used to supplement Narita International Airport and Tokyo International Airport (Haneda).

Diagram 13.2 - The Tokyo 2020 Olympic transport structure



1 OTSC is a consultative body of the OTC.

Centrair se situe à environ 280 km de Tokyo, soit à 2h30 en Shinkansen (train à grande vitesse) ou par un train régional, tandis que l'Aéroport international de Kansai est à environ 435 km de Tokyo et à 1h10 d'avion de l'Aéroport international de Tokyo (Haneda).

L'Aéroport de Sendai et l'Aéroport de New Chitose permettront d'accéder respectivement au Stade de Miyagi et au Dôme de Sapporo dans le cadre des épreuves qualificatives de Football.

Augmentation de la capacité

Aéroport international de Narita

Grâce à la construction de nouvelles installations et à d'autres améliorations, il est prévu que la capacité annuelle de trafic de l'Aéroport international de Narita augmente et passe de 250 000 aujourd'hui à 270 000 d'ici à l'année fiscale 2012-2013, puis à 300 000 pour l'année fiscale 2014-2015.

Aéroport international de Tokyo (Haneda)

Concernant l'Aéroport international de Tokyo, en complément de la construction de la nouvelle piste, diverses améliorations ont été apportées de manière à accroître la capacité des terminaux, des portes d'embarquement et d'autres zones. Des vols internationaux réguliers sont assurés depuis octobre 2010. L'Aéroport international de Tokyo prévoit également d'accroître sa capacité annuelle de trafic jusqu'à 447 000 d'ici la fin de l'année fiscale 2013-2014.

Les projets ci-dessus relatifs aux deux aéroports sont en cours et seront achevés quel que soit le résultat de la candidature de Tokyo 2020.

Autres aéroports

En dehors de la capitale, le Centrair, l'Aéroport international de Kansai, l'Aéroport de Sendai ainsi que l'Aéroport de New Chitose ont tous la capacité requise pour répondre à la demande attendue pour Tokyo 2020. Ainsi, ces aéroports ne nécessitent pas de travaux supplémentaires.

Des liaisons efficaces entre les aéroports et les sites olympiques

Une grande variété de moyens de transport assure des connexions efficaces entre les principales destinations ; des exemples de distances et de temps de trajet entre les principales destinations olympiques sont détaillés ci-dessous.

Depuis l'Aéroport international de Narita, les distances par le réseau autoroutier et les principales artères urbaines, sont de : 72 km (55 min) pour se rendre à l'hôtel du CIO, 68 km (50 min) pour le Village olympique, et 67 km (50 min) pour le CIRTV/CPP ; pour se rendre en centre-ville, la distance est de 62 km (36 min) par le réseau ferroviaire de banlieue. Depuis l'Aéroport international de Tokyo (Haneda), les distances par le réseau autoroutier et les principales artères urbaines, sont de : 18 km (20 min) pour se rendre à l'hôtel du CIO, 14 km (15 min) pour le Village olympique, et 13 km (10 min) pour le CIRTV/CPP ; pour se rendre en centre-ville, la distance est de 17 km (16 min) par monorail, et de 15 km (15 min) par le réseau ferroviaire de banlieue.

Garanties

Veuillez vous reporter au dossier des garanties pour les documents signés.

13.4 Un vaste réseau de dessertes (2012)

Tokyo est une ville bien reliée aux principales destinations dans le monde. Plus de 3 000 vols internationaux sont opérés chaque semaine sur l'Aéroport international de Narita et plus de 700 sur l'Aéroport d'Haneda, offrant un large choix d'options aux voyageurs.

De plus, des correspondances fréquentes sont assurées vers les principales destinations nationales, principalement depuis l'Aéroport d'Haneda, mais aussi en complément depuis l'Aéroport de Narita.

Tableau 13.3 - Données aéroportuaires

Capacité	Aéroports internationaux d'accueil			
	Aéroport international de Narita		Aéroport international de Tokyo (Haneda)	
	Existant (2012)	Prévu (2020)	Existant (2012)	Prévu (2020)
Nombre de termimaux	2	2	3	3
Nombre de portes d'embarquements internationales	88	99	17	30
Nombre de portes d'embarquement nationales[1]	25	30	83	86
Passagers / heure[2]	9 200	12 500	16 900	23 400
Mouvements / heure[3]	58	64	70	80
Interdiction des vols de nuit	23h00 - 6h00	23h00 - 6h00	aucune restriction	aucune restriction

1 Les chiffres de l'Aéroport international de Narita tiennent compte du nombre de portes utilisées également pour les vols internationaux
2 Étude du Gouvernement Métropolitain de Tokyo
3 Nombre maximum de mouvement

Centrair is located approximately 280km, or 150 minutes by the Shinkansen bullet train and a local line. Kansai International Airport is located approximately 435km from Tokyo and is a 70-minute flight to Tokyo International Airport (Haneda).

Sendai Airport and New Chitose Airport will both provide access to the Miyagi Stadium and the Sapporo Dome, respectively, for the Football preliminaries.

Expanding capacity

Narita International Airport

Through the construction of new facilities and other improvements, the annual arrival/departure capacity of Narita International Airport is planned to expand from the current capacity of 250,000 through 270,000 by fiscal year 2012-2013 to 300,000 by fiscal year 2014-15.

Tokyo International Airport (Haneda)

Along with the construction of the new runway, Tokyo International Airport has completed various improvements on terminals, gates and other areas to expand their capacity and started to operate scheduled international flights in October 2010. Tokyo International Airport is also planning to expand their annual arrival/departure capacity to 447,000 by the end of fiscal year 2013-14.

The above projects for both airports are being carried out regardless of the outcome of the Tokyo 2020 bid.

Other Airports

Beyond the capital, Centrair, Kansai International Airport, Sendai Airport, and New Chitose Airport all have the capacity to meet the expected demands for Tokyo 2020. Therefore, no additional work will be required at these airports.

Effective links between airports and Olympic venues

A wide variety of efficient transport connections is offered covering all major destinations: below are some examples of connections of major Olympic destinations in distances and travel times.

The distances from Narita International Airport using motorways and major urban arterial networks are: 72km (55 minutes) to the IOC hotel, 68km (50 min) to the Olympic Village, and 67km (50min) to the IBC/MPC; and using suburban railway, 62km (36 min) to the city centre. From Tokyo International Airport (Haneda), the distances, using motorways and major urban arterial networks, are 18km (20 min) to the IOC hotel, 14km (15 min) to the Olympic Village, and 13km (10 min) to the IBC/MPC; and using monorail, 17km (16 min) and suburban railway, 15km (15 min) to the city centre.

Guarantees

Please refer to the Guarantees File for the signed guarantees.

13.4 An extensive flight network (2012)

Tokyo is well connected to key destinations around the world. More than 3,000 international flights per week from Narita and more than 700 from Haneda, provide a wide selection of options for any traveller.

Also, there are convenient connections to all major domestic destinations, primarily from Haneda, supplemented by Narita.

Table 13.3 - Airport data

Capacity	Gateway airports			
	Narita International Airport		Tokyo International Airport (Haneda)	
	Existing (2012)	Planned (2020)	Existing (2012)	Planned (2020)
Number of terminals	2	2	3	3
Number of international departure gates	88	99	17	30
Number of national departure gates[1]	25	30	83	86
Passengers / hour[2]	9,200	12,500	16,900	23,400
Runway movements / hour[3]	58	64	70	80
Night flight ban	23:00 - 6:00	23:00 - 6:00	no limit	no limit

1 Narita International Airport figure includes the number of gates shared with international flights
2 Tokyo Metropolitan Government survey
3 The maximum number of runway movements

13.5 Des mesures facilitées aux points d'entrée

Une aide aux aéroports de transit

Des aéroports internationaux autres que l'Aéroport international de Narita ou l'Aéroport international de Tokyo (Haneda), comme le Centrair ou l'Aéroport international de Kansai, pourraient être utilisés comme point d'entrée par les populations olympiques et paralympiques accréditées. Dans ce cas, des ressources spécifiques seraient déployées pour assister ces populations lors de leur transfert vers des vols de correspondance intérieurs, les informer et les guider vers les autres moyens de transport disponibles ainsi que leur apporter toute autre aide nécessaire.

Offre et infrastructure de transport

13.6 La planification de l'infrastructure de transport

Garantir la réussite des opérations

L'infrastructure de transport de Tokyo comporte un réseau routier incluant les principales autoroutes métropolitaines de Tokyo qui parcourent tout le centre-ville de Tokyo, un réseau de transport public doté de l'un des meilleurs réseaux ferroviaires du monde et un parc de bus et d'itinéraires qui complète un système ferroviaire développé et efficace. Ces réseaux de transport, qui bénéficient d'une configuration étendue et d'une exploitation très performante, seront un avantage clé pour la livraison de Jeux réussis et agréables en toute sécurité.

Afin de perfectionner son réseau de classe mondiale, Tokyo a identifié dans sa nouvelle stratégie urbaine, « Tokyo Vision 2020 » - ainsi que dans d'autres grandes initiatives - plusieurs améliorations clés à apporter à l'infrastructure de transport. Ces améliorations font partie d'un plan stratégique de la ville indépendant des Jeux de 2020 mais parfaitement en phase avec la vision et le plan des Jeux de 2020. En conséquence, l'ensemble des infrastructures et des services de transport nécessaires pour les Jeux seront effectivement livrés.

Plus spécifiquement, de nombreux projets sont mis en œuvre à la fois sur les aspects structurels et sur le fonctionnement du dispositif de transport. Ils visent à augmenter non seulement la capacité du réseau de transport mais également sa qualité, des éléments indispensables pour le développement durable à long terme de Tokyo. Ces projets comprennent :

- la construction de trois rocades (autoroutes) et d'autres routes pour réduire de manière significative les difficultés de circulation. 50% environ des travaux ont été achevés pour l'année fiscale 2011, et à peu près 90% du projet sera achevé pour l'année fiscale 2020 ;
- la mise en exergue de l'environnement et de l'amélioration du paysage urbain, via la plantation extensive d'arbres aux abords des routes et la création de liaisons naturelles avec les parcs et rivières. Le nombre d'arbres aux abords des routes a augmenté pour passer de 480 000 en 2006 à 700 000 à partir de l'année fiscale 2012 et devrait atteindre 1 million d'ici l'année fiscale 2020 ;
- la mise en œuvre généralisée des principes de conception universelle – 1 440 bus Toei (TMG) (sans marches) ont été mis en service pour l'année fiscale 2011 et 1 452 (tous bus) pour l'année fiscale 2012. Le pourcentage d'ascenseurs adaptés équipant les stations de métro Toei était de 90% pour l'année fiscale 2011 et sera de 100% d'ici l'année fiscale 2012.

Tableau 13.4 - Réseau de dessertes (vols hebdomadaires)
Vols internationaux

Continent	Villes desservies	Narita (Int.)	Tokyo (Int.) (Haneda)
Asie	Shanghai	187	56
	Séoul	196	196
	Autres villes	1 320	350
Total :		1 703	602
Amérique du Nord	New York	56	14
	Los Angeles	106	28
	Autres villes	679	56
Total :		841	98
Europe (CEI)	Londres	60	10
	Paris	64	14
	Autres villes	208	14
Total :		332	38
Océanie	Sydney	28	–
	Auckland	12	–
	Autres villes	56	–
Total :		96	0

Vols internationaux

Continent	Villes desservies	Narita (Int.)	Tokyo (Int.) (Haneda)
Amérique centrale et Amérique du Sud	Sao Paulo	–	–
	Autres villes	–	–
Total :		0	0
Afrique	Le Caire	6	–
	Autres villes	–	–
Total :		6	0
Moyen-Orient	Dubaï	14	–
	Autres villes	38	–
Total :		52	0

Vols nationaux

	Narita (Int.)	Tokyo (Int.) (Haneda)
Narita (Int.)	–	–
Tokyo (Int.) (Haneda)	–	–
Centrair	70	–
Kansai (Int.)	14	140
Osaka (Int.)	56	420
New Chitose	140	756
Autres	378	5 418
Total:	658	6 734

13.5 Conventional port of entry arrangements

Support at transfer airports

In the event that international airports other than the main Narita International Airport and Tokyo International Airport (Haneda) are used by the accredited Olympic and Paralympic personnel as the port of entry, such as Centrair or Kansai International Airport, designated staff will be on hand to assist with connections to domestic flights, provide information and guidance on other means of transport, and offer any other assistance that may be needed.

Transport Supply and Infrastructure

13.6 Planning transport infrastructure

Ensuring successful operations

Tokyo's transport infrastructure comprises a road network which includes the main Tokyo metropolitan motorways running through the city centre; a public transport network which features one of the world's best rail networks, and a bus fleet and routes which complement the comprehensive and efficient rail system. These transport networks, with their extensive and effective layout and operations, will be a key asset in the delivery of a successful, safe and enjoyable the Tokyo 2020 Games.

In order to enhance even further this world-class system, Tokyo features in its new urban strategy, "Tokyo Vision 2020", and in other major initiatives as well, several key transport infrastructure improvements being carried out. These improvements form part of a committed strategic plan for the city, independent of the Tokyo 2020 Games but in full alignment with the Tokyo 2020 Games plan and vision. Accordingly, all transport infrastructure and services required for the Tokyo 2020 Games will be effectively delivered.

Specifically, many projects are being implemented in both the "hard" and "soft" aspects of transportation. They aim to increase not only the capacity of the transport system, but also its quality, which is crucial for the long-term sustainable development for Tokyo. These projects include:

- The construction of three ring roads (motorways) and other roads to significantly reduce traffic congestion : approximately 50% was done by fiscal year 2011, and around 90% of this project will be constructed by fiscal year 2020;
- The placing of great emphasis on the environment and improvement of the urban landscape through extensive planting of roadside trees, and the linking of them with parks and river systems. The number of roadside trees in Tokyo increased from 480,000 in 2006 to 700,000 by fiscal year 2012, and is projected to be 1 million by fiscal year 2020;
- Comprehensive implementation of universal design principles – 1,440 Toei (TMG) non-step buses introduced by fiscal year 2011 and 1,452 (all buses) by fiscal year 2012. The percentage of elevators which are equipped in Toei Subway stations was approximately 90% by fiscal year 2011 and will be 100% by fiscal year 2012.

Table 13.4 - Flight network (weekly scheduled flights)
International flights

Continent	Cities served	Narita Int'l	Tokyo Int'l (Haneda)
Asia	Shanghai	187	56
	Seoul	196	196
	Other Cities	1,320	350
Totals:		1,703	602
North America	New York	56	14
	Los Angeles	106	28
	Other Cities	679	56
Totals:		841	98
Europe (NIS)	London	60	10
	Paris	64	14
	Other Cities	208	14
Totals:		332	38
Oceania	Sydney	28	–
	Auckland	12	–
	Other Cities	56	–
Totals:		96	0

International flights

Continent	Cities served	Narita Int'l	Tokyo Int'l (Haneda)
Central and South America	Sao Paulo	–	–
	Other Cities	–	–
Totals:		0	0
Africa	Cairo	6	–
	Other Cities	–	–
Totals:		6	0
Middle East	Dubai	14	–
	Other Cities	38	–
Totals:		52	0

Domestic flights

	Narita Int'l	Tokyo Int'l (Haneda)
Narita Int'l	–	–
Tokyo Int'l (Haneda)	–	–
Centrair	70	–
Kansai Int'l	14	140
Osaka Int'l	56	420
New Chitose	140	756
Other	378	5,418
Totals:	658	6,734

Projets d'infrastructure de transport planifiés

Toutes les nouvelles infrastructures requises pour les Jeux de Tokyo 2020 (indiquées dans le tableau 13.6.3) existent déjà, ou sont prévues dans le plan « Tokyo Vision 2020 ». En conséquence, l'infrastructure de transport de Tokyo permettra aisément de garantir le succès des Jeux de 2020, et aucune amélioration supplémentaire de l'infrastructure ne sera nécessaire dans le seul but des Jeux de 2020.

Parmi les trois rocades en construction, l'achèvement de la rocade centrale Shinagawa de la route express métropolitaine interurbaine mentionnée dans le tableau 13.6.3 (point 6) est prévu en 2013. Environ 90% des trois rocades seront terminés d'ici 2020. L'ouverture de ces rocades permettra non seulement de réduire les difficultés de circulation dans le centre de Tokyo, mais également de diminuer les émissions de CO_2 des véhicules motorisés.

La route express métropolitaine Harumi, évoquée dans le tableau 13.6.3 (point 7), est prévue pour l'année fiscale 2015-2016. Cette artère essentielle reliera le Village olympique à divers sites de compétition et minimisera considérablement les principaux temps de trajet. Par exemple, du Village olympique au Stade de l'Île de Rêve, il faudra compter environ 10 minutes, contre 15 aujourd'hui.

Le périphérique n°3, qui apparaît dans le tableau 13.6.3 (point 12), est une artère urbaine essentielle du réseau donnant accès au Stade Olympique (au site lui-même et à son parc) ainsi qu'au Gymnase Métropolitain de Tokyo.

Le périphérique n°2, mentionné dans le tableau 13.6.3 (point 9), sera achevé en 2020 et constituera la principale route reliant le Parc du Stade Olympique et le Village olympique aux hôtels du CIO. Cette voie fera partie intégrante du réseau de Voies olympiques pendant les Jeux de Tokyo 2020 réduisant fortement les temps de trajet. À titre d'exemple, la durée du trajet entre le Village olympique et le Stade Olympique sera réduite de 15 à 10 minutes.

Par ailleurs, la deuxième étape de la construction de la route du bord de mer du Port de Tokyo - dont le spectaculaire « Tokyo Gate Bridge » qui faisait partie des plans d'infrastructure du dossier de ville requérante - a déjà été achevée. Cette route importante donnera accès à la zone de la Forêt de la Mer. Cette réalisation démontre une capacité éprouvée d'exécution, renforçant la confiance sur la faculté de Tokyo à achever les différentes améliorations de l'infrastructure conformément aux engagements pris dans le plan.

Garanties

Veuillez vous reporter au dossier des garanties pour les documents signés.

Planned transport infrastructure projects

All infrastructure required for the Tokyo 2020 Games (shown in Table 13.6.3) is already in existence, or included in the plans of "Tokyo Vision 2020". Accordingly, Tokyo's transport infrastructure will be at a level easily sufficient to ensure the success of the Tokyo 2020 Games, and there will be no need for additional infrastructure improvements just for the purpose of the Tokyo 2020 Games.

Of the three ring roads under construction, the Central Circular Shinagawa Route of the Metropolitan Inter-City Expressway shown in Table 13.6.3, (Item 6) is scheduled for completion in 2013. By 2020, approximately 90% of the three ring roads is scheduled for completion. This will not only reduce congestion in central Tokyo, but will also cut the amount of CO_2 emissions from motor vehicles.

The Metropolitan Expressway Harumi Route, shown in Table 13.6.3 item 7, is scheduled for completion in fiscal year 2015-16. It will be a vital transport route linking the Olympic Village to various competition venues. This will substantially improve relevant travel times: for example, from the Olympic Village to Dream Island Stadium will be approximately 10 minutes, as opposed to 15 minutes presently.

Ring Road No. 3, shown in Table 13.6.3 item 12, is a major urban arterial network accessing Olympic Stadium Park and the competition venue, Tokyo Metropolitan Gymnasium.

Ring Road No. 2, shown in Table 13.6.3 (item 9), will be completed by 2020 and will be a major urban arterial network linking the Olympic Stadium Park and the Olympic Village with the IOC hotels. It will be designated as part of the Olympic Lane network during the Tokyo 2020 Games, reducing travel times significantly: e.g. Travel from Olympic Village - Olympic Stadium reduced by 15 minutes to 10 minutes.

In addition, the second-stage construction of the Tokyo Port Seaside Road, including the spectacular Tokyo Gate Bridge - included in infrastructure plans in the Application File, has already been completed. This is an important transport route providing access to the Sea Forest area. This demonstrates a proven execution capability, giving confidence that all committed infrastructure improvements progress will be delivered according to plan.

Guarantees

Please refer to the Guarantees File for the signed guarantees.

Tableau 13.6.1 - Infrastructure de transport EXISTANTE, PAS DE CONSTRUCTIONS PERMANENTES NÉCESSAIRES

Type d'infrastructure de transport (autoroutes, principales artères urbaines, réseau ferroviaire de banlieue, métro, trains légers)	Longueur (km) + capacité (nbre de voies de circulation ou de voies ferrées)		Construction / modernisation	
	À l'intérieur de la ville	Entre la ville et les sites extérieurs	Date de construction	Date de modernisation
Autoroutes	270 km 2-8 voies	94 km 4-6 voies	variable	variable
Principales artères urbaines	1 305 km 2-8 voies	10 km 4 voies	variable	variable
Réseau ferroviaire de banlieue	690 km 1-4 voies	193 km 1-4 voies	variable	variable
Métro	287 km 2 voies	–	variable	variable
Trains légers des transports publics	75 km 2 voies	–	variable	variable

Tableau 13.6.2 - Infrastructure de transport EXISTANTE, CONSTRUCTIONS PERMANENTES NÉCESSAIRES

	Type d'infrastructure de transport (autoroutes, principales artères urbaines, réseau ferroviaire de banlieue, métro, trains légers)		Longueur (km) + capacité (nbre de voies de circulation ou de voies ferrées)		Construction /modernisation				Source de financement (publique / privée / mixte)
			À l'intérieur de la ville	Entre la ville et les sites extérieurs	Organisme responsable	Date de construction*	Date de modernisation*	Coût de modernisation (en millions USD 2012)	
1	Principales artères urbaines	Route nationale n°14	Extension (1,9 km 6 voies)	–	Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'infrastructure, des transports et du tourisme	1972	2020 (partiellement indisponible)	273	publique
2	Principales artères urbaines	Route nationale n°357	Passage supérieur (2,3 km 8 voies)	–	Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'infrastructure, des transports et du tourisme	1996	2013	45	publique
3	Principales artères urbaines	Périphérique n°5-1	Extension (2,3 km 4 voies)	–	Gouvernement Métropolitain de Tokyo	2005	2016	443	publique
4	Principales artères urbaines	Périphérique n°6	Extension (11,0 km 4 voies)	–	Gouvernement Métropolitain de Tokyo	2000	2016	114	publique
5	Station de métro	Station Kachidoki de la ligne Toei Oedo	Extension (2 plateformes 2 voies ferrées)	–	Gouvernement Métropolitain de Tokyo	2000	2015	114	publique

1 USD = 88 JPY

*"Année" dans ce tableau fait référence à l'année fiscale japonaise qui commence en avril et se finit en mars. Par exemple, l'année fiscale 2012 s'étend du 1er avril 2012 au 31 mars 2013.

Table 13.6.1 - EXISTING transport infrastructure, NO PERMANENT WORKS REQUIRED

Type of transport infrastructure (Motorways, major urban arterial network, suburban rail, subway, light rail public transport systems)	Length (km) + capacity (n° of traffic lanes or tracks)		Construction/upgrade	
	Within City boundary	From City boundary to outlying venues	Construction date	Date of completed upgrade(s)
Motorways	270 km 2-8 lanes	94 km 4-6 lanes	varies	varies
Major urban arterial network	1,305 km 2-8 lanes	10 km 4 lanes	varies	varies
Suburban rail	690 km 1-4 tracks	193 km 1-4 tracks	varies	varies
Subway	287 km 2 tracks	–	varies	varies
Light rail public transport systems	75 km 2 tracks	–	varies	varies

Table 13.6.2 - EXISTING transport infrastructure, PERMANENT WORKS REQUIRED

	Type of transport infrastructure (Motorways, major urban arterial network, suburban rail, subway, light rail public transport systems)		Length(km) + capacity (n° of traffic lanes or tracks)		Construction/upgrade				Source of financing (Public/ private/ joint)
			Within City boundary	From City boundary to outlying venues	Body responsible	Construction date*	Date of upgrade*	Cost of upgrade (2012 USD millions)	
1	Major urban arterial network	National Route No.14	Expansion (1.9 km 6 lanes)	–	Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism	1972	2020 (partially not available)	273	public
2	Major urban arterial network	National Route No.357	Overpass (2.3 km 8 lanes)	–	Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism	1996	2013	45	public
3	Major urban arterial network	Ring Road No.5-1	Expansion (2.3 km 4 lanes)	–	Tokyo Metropolitan Government	2005	2016	443	public
4	Major urban arterial network	Ring Road No.6	Expansion (11.0 km 4 lanes)	–	Tokyo Metropolitan Government	2000	2016	114	public
5	Subway station	Toei Oedo Line Kachidoki Station	Expansion (2 platforms 2 tracks)	–	Tokyo Metropolitan Government	2000	2015	114	public

USD 1 = JPY 88

*"year"in this Table is "Japanese fiscal year", which starts in April and ends in March. For example, year 2012 is the period from April 2012 to March 2013.

Tableau 13.6.3 - Infrastructure de transport PRÉVUE

Type d'infrastructure de transport (autoroutes, principales artères urbaines, réseau ferroviaire de banlieue, métro, trains légers)			Longueur (km) + capacité (nbre de voies de circulation ou de voies ferrées)		Construction				Source de financement (publique / privée / mixte)
			À l'intérieur de la ville	Entre la ville et les sites extérieurs	Organisme responsable	Début*	Fin*	Coût (en millions USD 2012)	
6	Autoroutes	Route Centrale Circulaire de Shinagawa, route express métropolitaine	9,4 km 4 voies	–	Metropolitan Expressway Co., Ltd., Gouvernement Métropolitain de Tokyo	2005	2013	2 386	mixte
7	Autoroutes	Route Harumi, route express métropolitaine	2,7 km 2 voies	–	Metropolitan Expressway Co., Ltd.	2001	2015	284	privée
8	Principales artères urbaines	Route nationale n° 357	1,9 km 6 voies	–	Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'infrastructure, des transports et du tourisme	2010	2015 (2 voies disponibles)	1 716	publique
9a	Principales artères urbaines	Périphérique n°2	3,1 km 4 voies	–	Gouvernement Métropolitain de Tokyo	2003	2016	1 432	publique
9b	Principales artères urbaines	Périphérique n°2	1,1 km 6 voies	–					
10	Principales artères urbaines	Route auxiliaire n° 314	0,7 km 4 voies	–	Gouvernement Métropolitain de Tokyo	2012	2014	27	publique
11	Principales artères urbaines	Route auxiliaire n° 315	1,5 km 4 voies	–	Gouvernement Métropolitain de Tokyo	1997	2016	227	publique
12	Principales artères urbaines	Périphérique n°3	1,4 km 4 voies	–	Gouvernement Métropolitain de Tokyo	1995	2016	125	publique
13	Principales artères urbaines	Périphérique n°5	1,3 km 4 voies	–	Gouvernement Métropolitain de Tokyo	2005	2016	68	publique
14	Principales artères urbaines	Route prévue de la Ville de Mitaka n° 3.2.2	1,0 km 4 voies	–	Gouvernement Métropolitain de Tokyo	2000	2016	9	publique

Tableau 13.6.4 - Infrastructure de transport SUPPLÉMENTAIRES

Type d'infrastructure de transport (autoroutes, principales artères urbaines, réseau ferroviaire de banlieue, métro, trains légers)			Longueur (km) + capacité (nbre de voies de circulation ou de voies ferrées)		Construction				Source de financement (publique / privée / mixte)
			À l'intérieur de la ville	Entre la ville et les sites extérieurs	Organisme responsable	Début*	Fin*	Coût (en millions USD 2012)	
	NA	–	–	–	–	–	–	–	–

1 USD = 88 JPY

*"Année" dans ce tableau fait référence à l'année fiscale japonaise qui commence en avril et se finit en mars. Par exemple, l'année fiscale 2012 s'étend du 1er avril 2012 au 31 mars 2013.

Table 13.6.3 - PLANNED transport infrastructure

Type of transport infrastructure (Motorways, major urban arterial network, suburban rail, subway, light rail public transport systems)			Length (km) + capacity (n° of traffic lanes or tracks)		Construction				Source of financing (Public/ private/ joint)
			Within City boundary	From City boundary to outlying venues	Body responsible	Start*	End*	Cost (2012 USD millions)	
6	Motorways	Central Circular Shinagawa Route, Metropolitan Expressway	9.4 km 4 lanes	–	Metropolitan Expressway Co., Ltd., Tokyo Metropolitan Government	2005	2013	2,386	joint
7	Motorways	Harumi Route, Metropolitan Expressway	2.7 km 2 lanes	–	Metropolitan Expressway Co., Ltd.	2001	2015	284	private
8	Major urban arterial network	National Route No.357	1.9 km 6 lanes	–	Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism	2010	2015 (2 lanes available)	1,716	public
9a	Major urban arterial network	Ring Road No.2	3.1 km 4 lanes	–	Tokyo Metropolitan Government	2003	2016	1,432	public
9b	Major urban arterial network	Ring Road No.2	1.1 km 6 lanes	–					
10	Major urban arterial network	Auxiliary Road No.314	0.7 km 4 lanes	–	Tokyo Metropolitan Government	2012	2014	27	public
11	Major urban arterial network	Auxiliary Road No.315	1.5 km 4 lanes	–	Tokyo Metropolitan Government	1997	2016	227	public
12	Major urban arterial network	Ring Road No.3	1.4 km 4 lanes	–	Tokyo Metropolitan Government	1995	2016	125	public
13	Major urban arterial network	Radial Road No.5	1.3 km 4 lanes	–	Tokyo Metropolitan Government	2005	2016	68	public
14	Major urban arterial network	Mitaka City Planning Road No.3.2.2	1.0 km 4 lanes	–	Tokyo Metropolitan Government	2000	2016	9	public

Table 13.6.4 - ADDITIONAL transport infrastructure

Type of transport infrastructure (Motorways, major urban arterial network, suburban rail, subway, light rail public transport systems)			Length (km) + capacity (n° of traffic lanes or tracks)		Construction				Source of financing (Public/ private/ joint)
			Within City boundary	From City boundary to outlying venues	Body responsible	Start*	End*	Cost (2012 USD millions)	
	n/a	–	–	–	–	–	–	–	–

USD 1 = JPY 88

*"year"in this Table is "Japanese fiscal year", which starts in April and ends in March. For example, year 2012 is the period from April 2012 to March 2013.

13.7 Map B - Venue location and transport / Plan B - Emplacement des sites et transport

HERITAGE ZONE / Zone Héritage

1. Opening / Closing Ceremony — Cérémonies d'ouverture et de clôture — 1 2 3 4 5
2. Table Tennis — Tennis de table — 9
3. Handball — Handball — 10 11 12 13
4. Judo — Judo — 14 15
5. Cycling (road : start) — Cyclisme (sur route : départ) — 16
6. Weightlifting — Haltérophilie — 17
7. Boxing — Boxe — 18
- Athletics — Athlétisme — 1 2 3 4 5
- Football — Football — 6 7
- Rugby — Rugby — 8

TOKYO BAY ZONE / Zone de la Baie de Tokyo

8. Volleyball — Volleyball — 19
9. Cycling (BMX) — Cyclisme (BMX) — 20
10. Cycling (track) — Cyclisme (sur piste) — 21
11. Gymnastics (artistic) — Gymnastique (artistique) — 22 23 24 25
12. Tennis — Tennis — 29
13. Triathlon — Triathlon — 30 53
14. Beach Volleyball — Volleyball de plage — 31
15. Wrestling — Lutte — 32 33 34
16. Fencing — Escrime — 35
17. Hockey — Hockey — 39
18. Equestrian (eventing) — Sports équestres (concours complet) — 40 41
19. Rowing — Aviron — 42
20. Cycling (mountain bike) — Cyclisme (vélo tout terrain) — 43
21. Sailing — Voile — 44
22. Canoe - kayak (slalom) — Canoë-kayak (slalom) — 45
23. Badminton — Badminton — 46 47
24. Basketball — Basketball — 48 49 50
25. Archery — Tir à l'arc — 51
26. Equestrian (jumping) — Sports équestres (saut d'obstacles) — 40
- Gymnastics (rhythmic) — Gymnastique (rythmique) — 26 27
- Gymnastics (trampoline) — Gymnastique (trampoline) — 28
- Aquatics (marathon swimming) — Sports aquatiques (marathon de natation) — 52 53 54 55
- Canoe - kayak (sprint) — Canoë-kayak (course en ligne) — 42
- Equestrian (dressage) — Sports équestres (dressage) — 40
- Equestrian (eventing) — Sports équestres (concours complet) — 40 41
- Aquatics (swimming) — Sports aquatiques (natation) — 52 53 54 55
- Aquatics (diving) — Sports aquatiques (plongeon) — 52 53
- Aquatics (synchronised swimming) — Sports aquatiques (natation synchronisée) — 53
- Aquatics (waterpolo) — Sports aquatiques (water-polo) — 56 57

OTHER VENUES / Autres Sites

29. Modern Pentathlon (fencing) — Pentathlon moderne (escrime) — 58
30. Football — Football — 6 7
- Modern Pentathlon (swimming, riding, running, shooting) — Pentathlon moderne (natation, équitation, course, tir) — 58 59
31. Cycling (road : finish) — Cyclisme (sur route : arrivée) — 16
32. Shooting — Tir — 60
33. Golf — Golf — 61
34. Football — Football — 62 63
35. Football — Football — 64
36. Football — Football — 65
37. Football — Football — 66 67

Football Preliminaries — Phases préliminaires de Football

HERITAGE ZONE
Zone Héritage

TOKYO BAY ZONE
Zone de la Baie de Tokyo

8km
10km

15km
20km

Narita Int'l AIRPORT 41km

Tokyo Int'l AIRPORT (Haneda)

OV Olympic Village — Village olympique
MMH Main Media Hotel — Hôtel principal des médias
IOC Hotel — Hôtel du CIO
IBC/MPC International Broadcast Centre / Main Press Centre — Centre international de radio et télévision / Centre principal de presse

Olympic Hospitality Site — Site d'hospitalité olympique
Live site — Site de retransmission en direct
Hotel Pool — Pool d'hôtels
Olympic competition venue — Site de compétition olympique
Transport "table 13.6" — Transport « tableau 13.6 »
Training venue — Site d'entraînement

Road Network / Réseau routier
Motorway — Autoroute
Major urban arterial network — Principale artère urbaine
Olympic lane — Voie olympique
Olympic priority route — Route olympique prioritaire

Rail Lines / Lignes ferroviaires
Suburban rail — Réseau ferroviaire de banlieue
Subway — Métro
Light rail — Trains légers

Colour Coding / Code couleur
Existing, no permanent works required — Existant, pas de constructions permanentes
Existing, permanent works required — Existant, constructions permanentes nécessaires
Planned — Prévu
Additional — Supplémentaire
Temporary — Temporaire

13.7 Map B1 - Heritage Zone / Plan B1 - Zone Héritage

Infrastructure Infrastructure	Venues Sites	Motorways Autoroutes	Major urban arterial network Principales artères urbaines	Suburban rail Réseau ferroviaire de banlieue	Subway Métro	Light rail Trains légers
Existing, no permanent works required Existante, pas de constructions permanentes nécessaires						
Existing, permanent works required Existante, constructions permanentes nécessaires						
Planned Prévue						
Additional Supplémentaire						
Temporary Temporaire						

Front of House - spectator or visitor access
Zone grand public - accès spectateurs ou visiteurs

Back of House - accredited access
Zone des accréditées - accès accrédités

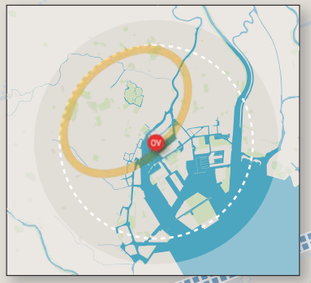
Security perimeter
Périmètre de sécurité

Pedestrian route
Itinéraire piéton

Venue rail station
Station de train / métro

Venue bus terminal
Gare routière

Water bus stop
Arrêt de bus maritime



Tokyo Metropolitan Government
Gouvernement Métropolitain de Tokyo

Shinjuku Gyoen National Garden
Parc de Shinjuku Gyoen

Tokyo Metropolitan Gymnasium
Gymnase Métropolitain de Tokyo

Meiji Jingu
Meiji Jingu

Yoyogi

Olympic Stadium
Stade Olympique

Jingu Gaien
Jingu Gaien

Yoyogi Park
Parc de Yoyogi

Yoyogi National Stadium
Stade National de Yoyogi

Olympic Stadium Park
Parc du Stade Olympique

Nippon Budokan
Nippon Budokan

Imperial Palace Centre
Centre du Palais Impérial

Imperial Palace
Palais Impérial

Imperial Palace Garden
Jardin du Palais Impérial

National Diet Building
Diète Nationale

Tokyo International Forum
Forum International de Tokyo

Kokugikan Arena
Arena de Kokugikan

Ginza
Ginza

Hamarikyu Onshi Garden
Parc de Hamarikyu Onshi

Tokyo Bay
Baie de Tokyo

N
W E
S

0 1 2km

Olympic Village
Village olympique

IOC Hotel
Hôtel du CIO

Olympic Hospitality Site
Site d'hospitalité olympique

Live site
Site de retransmission en direct

Olympic lane
Voie Olympique

Olympic priority route
Route olympique prioritaire

Olympic competition venue
Site de compétition olympique

Transport "table 13.6"
Transport « tableau 13.6 »

Training venue
Site d'entraînement

Transport 13

13.7 Map B2 - Tokyo Bay Zone / Plan B2 - Zone de la Baie de Tokyo

Infrastructure Infrastructure	Venues Sites	Motorways Autoroutes	Major urban arterial network Principales artères urbaines	Suburban rail Réseau ferroviaire de banlieue	Subway Métro	Light rail Trains légers
Existing, no permanent works required Existante, pas de constructions permanentes nécessaires						
Existing, permanent works required Existante, constructions permanentes nécessaires						
Planned Prévue						
Additional Supplémentaire						
Temporary Temporaire						

Front of House - spectator or visitor access Zone grand public - accès spectateurs ou visiteurs	**Back of House - accredited access** Zone des accrédités - accès accrédités
Security perimeter Périmètre de sécurité	**Pedestrian route** Itinéraire piéton
Venue rail station Station de train / métro	**Venue bus terminal** Gare routière
Water bus stop Arrêt de bus maritime	

OV Olympic Village / Village olympique

MMH Main Media Hotel / Hôtel principal des médias

IOC Hotel / Hôtel du CIO

IBC/MPC International Broadcast Centre / Main Press Centre / Centre international de radio et télévision / Centre principal de presse

00 Olympic competition venue / Site de compétition olympique

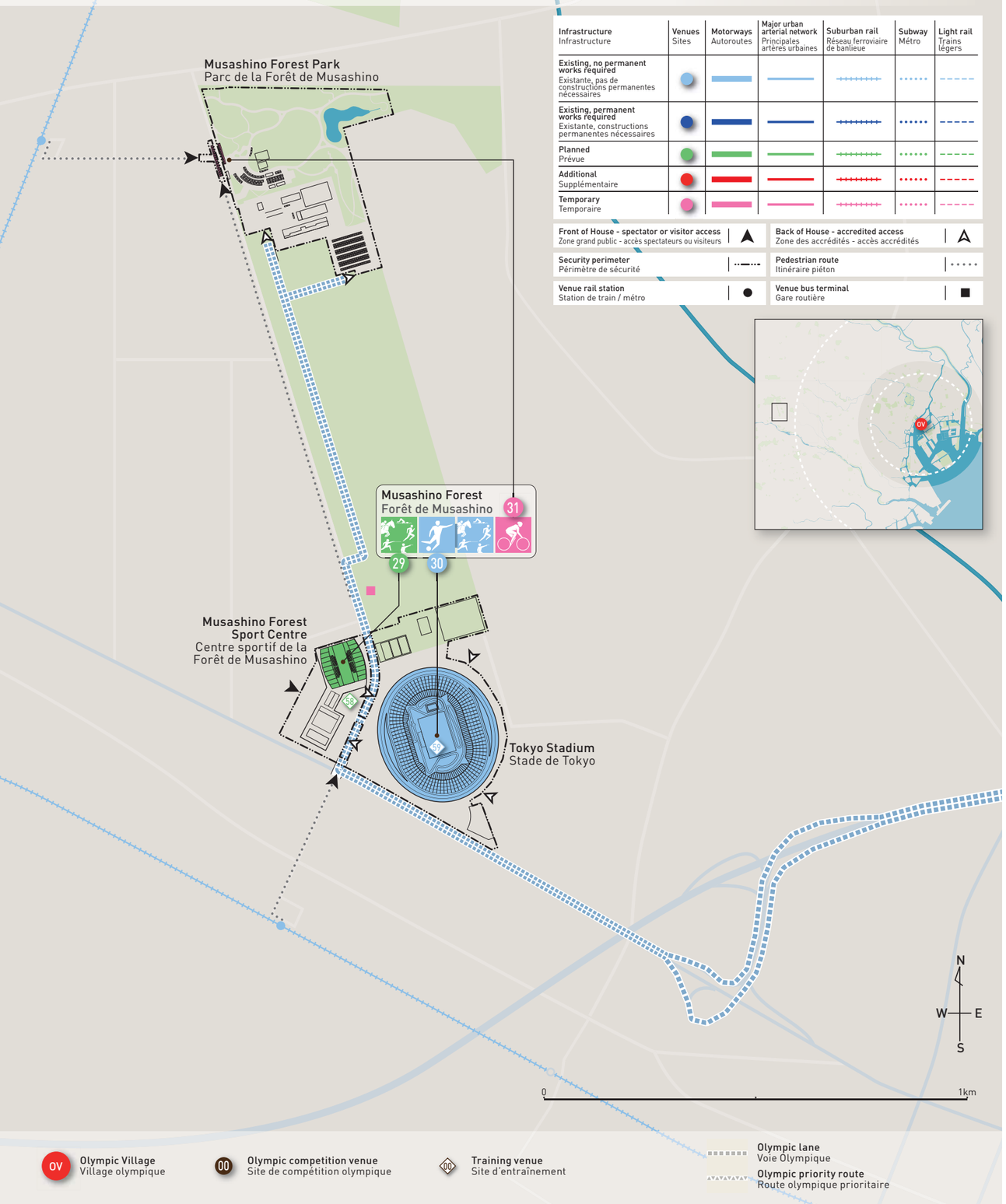
00 Transport "table 13.6" / Transport « tableau 13.6 »

00 Training venue / Site d'entraînement

Olympic lane / Voie Olympique

Olympic priority route / Route olympique prioritaire

13.7 Map B3 - Musashino Forest Cluster / Plan B3 - Noyau de la Forêt de Musashino



Infrastructure Infrastructure	Venues Sites	Motorways Autoroutes	Major urban arterial network Principales artères urbaines	Suburban rail Réseau ferroviaire de banlieue	Subway Métro	Light rail Trains légers
Existing, no permanent works required Existante, pas de constructions permanentes nécessaires						
Existing, permanent works required Existante, constructions permanentes nécessaires						
Planned Prévue						
Additional Supplémentaire						
Temporary Temporaire						

Front of House - spectator or visitor access
Zone grand public - accès spectateurs ou visiteurs

Back of House - accredited access
Zone des accrédités - accès accrédités

Security perimeter
Périmètre de sécurité

Pedestrian route
Itinéraire piéton

Venue rail station
Station de train / métro

Venue bus terminal
Gare routière

OV Olympic Village
Village olympique

00 Olympic competition venue
Site de compétition olympique

00 Training venue
Site d'entraînement

Olympic lane
Voie Olympique

Olympic priority route
Route olympique prioritaire

13.8 Réseau d'autoroutes et de grandes artères urbaines (2012 & 2020)

Un réseau routier étendu

Tokyo possède un vaste réseau routier s'étendant sur un total de 1 575 km (270 km d'autoroutes et 1 305 km d'artères urbaines principales), qui jouera un rôle essentiel dans l'efficacité des opérations de transport pendant les Jeux.

En particulier, la route express métropolitaine, construite à l'occasion des Jeux Olympiques de Tokyo 1964, a depuis lors été entretenue avec soin et ne cesse d'être améliorée. Cette artère jouera un rôle essentiel lors des Jeux de Tokyo 2020.

De plus, d'autres mesures appropriées de gestion de la demande liée au transport seront mises en œuvre pendant les Jeux, avec pour objectif de réduire la circulation d'environ 10% dans un rayon de 8 km autour du Village olympique qui constitue le centre des Jeux. Cette initiative limitera les impacts négatifs sur l'économie et sur les activités quotidiennes des citoyens tout en proposant aux athlètes ainsi qu'aux Familles olympique et paralympique une offre de transport confortable.

Réseau d'autoroutes et de grandes artères urbaines

Le réseau d'autoroutes et de routes principales jouera un rôle clé pendant les Jeux de Tokyo 2020. Les distances et les durées requises pour les principaux trajets des Jeux empruntant ce réseau de grandes artères sont les suivants :

Village olympique – Parc du Stade Olympique – hôtels du CIO

Le trajet entre le Village olympique, le Parc du Stade Olympique et les hôtels du CIO empruntera principalement le périphérique n°2. Il y a 7 km - soit un temps de trajet de 10 minutes - entre le Village olympique et le Stade Olympique ; et 5 km – soit 5 minutes – séparent le Stade Olympique des hôtels du CIO.

Village olympique – Centre du Palais Impérial

Le trajet entre le Village olympique et le Centre du Palais Impérial, zone entourant le Palais Impérial, empruntera la route express métropolitaine. Les 19 km qui séparent ces deux lieux seront parcourus en 25 minutes.

Village olympique – Île de Rêve / Forêt de la Mer

Le trajet entre le Village olympique et le noyau Île de Rêve / Forêt de la Mer empruntera la route express métropolitaine et la Route nationale 357. Le parcours (6 km pour rejoindre l'Île de Rêve, soit 10 minutes) de la Route nationale 357 donnera également accès à la route du bord de mer qui mènera à la Forêt de la Mer. Le trajet de 14 km entre le Village olympique et la Forêt de la Mer nécessitera 15 minutes.

Village olympique – Forêt Musashino

Le trajet entre le Village olympique et la Forêt Musashino empruntera le périphérique n°2, la route express métropolitaine et la route express Chuo. Les 27 km les séparant seront parcourus en 30 minutes.

CIRTV/CPP – Village olympique – Parc du Stade Olympique

Le trajet entre le CIRTV/CPP, le Village olympique et le Parc du Stade Olympique empruntera la route express métropolitaine. La distance entre le CIRTV/CPP et le Village olympique sera de 5 km (durée du trajet : 5 minutes), et celle entre le CIRTV/CPP et le Parc du Stade Olympique sera de 13 km (durée du trajet : 15 minutes).

13.8 Motorway and major urban arterial network (2012 & 2020)

Extensive road network

Tokyo has an extensive road network totalling 1,575km (270km of motorways and 1,305km of major urban arterial network) which will play a significant role in carrying out an efficient transport operation during the Tokyo 2020 Games.

Especially, the Metropolitan Expressway - first developed for the Tokyo 1964 Olympic Games - has been constantly maintained and continues to be improved. Fittingly, it will play a key role during the Tokyo 2020 Games.

Moreover, during the Tokyo 2020 Games other appropriate management measures of the transportation demand will be implemented, aiming to reduce traffic within the 8km radius measured from the Olympic Games centre - the Olympic Village - by approximately 10%. This will mitigate any negative impact on the economy and the daily activities of the citizens, while the athletes and the Olympic and Paralympic Families are provided with comfortable transport.

Motorways and major urban arterial network

The Motorways and major urban arterial network will play an important role during the Tokyo 2020 Games. Travel distances and times required for major routes of the Tokyo 2020 Games using these major road networks are as follows:

Olympic Village – Olympic Stadium Park – IOC hotels

Travel between the Olympic Village, the Olympic Stadium Park and the IOC hotels will primarily be on Ring Road No. 2. The travel distance between the Olympic Village and the Olympic Stadium is 7km (travel time 10 minutes); and the travel distance between the Olympic Stadium and the IOC hotels is 5km (5 minutes).

Olympic Village – Imperial Palace Centre

Travel between the Olympic Village and the Imperial Palace Centre, an area surrounding the Imperial Palace, will mainly be via the Metropolitan Expressway. The travel distance is 19km (travel time 25 minutes).

Olympic Village – Dream Island/Sea Forest

Travel between the Olympic Village and the Dream Island/Sea Forest will be on the Metropolitan Expressway and National Route 357. The route (6km, with a travel time of 10 minutes to the Dream Island) of National Route 357 will also be used to access the seaside road leading to the Sea Forest. The travel distance between the Olympic Village and the Sea Forest is 14km with a travel time of 15 minutes.

Olympic Village – Musashino Forest

Travel between the Olympic Village and Musashino Forest will be along Ring Road No. 2, the Metropolitan Expressway and the Chuo Expressway. The travel distance is 27km, with a travel time of 30 minutes.

IBC/MPC – Olympic Village – Olympic Stadium Park

Travel between the IBC/MPC, the Olympic Village and the Olympic Stadium Park will be via the Metropolitan Expressway. The travel distance between the IBC/MPC and the Olympic Village is 5km (travel time 5 minutes), and the travel distance between the IBC/MPC and the Olympic Stadium Park 13km (travel time 15 minutes).

Itinéraires principaux et secondaires

Les principaux itinéraires, composés des Voies olympiques et des Routes olympiques prioritaires, s'articuleront autour de la route express métropolitaine. Ils relieront tous les sites de compétition et les sites clés de non-compétition, ainsi que les sites d'entraînement, et sont détaillés dans la section 13.19.

Des itinéraires secondaires seront prévus en cas de situation d'urgence affectant les itinéraires principaux. Les itinéraires secondaires utiliseront le vaste réseau routier de Tokyo, dont les autoroutes et les principales artères urbaines. Par ailleurs, des systèmes de navigation par satellite équipant tous les véhicules olympiques accrédités indiqueront en temps réel aux conducteurs toutes les modifications d'itinéraires nécessaires, garantissant ainsi la fluidité, la fiabilité et la continuité des transports des personnes accréditées.

13.9 Les aires principales de stationnement (2012 & 2020)

De vastes aires de stationnement pour les véhicules accrédités des Jeux

Le tableau 13.9 (se reporter au CD-ROM) indique les aires de stationnement pour les véhicules accrédités sur les sites de compétition et de non-compétition, ainsi que celles disponibles à proximité des sites. La plupart des aires de stationnement supplémentaires seront localisées à moins de 10 minutes à pied de chaque site. Ces zones seront délimitées et affectées selon la catégorie de transport des différents clients olympiques.

Le stationnement pour les spectateurs

En règle générale, aucun stationnement pour les spectateurs ne sera prévu autour des sites. Les spectateurs seront invités à utiliser les transports publics comme le train, le métro ou le bus pour accéder aux sites de compétition. En outre, 10 parcs relais d'une capacité d'environ 13 000 véhicules seront mis en place près des échangeurs à l'extérieur de la ville et à proximité des stations ferroviaires.

13.10 Réseau de transport public (2012 & 2020)

Un système de transport public étendu et de grande capacité

Le Japon bénéficie d'un vaste système ferroviaire à grande échelle dont les niveaux de sécurité, d'efficacité, de commodité et de ponctualité sont les plus élevés au monde.

Plus particulièrement, le vaste réseau ferroviaire de Tokyo s'étend à lui seul sur 1 052 km et comprend 760 gares ferroviaires. Depuis n'importe quel lieu du centre-ville (où sont situés un grand nombre de sites de compétition), la distance maximale pour trouver une gare est de 1,2 km. Il s'agit de l'un des réseaux ferroviaires les plus fonctionnels du monde. La fréquence de passage des trains est de 2 minutes et près de 25,7 millions de trajets sont recensés sur ce réseau quotidiennement.

Les Jeux de Tokyo 2020 s'appuieront fortement sur ce système de transport public, qui sera utilisé par tous les spectateurs et le personnel des Jeux. Pendant les Jeux, les principaux dispositifs de transport public, comme la ligne de métro Toei Oedo, fonctionneront 24 heures sur 24, et ce pour le plus grand confort des spectateurs et des autres populations olympiques.

La capacité du réseau de transport public permettra largement d'absorber la demande des Jeux sur les sites connectés à ce réseau.

Main and alternative routes

Main routes, along the Olympic Lanes and the Olympic Priority Routes, will be centred on the Metropolitan Expressway. This will connect all competition and key non-competition venues, as well as training sites. It is detailed in section 13.19.

Alternative routes will be established in the event of any emergency situations affecting the main routes. The alternative routes will use Tokyo's extensive road network, including motorways and the major urban arterial network. In addition satellite navigation systems installed on all accredited Olympic vehicles will promptly notify drivers of any route changes, ensuring smooth, reliable and uninterrupted transport of accredited persons.

13.9 Main parking areas (2012 & 2020)

Ample parking for accredited Games vehicles

Table 13.9 (please refer to CD-ROM) shows the parking areas for accredited vehicles at competition and non-competition venues. It indicates parking at the facility and also nearby additional parking. Most of the additional parking will be located within approximately 10 minutes' walk of each venue. Parking areas will be zoned and assigned to various Games clients identified by designated transport codes.

Spectator parking

As a general rule, there will be no spectator parking around the venue. Spectators will be required to use public transport such as the train, subway, or bus to access the competition venues. Additionally, 10 park-and-rides for approximately 13,000 cars will be located near the suburban interchanges and railway terminals.

13.10 Public transport network (2012 & 2020)

Extensive and high capacity public transport system

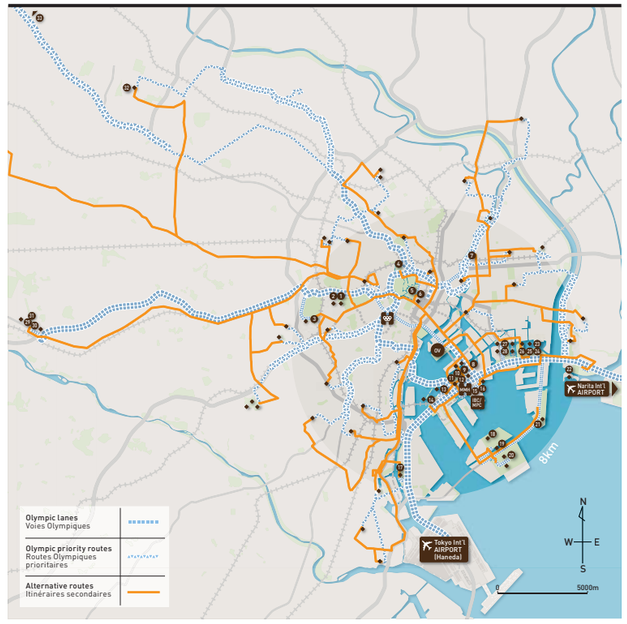
Japan has a large-scale, extensive railway system with the world's highest standards of safety, efficiency, convenience and timely operation.

Specifically, Tokyo has an extensive railway network with 1,052km of tracks and 760 stations. In the city centre where many competition venues are located, a station will be within approximately 1.2km of any location in the city centre. It is one of the most convenient railway networks in the world. Trains run as often as at two-minute intervals, and there are approximately 25.7 million passenger trips a day.

The Tokyo 2020 Games will take full advantage of public transport system, which will be used by all spectators and Games staff. During the Tokyo 2020 Games, major public transport systems, such as the Toei Oedo Line, will be in operation 24 hours a day, for the convenience of the spectators and all other Olympic-related personnel.

Games demand for all connected venues is comfortably covered by the public transport system capacity.

Diagram 13.8 – Main and alternative routes between the Olympic Village and various competition venues
Schéma 13.8 – Itinéraires principaux et secondaires entre le Village olympique et les différents sites de compétition



Le rôle essentiel du réseau de transport public

• Métro
Il y a 13 lignes de métro à Tokyo, qui sont exploitées par le TMG (réseau de métro Toei) et par un opérateur privé (réseau de métro de Tokyo). Ces lignes couvrent au total 287 km, comptent 235 stations et transportent 8,33 millions de passagers par jour. La presque totalité des sites de compétition sont facilement accessibles en métro. Reliant divers sites de compétition comme le Village olympique, le Parc du Stade Olympique et l'Arena de Kokugikan, la ligne Toei Oedo s'avère particulièrement utile. La station la plus proche du Stade Olympique est la station Kachidoki de la ligne Toei Oedo ; elle sera rénovée afin d'améliorer sa capacité et sa sécurité.

• Réseau ferroviaire de banlieue
Il y a 52 réseaux ferroviaires déployés à travers la banlieue de Tokyo, qui sont exploités par l'East Japan Railway Company (JR) et par des opérateurs privés, et qui transportent un grand nombre de passagers. Leurs lignes s'étendent sur 690 km, comptent 427 gares et transportent quotidiennement 16,89 millions de passagers. Ces derniers ont ainsi un accès direct au centre-ville de Tokyo. Pendant les Jeux de Tokyo 2020, la Nouvelle ligne ferroviaire Narita Sky desservira l'Aéroport international de Narita. Ce réseau de banlieue permettra également de rejoindre les sites de compétition situés à l'extérieur du centre-ville, comme le Stade de Tokyo pour le Football et le Pentathlon moderne, ou le Stand de Tir d'Asaka pour le Tir.

• Shinkansen
Tokyo est un hub d'interconnexion de six lignes de trains à grande vitesse Shinkansen, desservant différentes zones du Japon. Parmi ces lignes se trouve celle de Tokaido Shinkansen, héritage des Jeux de Tokyo 1964. Les trains à grande vitesse Shinkansen permettent notamment de se rendre au Stade International de Yokohama et au Stade de Miyagi (sites de Football).

• Trains légers
Tokyo dispose de six autres systèmes de trains légers, dont des systèmes de transit de capacité moyenne comme une nouvelle ligne monorail avec guidage automatique. Ce réseau s'étend sur 75 km, dessert 98 gares et transporte quotidiennement 510 000 personnes. La ligne Yurikamome sera utilisée par les spectateurs et le personnel des Jeux désirant se rendre sur les sites du district d'Odaiba.

• Bus (dont navettes)
Tokyo est dotée de 2 545 lignes de bus exploitées par le TMG ou des compagnies privées. Ce réseau couvre 7 023 km et transporte quelques 2,21 millions de passagers chaque jour. Les bus en service incluent des bus verts tels que les bus hybrides électriques. De plus, un système de localisation des bus fournissant des informations sur la localisation et les heures de passage aux arrêts de bus est consultable sur Internet et via les téléphones mobiles.

En complément des lignes de bus régulières, un service de navettes express à haute fréquence, efficace et confortable sera mis en place entre les principales stations ferroviaires et les sites de compétition de la zone de la Forêt de la Mer et le site du Tir dépourvus de gare.

Moyens de transport alternatifs

• Nombreux trains de banlieue, lignes de métro, trains légers et bus
La quasi-totalité des sites de compétition sont desservis par de nombreux trains de banlieue, lignes de métro, trains légers et bus. Il sera donc facile de proposer des modes de transport et des itinéraires alternatifs.

Tokyo possède également un système permettant de mobiliser très rapidement des moyens de transport alternatifs – comme des trains ou des bus – en cas d'urgence. Si un problème venait à affecter les transports durant les Jeux de Tokyo 2020, il serait alors possible de limiter au maximum la confusion ou les interruptions de service.

• Taxis
Il y a à Tokyo 52 000 taxis en service tournant 24 heures sur 24.

• Navettes fluviales
Tokyo dispose également de services de Navettes fluviales sur la rivière Sumida-gawa qui traverse Tokyo et le Port de Tokyo. Pendant les Jeux de Tokyo 2020, ce mode de transport complémentaire pourra être utilisé pour accéder aux sites tout en offrant un panorama agréable depuis la Baie.

De réels progrès en matière d'accessibilité

Afin de garantir l'accessibilité des transports pour tous, Tokyo prône activement la prise en compte du principe de conception universelle dans les différentes infrastructures telles que les stations ferroviaires. Par exemple, pour assurer aux personnes âgées et aux personnes en fauteuil roulant des déplacements aisés, environ 90% des gares ont supprimé depuis 2010 les différences de niveaux. D'ici à 2020, presque toutes les installations en seront exemptes.

Toutes les infrastructures de transport public, telles que le métro, seront équipées pour fournir des informations comme l'état du trafic, les plans du réseau, une signalétique en anglais ou dans d'autres langues étrangères, ou le guidage vocal d'ici à 2020.

Le « système d'informations embarqué », dont sont équipées de nombreuses rames de trains et de métros, fournira aux passagers des informations dans plusieurs langues sur les résultats des compétitions, sur les activités touristiques ainsi que sur les itinéraires à emprunter pour se rendre sur les sites de compétition. Ce système leur donnera la possibilité, tout en voyageant, de vivre la passion des Jeux et d'obtenir des informations pratiques sur Tokyo.

Major role of the public transport network

• Subways
There are 13 subway lines in Tokyo, operated by the TMG (Toei subway network) and by a private operator (Tokyo Metro subway network). The total distance covered is approximately 287km, with 235 stations and 8.33 million passenger trips daily. Almost all competition venues are easily accessible using the subway network. The Toei Oedo Line is especially useful as it links various facilities such as the Olympic Village, Olympic Stadium Park, and the Kokugikan Arena. The closest station to the Olympic Village is Kachidoki Station on the Oedo Line, which will undergo renovations to further improve its capacity and safety.

• Suburban rails
There are 52 railway networks extending across suburban Tokyo. They are operated by the East Japan Railway Company (JR) and private operators, used to serving a large number of passengers. Their tracks total 690km, with 427 stations serving 16.89 million passenger trips daily. Passengers have direct access to the city centre of Tokyo. During the Tokyo 2020 Games, the Narita Sky Access Line will service Narita International Airport, and the network will be used to access competition venues outside the city centre such as Tokyo Stadium for Football and Modern Pentathlon, and the Asaka Shooting Range for Shooting.

• Shinkansen
Tokyo is the hub of six Shinkansen bullet train lines extending towards different areas of Japan. Among them is the Tokaido Shinkansen Line, a legacy from the Tokyo 1964 Games. The Shinkansen bullet train can be used to access international Stadium Yokohama and Miyagi Stadium (Football venues).

• Light rail
Tokyo has six other transit systems (light rail), including medium capacity transit systems such as a new transit system featuring an automated guidance mechanism and a monorail line. The total length of their tracks is 75km, with 98 stations servicing 510,000 passenger trips daily. The Yurikamome Line will be useful for spectators and the Games workforce for accessing the Odaiba district venues.

• Buses (including shuttle buses)
Tokyo has 2,545 bus routes operated by TMG and by private operators. The total distance covered is approximately 7,023km. Tokyo's buses carry some 2.21 million passenger trips daily. These buses include green buses such as hybrid electric buses. Moreover, a bus location system, providing information including locations and arrival times at bus stops, can be accessed online and from mobile devices.

In addition to the regular bus routes, an efficient, comfortable, high frequency express shuttle bus service will provide transport between the main railway terminals and competition venues in the Sea Forest area and the Shooting venue where there are no nearby rail stations.

Alternative means of transport

• Multiple suburban railways, subway lines, light rail, buses
Almost all competition venues are currently serviced by multiple suburban rails, subway lines, light rail and buses. This makes it easy to secure alternative means and routes of transport.

Tokyo also has a system that promptly offers alternative transportation means—including other railways or buses—during an emergency. If any problem arises which might affect transport during the Tokyo 2020 Games, inconvenience can be kept at a minimum.

• Taxis
Tokyo has approximately 52,000 taxis which operate in shifts around the clock.

• Water buses
Tokyo also features water bus routes on the Sumida-gawa River which flows through Tokyo and Tokyo Port. During the Tokyo 2020 Games, they will serve as a complementary means of transportation for accessing venues, enabling enjoyable views from the water.

Real progress in accessibility

In order to secure accessibility for all people, Tokyo is actively promoting the adoption of universal design at various facilities such as train stations. For example, in order to ensure smooth transport of the elderly and wheelchair users, approximately 90% of train stations will have eliminated level differences by 2010. By 2020, virtually all such obstructions will be gone.

All public transport facilities, such as subways, will be able to provide information such as prior information, route maps and signs in English or other foreign languages, or voice guidance, by 2020.

The "on-train information system" in many railway and subway cars will provide passengers with competition results, tourist information and directions to competition venues in foreign languages. This service will allow passengers to share the joy and excitement of the Tokyo 2020 Games and gather information about Tokyo while travelling.

13.11 Parc et matériel roulant (2012 & 2020)

Un parc suffisant

Comme indiqué dans le tableau 13.11 (se reporter au CD-ROM), les différents opérateurs de transport de Tokyo disposent approximativement de 10 000 voitures de trains de banlieue, 4 000 voitures de métros, 500 voitures de trains légers et 9 000 bus, qui fourniront un service de transport fiable, de haute technologie et respectueux de l'environnement.

Parallèlement à ce parc, environ 4 000 cars seront disponibles pour la seule ville de Tokyo. Au total, on compte près de 9 800 cars dans la capitale et ses trois préfectures attenantes. Les 52 000 taxis de Tokyo seront disponibles pour transporter les athlètes et les autres groupes de clients olympiques et paralympiques. Ces flottes, combinées au savoir-faire exceptionnel du Japon en matière d'opérations de transport, permettront de répondre avec succès aux besoins de transport des Jeux de Tokyo 2020.

Des passagers pris en considération

Les trains de banlieue, les métros, les bus et les autres véhicules de la capitale sont tous climatisés. Des opérations de maintenance et des mises à niveau régulières sur tous les véhicules et sur les infrastructures de transport garantissent de bonnes conditions de confort et de propreté.

Au niveau de l'accessibilité, le principe de conception universelle est activement implémenté dans toutes les installations. Aujourd'hui, près de 80% des bus n'ont plus de marche et près de 90% des gares n'ont plus de différences de niveaux. D'ici les Jeux, tous les bus municipaux et toutes les gares du réseau Toei auront suivi cette évolution.

L'environnement pris en considération

Les réglementations environnementales japonaises en matière de transport et des technologies associées respectent les normes les plus strictes au monde. Elles contribueront largement à réduire l'empreinte environnementale des Jeux de Tokyo 2020.

Tous les réseaux ferrés de Tokyo fonctionnent à l'énergie électrique et toutes les rames sont déjà conçues d'une manière respectueuse de l'environnement. Par ailleurs, d'ici à 2020, près de 100% des rames utiliseront les technologies les plus récentes en matière d'économies d'énergie, comme la commande à Tension Variable et Fréquence Variable (VVVF) ou les freins à régénération.

D'ici à 2020, 100% de la flotte de bus répondra aux exigences de la Nouvelle Réglementation à court terme (équivalent à l'EURO III~IV), et au moins 90% répondra aux exigences de la Nouvelle Réglementation à long terme (équivalent à l'EURO V). En 2010, la Post-Nouvelle Réglementation à long terme (équivalent à l'EURO VI) a été adoptée ; elle générera des améliorations significatives entre aujourd'hui et 2020.

En outre, Tokyo a mis en circulation des bus hybrides ainsi que d'autres bus respectueux de l'environnement et économes en énergie, conservant ainsi sa position de leader mondial dans ce domaine.

L'ensemble des voitures et des bus mis à la disposition des populations accréditées des Jeux seront des véhicules à faible émission ou à émission nulle. En effet, la flotte sera composée de véhicules électriques, à pile à combustible ou hybrides.

Garanties

Veuillez vous reporter au dossier des garanties pour le document signé.

13.12 Des distances et des temps de trajet en bus minimaux

87% des athlètes seront à moins de 20 minutes de leur site de compétition à partir du Village olympique

Pendant les Jeux de Tokyo 2020, 28 des 33 sites de compétition de Tokyo seront situés dans un rayon de 8 km du Village olympique, offrant aux athlètes des conditions idéales d'accès aux sites.

11% des athlètes participant à des épreuves se déroulant à Tokyo pourront rejoindre leur site de compétition en moins de 5 minutes depuis le Village olympique (cela concerne 5 sites), 72% en moins de 10 minutes (19 sites), 87% en moins de 20 minutes (24 sites) et 95% en moins de 30 minutes (28 sites).

Tableau 13.12 - Distances et temps de trajet en 2012 et 2020 / sites de Football en dehors de Tokyo

Sites	Année	Hôtels proposés		
		km	moy.	h. de pointe
Dôme de Sapporo	2012	9	15	25
	2020	9	15	25
Stade de Miyagi	2012	33	35	35
	2020	33	35	35
Stade de Saitama	2012	9	20	25
	2020	9	20	25
Stade International de Yokohama	2012	2	<5	<5
	2020	2	<5	<5

13.11 Fleet and rolling stock (2012 & 2020)

A sufficient fleet

As noted in Table 13.11 (please refer to CD-ROM), Tokyo's various transport operators have approximately 10,000 suburban train cars, 4,000 subway cars, 500 light rail cars, and 9,000 buses, providing high technology, environmentally friendly and safe transport.

As well as this inventory, there will be approximately 4,000 coaches in Tokyo alone and a total of 9,800 coaches in Tokyo and the three adjoining prefectures. There are 52,000 taxis in Tokyo, all of which are available to transport athletes and other Olympic and Paralympic client groups. The combination of these fleets with Japan's highly advanced transport operations know-how will help ensure the successful delivery of the transport needs of the Tokyo 2020 Games.

Considerations for passengers

Tokyo's suburban rail and subway cars, buses, and other vehicles are all air-conditioned. Periodic maintenance and upgrades on all vehicles and transport facilities ensure clean and comfortable travel.

Regarding accessibility, universal design is being actively adopted at every facility. Currently approximately 80% of buses feature a non-step design and approximately 90% of train stations have removed level differences. By Games-time, all Toei municipal buses and virtually all train stations will be of non-step configuration.

Consideration for the environment

Japan's environmental regulations in terms of transport and the corresponding technologies are of the highest global standards, and will make a major contribution to reducing the environmental impact of the Tokyo 2020 Games.

All rail systems in Tokyo run on electric power, and all railway cars are already of low-pollution design. By 2020, almost 100% of railway cars will use leading-edge, energy-saving technologies such as Variable Voltage Variable Frequency (VVVF) control and regeneration brakes.

By 2020, 100% of the bus fleet will meet the requirements of the New Short-term Regulation (equivalent to EURO III-IV). Moreover, 90% or more will meet the New Long-term Regulation (equivalent to EURO V). In 2010, the Post-New Long-term Regulation (equivalent to EURO VI) was adopted, generating significant further improvement between now and 2020.

In addition, hybrid electric buses and other buses with efficient environmental functionality and energy-saving devices are being introduced in Tokyo, maintaining Tokyo's position as the world's leading city in this field.

All cars and buses provided for accredited Games personnel will be low-emission or fuel efficient vehicles. This fleet will comprise electric-powered cars, fuel cell vehicles, and hybrid cars.

Guarantees

Please refer to the Guarantees File for the signed guarantee.

13.12 Minimal distances and travel times by bus

87% of athletes have their competition venue within 20 minutes of the Olympic Village

At the Tokyo 2020 Games, 28 out of the 33 competition venues in Tokyo will be located within an 8km radius of the Olympic Village, providing excellent accessibility for the athletes.

11% of the athletes competing in Tokyo will be able to access their competition venue from the Olympic Village within 5 minutes (applying to 5 venues); 72% within 10 minutes (19 venues); 87% within 20 minutes (24 venues); and 95% within 30 minutes (28 venues).

Table 13.12 - Distances and travel times in 2012 and 2020 / Football venues outside Tokyo

Venues	Year	Proposed hotels		
		km	Ave.	Peak
Sapporo Dome	2012	9	15	25
	2020	9	15	25
Miyagi Stadium	2012	33	35	35
	2020	33	35	35
Saitama Stadium	2012	9	20	25
	2020	9	20	25
International Stadium Yokohama	2012	2	<5	<5
	2020	2	<5	<5

Table 13.12 - Distances and travel times in 2012 and 2020 / competition venues

Tableau 13.12 - Distances et temps de trajet en 2012 et 2020 / sites de compétition

All distances in km and travel (Ave. and Peak) times in minutes and by bus Distances en km et temps de trajet (moy. et h. de pointe) en minutes et en bus	Year Année	Narita International Airport Aéroport international de Narita			Tokyo International Airport (Haneda) Aéroport international de Tokyo (Haneda)			Main hotel area Zone hôtelière principale			Olympic Village Village olympique			Olympic Stadium Stade Olympique			Media Accommodation (Ariake, Main Media Hotel area) Logement des médias (Ariake, zone hôtelière principale des médias)			IBC/MPC CPP/CIRTV		
		km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe	km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe	km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe	km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe	km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe	km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe	km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe
Narita International Airport	2012	–	–	–	77	60	65	78	70	95	70	55	60	81	75	95	66	55	60	66	55	60
Aéroport international de Narita	2020	–	–	–	77	55	55	72	55	55	68	50	50	79	65	65	68	50	50	67	50	50
Tokyo International Airport (Haneda)	2012	77	60	65	–	–	–	20	30	60	16	20	30	24	35	60	13	15	25	13	15	25
Aéroport international de Tokyo (Haneda)	2020	77	55	55	–	–	–	18	20	20	14	15	15	22	25	25	13	10	10	13	10	10
Main hotel area	2012	78	70	95	20	30	60	–	–	–	5	15	20	6	10	15	10	25	30	10	25	30
Zone hôtelière principale	2020	72	55	55	18	20	20	–	–	–	4	5	5	5	5	5	9	10	10	9	10	10
Olympic Village	2012	70	55	60	16	20	30	5	15	20	–	–	–	10	25	35	6	10	15	6	10	15
Village olympique	2020	68	50	50	14	15	15	4	5	5	–	–	–	7	10	10	5	5	5	5	5	5
Olympic Stadium	2012	81	75	95	24	35	60	6	10	15	10	25	35	–	–	–	15	35	40	15	35	40
Stade Olympique	2020	79	65	65	22	25	25	5	5	5	7	10	10	–	–	–	13	15	15	13	15	15
Media Accommodation (Ariake, Main Media Hotel area)	2012	66	55	60	13	15	25	10	25	30	6	10	15	15	35	40	–	–	–	<1	<5	<5
Logement des médias (Ariake, zone hôtelière principale des médias)	2020	68	50	50	13	10	10	9	10	10	5	5	5	13	15	15	–	–	–	<1	<5	<5
IBC / MPC	2012	66	55	60	13	15	25	10	25	30	6	10	15	15	35	40	<1	<5	<5	–	–	–
CPP/CIRTV	2020	67	50	50	13	10	10	9	10	10	5	5	5	13	15	15	<1	<5	<5	–	–	–
Archery	2012	64	50	55	15	15	20	15	20	30	8	15	15	16	20	35	8	20	25	8	20	25
Tir à l'arc	2020	64	45	45	15	15	15	10	10	10	6	10	10	17	20	20	6	10	10	5	5	5
Athletics	2012	81	75	95	24	35	60	6	10	15	10	25	35	–	–	–	15	35	45	15	35	50
Athlétisme	2020	80	65	65	22	25	25	5	5	5	7	10	10	–	–	–	13	15	15	13	15	15
Aquatics (swimming, diving, synchronised swimming) Sports aquatiques (natation, plongeon, natation synchronisée)	2012	71	60	70	16	20	30	19	30	40	4	10	10	20	30	45	6	15	15	6	15	15
	2020	71	55	55	15	15	15	12	15	15	8	10	10	17	20	20	4	5	5	4	5	5
Aquatics (waterpolo)	2012	71	60	70	16	20	30	19	30	40	4	10	10	20	30	45	6	15	15	6	15	15
Sports aquatiques (water-polo)	2020	71	55	55	15	15	15	12	15	15	8	10	10	17	20	20	4	5	5	4	5	5
Aquatics (marathon swimming) Sports aquatiques (marathon de natation)	2012	70	55	70	9	10	20	18	25	40	8	15	20	19	25	40	4	10	10	4	10	10
	2020	70	55	55	10	10	10	11	15	15	7	10	10	16	20	20	5	10	10	6	10	10
Badminton	2012	64	50	55	15	15	20	15	20	30	8	15	15	16	20	35	8	20	25	8	20	25
Badminton	2020	64	45	45	15	15	15	10	10	10	6	10	10	17	20	20	6	10	10	5	5	5
Basketball	2012	64	50	55	15	15	20	15	20	30	8	15	15	16	20	35	8	20	25	8	20	25
Basketball	2020	64	45	45	15	15	15	10	10	10	6	10	10	17	20	20	6	10	10	5	5	5
Boxing	2012	84	80	105	27	40	70	9	15	25	22	40	70	10	20	30	19	40	60	19	40	60
Boxe	2020	84	70	70	27	30	30	9	15	15	21	25	25	10	15	15	19	25	25	20	25	25
Canoe-Kayak (sprint)	2012	72	60	65	23	25	30	22	30	40	16	25	25	24	30	45	15	35	35	15	35	35
Canoë-kayak (course en ligne)	2020	72	55	55	23	25	25	18	20	20	14	15	15	26	30	30	14	15	15	14	15	15
Canoe-Kayak (slalom)	2012	60	45	45	19	20	25	18	25	35	12	15	20	19	25	35	12	25	25	12	25	25
Canoë-kayak (slalom)	2020	60	45	45	19	15	15	14	15	15	10	10	10	21	25	25	10	10	10	9	10	10
Cycling (track)	2012	67	55	60	12	15	25	9	25	30	4	10	15	14	35	40	2	5	5	2	5	5
Cyclisme (sur piste)	2020	69	50	50	12	10	10	9	10	10	6	5	5	14	15	15	1	<5	<5	2	<5	<5
Cycling (road) start	2012	82	75	100	25	35	65	7	15	20	21	35	60	8	15	20	18	35	55	18	35	55
Cyclisme (sur route : départ)	2020	82	70	70	25	25	25	7	10	10	19	25	25	8	10	10	17	20	20	18	20	20
Cycling (road) finish	2012	99	95	130	42	55	90	24	35	45	29	50	65	19	25	35	35	55	85	35	55	85
Cyclisme (sur route : arrivée)	2020	99	85	85	42	45	45	25	25	25	27	30	30	20	20	20	34	40	40	35	40	40
Cycling (mountain bike)	2012	71	55	60	22	25	30	22	30	40	15	20	25	23	30	40	15	30	30	15	30	30
Cyclisme (vélo tout terrain)	2020	72	55	55	23	25	25	18	20	20	14	15	15	26	30	30	14	15	15	14	15	15
Cycling (BMX)	2012	67	55	60	12	15	25	9	25	30	4	10	15	14	35	40	2	5	5	2	5	5
Cyclisme (BMX)	2020	69	50	50	12	10	10	9	10	10	6	5	5	14	15	15	1	<5	<5	2	<5	<5
Equestrian (dressage, jumping)	2012	64	50	55	15	15	20	15	20	30	8	15	15	16	20	35	8	20	25	8	20	25
Sports équestres (dressage, saut d'obstacles)	2020	64	45	45	15	15	15	10	10	10	6	10	10	17	20	20	6	10	10	5	5	5

Table 13.12 - Distances and travel times in 2012 and 2020 / competition venues

Tableau 13.12 - Distances et temps de trajet en 2012 et 2020 / sites de compétition

All distances in km and travel (Ave. and Peak) times in minutes and by bus Distances en km et temps de trajet (moy. et h. de pointe) en minutes et en bus	Year Année	Narita International Airport Aéroport international de Narita			Tokyo International Airport (Haneda) Aéroport international de Tokyo (Haneda)			Main hotel area Zone hôtelière principale			Olympic Village Village olympique			Olympic Stadium Stade Olympique			Media Accommodation (Ariake, Main Media Hotel area) Logement des médias (Ariake, zone hôtelière principale des médias)			IBC/MPC CPP/CIRTV		
		km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe	km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe	km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe	km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe	km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe	km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe	km km	Ave. moy.	Peak h. de pointe
Equestrian (cross-country)	2012	73	60	65	24	30	35	24	30	45	17	25	25	25	30	45	15	30	35	15	30	35
Sports équestres (cross-country)	2020	73	55	55	24	25	25	19	20	20	15	15	15	26	30	30	15	15	15	15	15	15
Fencing	2012	66	50	60	12	15	25	10	25	30	5	10	15	15	35	40	<1	<5	<5	<1	<5	<5
Escrime	2020	69	50	50	12	10	10	9	10	10	6	5	5	14	15	15	<1	<5	<5	<1	<5	<5
Football (Olympic Stadium)	2012	81	75	95	24	35	60	6	10	15	10	25	35	–	–	–	15	35	45	15	35	50
Football (Stade Olympique)	2020	80	65	65	22	25	25	5	5	5	7	10	10	–	–	–	13	15	15	13	15	15
Football (Tokyo Stadium)	2012	99	95	130	42	55	90	24	35	45	29	50	65	19	25	35	35	55	85	35	55	85
Football (Stade de Tokyo)	2020	99	85	85	42	45	45	25	25	25	27	30	30	20	20	20	34	40	40	35	40	40
Gymnastics	2012	67	55	60	12	15	20	9	25	35	4	10	15	14	35	40	2	5	5	2	5	5
Gymnastique	2020	69	50	50	12	10	10	10	10	10	6	10	10	15	20	20	2	<5	<5	2	<5	<5
Golf	2012	119	120	165	62	80	130	44	55	85	49	70	105	45	55	85	55	75	120	55	75	125
Golf	2020	119	105	105	62	65	65	44	50	50	48	55	55	45	50	50	54	60	60	54	60	60
Handball	2012	84	75	105	27	35	65	9	15	20	13	25	40	4	5	10	19	35	55	20	35	55
Handball	2020	84	70	70	27	30	30	9	10	10	11	15	15	4	5	5	19	20	20	19	20	20
Hockey	2012	74	60	75	6	10	10	22	30	45	12	20	25	23	30	45	9	20	20	9	20	20
Hockey	2020	75	55	55	8	10	10	16	15	15	12	10	10	20	25	25	10	10	10	10	10	10
Judo	2012	79	70	90	22	30	55	4	5	10	17	30	50	5	5	10	14	25	45	14	25	45
Judo	2020	79	65	65	22	20	20	4	5	5	16	20	20	4	5	5	14	15	15	14	15	15
Modern Pentathlon (fencing) Pentathlon Moderne (escrime)	2012	99	95	130	42	60	90	24	35	50	29	50	65	20	25	35	35	55	85	35	55	85
	2020	99	85	85	42	45	45	25	25	25	27	30	30	20	20	20	34	40	40	35	40	40
Modern Pentathlon (swimming, riding, running, shooting) Pentathlon Moderne (natation, équitation, course, tir)	2012	99	95	130	42	55	90	24	35	45	29	50	65	19	25	35	35	55	85	35	55	85
	2020	99	85	85	42	45	45	25	25	25	27	30	30	20	20	20	34	40	40	35	40	40
Rowing	2012	72	60	65	23	25	30	22	30	40	16	25	25	24	30	45	16	30	35	16	30	35
Aviron	2020	72	55	55	23	25	25	18	20	20	14	15	15	26	30	30	14	15	15	14	15	15
Rugby	2012	81	75	95	24	35	60	6	10	15	10	25	35	–	–	–	15	35	45	15	35	50
Rugby	2020	80	65	65	22	25	25	5	5	5	7	10	10	–	–	–	13	15	15	13	15	15
Sailing	2012	67	55	60	19	20	25	18	25	35	11	20	20	19	25	40	12	25	25	12	25	25
Voile	2020	67	50	50	18	15	15	13	15	15	10	10	10	21	25	25	9	10	10	9	10	10
Shooting	2012	103	105	140	46	65	105	28	45	60	32	55	75	29	45	60	38	65	95	38	65	95
Tir	2020	103	90	90	46	50	50	28	35	35	31	40	40	28	35	35	38	45	45	38	45	45
Table Tennis	2012	81	75	100	24	35	60	6	10	15	10	25	35	<1	<5	<5	15	40	50	15	40	50
Tennis de table	2020	80	65	65	22	25	25	5	5	5	7	10	10	<1	<5	<5	13	15	15	13	15	15
Taekwondo	2012	66	50	60	12	15	25	10	25	30	5	10	15	15	35	40	<1	<5	<5	<1	<5	<5
Taekwondo	2020	69	50	50	12	10	10	9	10	10	6	5	5	14	15	15	<1	<5	<5	<1	<5	<5
Tennis	2012	67	55	60	12	15	20	10	25	30	6	15	15	15	35	40	2	5	5	2	5	5
Tennis	2020	69	50	50	13	10	10	10	10	10	6	10	10	15	20	20	2	<5	<5	2	<5	<5
Triathlon	2012	70	55	70	9	10	20	18	25	40	8	15	20	19	25	40	4	10	10	4	10	10
Triathlon	2020	70	55	55	10	10	10	11	15	15	7	10	10	16	20	20	5	10	10	6	10	10
Volleyball	2012	67	55	60	12	15	25	9	25	30	4	10	15	14	35	40	2	5	5	2	5	5
Volleyball	2020	69	50	50	12	10	10	9	10	10	6	5	5	14	15	15	1	<5	<5	2	<5	<5
Beach Volleyball	2012	69	50	65	10	15	20	17	25	35	7	15	15	18	25	40	4	10	15	4	10	15
Volleyball de plage	2020	69	50	50	10	10	10	10	10	10	6	10	10	14	15	15	4	5	5	4	5	5
Weightlifting	2012	82	75	100	25	35	65	7	15	15	21	35	60	8	15	20	18	30	55	18	30	55
Haltérophilie	2020	82	65	65	25	25	25	7	10	10	19	25	25	8	10	10	17	20	20	17	20	20
Wrestling	2012	66	50	60	12	15	25	10	25	30	5	10	15	15	35	40	<1	<5	<5	<1	<5	<5
Lutte	2020	69	50	50	12	10	10	9	10	10	6	5	5	14	15	15	<1	<5	<5	<1	<5	<5

13.13 Des distances et des temps de trajets réduits entre les sites d'entraînement et le Village olympique

93% des athlètes pourront accéder à leurs sites d'entraînement en moins de 30 minutes

Environ 70% des sites d'entraînement seront situés dans un rayon de 8 km du Village olympique, permettant aux athlètes de bénéficier de courts temps de trajets.

73% des athlètes pourront accéder à leur site d'entraînement depuis le Village olympique en moins de 20 minutes et 93% en moins de 30 minutes.

13.14 Des taux de motorisation en baisse

Une dépendance à l'automobile extrêmement faible

Seuls 5% des habitants de Tokyo utilisent aujourd'hui leur voiture pour se rendre à l'école ou au travail, et le nombre de voitures par foyer est de seulement 0,49. En 2012, à Tokyo, le taux de motorisation était de 237 pour 1 000 personnes. Ce chiffre extrêmement faible devrait encore baisser pour atteindre 210 en 2020. Ces chiffres démontrent à quel point le système de transport public de Tokyo est fonctionnel et de qualité et témoigne du faible impact des transports sur l'environnement.

Tableau 13.14 - Taux de motorisation

Taux de motorisation	Tokyo			Aire Métropolitaine de Tokyo			Japon		
	2000	2012	2020	2000	2012	2020	2000	2012	2020
Taux de motorisation auto (automobiles par milliers de personnes)	263	237	210	330	333	313	404	460	457

Demande en matière de transport et besoins des clients

13.15 Répondre à la demande de transport des spectateurs et de la main-d'œuvre

La demande de transport attendue et les mesures prises pour les spectateurs et la main-d'œuvre

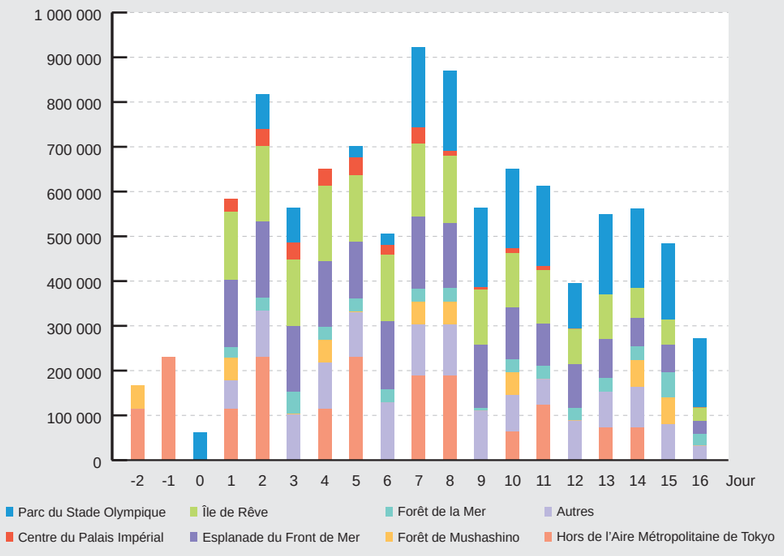
Le nombre de spectateurs, travailleurs et bénévoles attendus par site sont présentés dans le tableau 13.15 sur le CD-ROM.

Comme indiqué, la demande en matière de transport devrait atteindre au maximum 920 000 passagers par jour. L'estimation totale pour toute la durée des Jeux s'élève à 10,1 millions de voyageurs.

En étudiant de précédents événements et les conditions spécifiques aux Jeux, il a été estimé que 63% des spectateurs proviendront de Tokyo même (de leur domicile ou de leur lieu d'hébergement) et que 37% viendront de l'extérieur de la ville. Quant aux estimations sur la main-d'œuvre, 62% devrait provenir de Tokyo et 38% de l'extérieur de l'agglomération.

Tous les spectateurs et la main-d'œuvre utiliseront les transports publics : il est estimé que 78% emprunteront le système ferroviaire existant, 18% utiliseront les navettes de bus et 4% d'autres moyens de transport. Afin de garantir aux spectateurs et à la main-d'œuvre un transport extrêmement efficace, le recours au système ferroviaire hautement développé de Tokyo sera privilégié.

Schéma 13.15 - Nombre de spectateurs et de personnel par jour



13.13 Short distances and travel times between training venues and the Olympic Village

93% of the athletes can access their training venue within 30 minutes

With approximately 70% of the training venues located within an 8km radius from the Olympic Village, athletes will benefit from low travel times.

73% of the athletes will be able to access their training venue from the Olympic Village within 20 minutes and 93 % within 30 minutes.

13.14 Falling automobile motorisation rates

Extremely low dependency on automobiles

Only 5% of Tokyo residents currently use their own cars to commute to school or work. The number of automobiles per household is only 0.49. The motorisation rate per 1,000 persons of Tokyo in 2012 was 237. This already low figure is expected to decrease to 210 by 2020. These figures are indicative of the convenience, comprehensiveness and quality of Tokyo's public transport system and the low environmental load of its transportation system as a whole.

Table 13.14 - Motorisation rates

Motorisation rates	Tokyo			Greater Tokyo area			Japan		
	2000	2012	2020	2000	2012	2020	2000	2012	2020
Automobile motorisation rate (cars per thousand people)	263	237	210	330	333	313	404	460	457

Transport Demand and Client Requirements

13.15 Meeting transport demand for spectators and workforce

Expected transport demand and measures for spectators and workforce

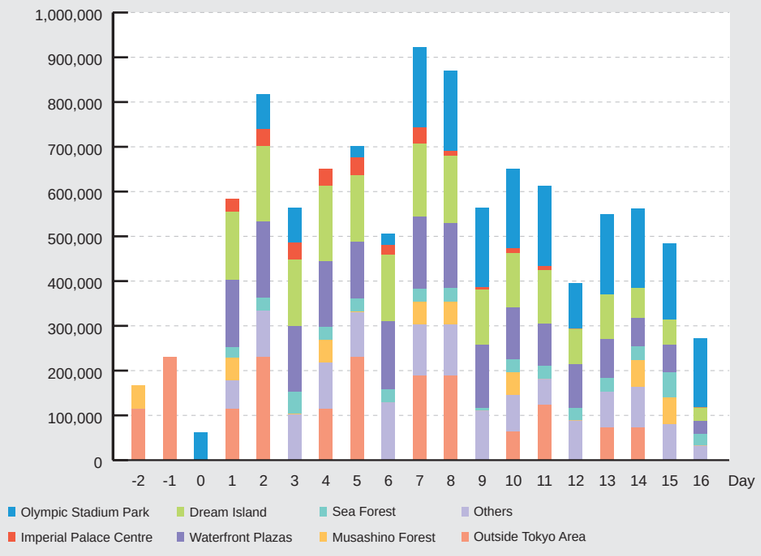
The expected number of spectators and workforce by venue are shown in Table 13.15 in the CD-ROM.

As that table indicates, the transport demand is likely to reach a maximum of 920,000 passengers a day, with an estimated total of approximately 10.1 million during the Games.

Based on past events and on conditions particular to the Games, it is expected that 63% of spectators will travel from their homes or from accommodation facilities in Tokyo and 37% will travel from outside Tokyo. As for the workforce, 62% are expected to be travelling from within Tokyo and 38% from outside the city.

All spectators and the workforce will use the public transport system, with an expected 78% using the existing railway system, 18% using shuttle buses and 4% using other means of transport. Maximising the use of Tokyo's highly developed railway system will ensure the highly efficient transportation of spectators and the workforce.

Diagram 13.15 - Number of spectators and workforce per day



Le réseau ferroviaire de Tokyo effectue actuellement 25,7 millions de voyages par jour de manière efficace, fonctionnelle et sûre.

Le dispositif de transport de Tokyo absorbera aisément la demande supplémentaire relative aux Jeux générée par les spectateurs et la main-d'œuvre ; elle ne représentera en effet qu'une part modeste du volume quotidien habituel du réseau ferroviaire de Tokyo. De plus, les Jeux de 2020 seront organisés pendant la période des vacances d'été, lorsque les écoles sont fermées et les entreprises réduisent leurs activités, diminuant la demande de transport de 5% par rapport aux pics mensuels enregistrés.

Dans certaines zones, la demande en matière de transport pour les Jeux sera plus élevée – comme la zone de la Baie de Tokyo, la zone du Parc du Stade Olympique ou encore les sites de retransmission en direct (live site) – et des demandes matinales ou tardives sont à prévoir. La capacité de transport sera alors renforcée afin de répondre aux besoins des spectateurs et de la main-d'œuvre. Ce dispositif nécessitera des mesures particulières dans les transports publics telles que la mise en circulation de trains supplémentaires, des trains fonctionnant 24 heures sur 24 et des services complémentaires de navettes.

L'analyse détaillée de l'offre et de la demande en matière de transport de Tokyo 2020 indique que les spectateurs quitteront aisément les sites de compétition en 90 minutes, la plupart des sites et des noyaux étant desservis par plusieurs lignes et stations ferroviaires.

13.16 Des services de transport efficaces pour tous

Les caractéristiques communes à tous les groupes de clients pour les services de transport

Les services de transport proposés à l'ensemble des groupes de clients auront les caractéristiques communes suivantes :

- des temps de trajet réduits et un transport sûr et efficace grâce à la mise en œuvre de Voies olympiques et de Routes olympiques prioritaires et à l'emplacement approprié de terminaux de transport et de zones de gestion technique des véhicules ;
- la prise en charge fiable et efficace des bagages – tels que le matériel de compétition et tout autre équipement – qui pourront être transportés soit avec le client soit séparément, en fonction des besoins ; des dispositions spécifiques seront prises pour le transport d'équipements de grande taille ;
- des bureaux de transport dédiés avec du personnel polyglotte installés sur les principaux sites, notamment le Village olympique et le CIRTV/CPP ; une hotline et un site Internet disponibles 24 heures sur 24 fourniront des conseils et une assistance complémentaire ;
- la mise à disposition d'une flotte de véhicules de réserve en cas de situations d'urgence ou de changements de programme de dernière minute ;
- le recrutement de chauffeurs hautement formés et expérimentés pour garantir un service de transport fiable et de grande qualité ;
- des dispositifs ITS de dernière génération, tels que la généralisation du système de navigation par satellite et du système de télépéage (ETC) dans tous les véhicules de la flotte ;
- l'usage systématique de véhicules propres ou économes en carburant dans la flotte des Jeux pour limiter l'impact sur l'environnement ;
- l'accès gratuit pour tous les clients aux systèmes de transport public ;
- le respect des catégories de transport T1-T3 afin de garantir la coordination nécessaire pour répondre aux besoins de chaque groupe de clients.

Les services de transport spécifiques pour chaque groupe de clients

Des services de transports adaptés seront fournis à tous les groupes de clients, selon les besoins spécifiques de chacun. L'objectif de Tokyo 2020 est de procurer une expérience mémorable à travers des opérations fonctionnelles, confortables, sûres et ponctuelles à tous les clients. Le concept des opérations est fondé sur des systèmes de transport spécifiques, dédiés à chaque groupe de clients, afin de maximiser l'efficacité et la flexibilité.

Les détails concernant les services de transport fournis à chaque population en fonction de son degré de priorité et de ses besoins spécifiques sont résumés ci-dessous.

Les athlètes et officiels d'équipe

Pour les athlètes et les officiels d'équipe, qui constituent la priorité numéro un, un système de transport très ponctuel en autocars leur sera réservé pour se rendre aux sites de compétition et aux sites d'entraînement. Ce système reliera les aéroports, le Village olympique et les sites de compétition. Ce service dédié à horaires fixes restera flexible pour s'adapter en cas de besoin aux horaires d'entraînement et de compétition des athlètes. Pour les sports collectifs, les équipes bénéficieront d'un bus qui leur sera réservé. Un service de transport à horaires fixes sera également proposé aux athlètes et officiels d'équipe qui souhaiteraient assister à d'autres épreuves.

Tokyo's railway network currently manages about 25.7 million passenger trips per day efficiently, conveniently and safely.

Tokyo's system will comfortably absorb additional Olympic-related travel, given that the additional demand generated by spectators and workforce will amount to only a fraction of Tokyo's normal daily railway network volume, and the Tokyo 2020 Games are being held during the summer vacation season - when schools are closed, many companies have wound back operations and normal traffic demand decreases by about 5% compared to the peak month.

For areas where the Games transport demand will be more concentrated, such as the Tokyo Bay Zone and Olympic Stadium Park areas, as well as the Live Sites, where demand for late-night and early-morning transport is expected, a reinforced transport capacity will meet spectator and workforce demands. This will involve special arrangements in public transport systems such as extra trains, 24-hour train operations, and extra shuttle bus services.

Tokyo 2020's detailed demand-supply analysis indicates that venues will be emptied comfortably within 90 minutes, as the vast majority of the venues and clusters are served by more than one rail station and rail line.

13.16 Efficient transport services for all

Common transport service characteristics for client group

The transport services provided to all client groups will have certain common characteristics:

- Minimised travel times and an efficient and safe journey through implementation of the Olympic Lanes and Olympic Priority Routes, and the convenient location of transport terminals and vehicle management areas;
- Efficient and reliable transport of hand-carry items such as sports gear, and other equipment—either transported together with the client or separately, depending on the requirements. Special arrangements will handle the transport of large-size equipment;
- Dedicated travel desks with multi-lingual staff at main venues, including the Olympic Village and the IBC/MPC. An around-the-clock telephone and internet help line will provide additional guidance and assistance;
- A fleet of reserve vehicles to respond to emergency situations or sudden changes in the schedule;
- Provision of a reliable and high-grade transport service by hiring highly trained and experienced drivers and means;
- State-of-the-art ITS devices, such as a satellite navigation system and an Electronic Toll Collection System (ETC) on all fleet cars;
- Use only of low-emission or fuel efficient vehicles within the Games fleet to minimise environmental impact;
- Free access of public transport systems to all clients;
- Full adherence to the T1-T3 codes to ensure the coordination required to meet the needs of every client group.

Transport services by client group

We will provide all appropriate transport services to all client groups, according to the agreed requirements. We aim at making the Tokyo 2020 Games a memorable experience of convenience, comfort, safety and punctuality for every guest. It should be emphasised that our concept of operations is based on specialised transport systems, dedicated to each client group, thus maximising efficiency and flexibility.

Key aspects of the services that will be provided to each client group based on their level of priority and unique needs are summarised below.

Athletes and team officials

For Athletes and Team Officials - the number one priority client group - an exclusive, coach-based transport system will provide on-schedule transfer services to all competition and training venues, linking the airports, the Olympic Village and the competition venues. This dedicated transport service will run on a fixed schedule, but will be adapted flexibly as required to meet the requirements of the athletes' training and competition schedules. For team sports, teams will be provided with a dedicated bus. A fixed-schedule transportation service will also serve athletes and team officials who wish to attend other sports events.

Les officiels techniques des FI
Pour les officiel techniques des FI, un système de transport dédié de bus et minibus, en quantité suffisante, sera déployé pour répondre à toutes les demandes de transport entre les aéroports, les hôtels et les sites de compétition. Ce service sera activé sur la base d'horaires fixes mais restera flexible pour s'adapter en cas de besoin aux horaires de travail.

Les médias
Le CIRTV/CPP constituera le hub de transport pour les médias. Un système de transport dédié aux médias, fonctionnant sur la base d'un « hub », desservira toutes les destinations des médias, dont leurs hôtels, le Village olympique et les sites de compétition.

Afin de répondre à la demande spécifique de cette population, un service de navettes fonctionnera 24 heures sur 24 entre le CIRTV/CPP et les hôtels des médias sur une base horaire leur permettant d'arriver sur les sites de compétition deux à trois heures avant le début des épreuves. Un hub de transport secondaire et des itinéraires supplémentaires seront également mis en œuvre pour garantir aux médias un service de transport adapté. Par ailleurs, un système de transport sera spécifiquement dédié à l'ORTO.

Le CIO
Pour la Famille olympique, une flotte de voitures et minibus dédiée sera mise à disposition 24 heures sur 24 pour les catégories de transport T1, T2 et T3. Conformément aux exigences du CIO, les chauffeurs seront expérimentés et polyglottes. Les groupes de clients du CIO se verront attribuer des catégories de transport T1, T2 ou T3. Les membres T1 se verront attribués un chauffeur expérimenté et une voiture dédiés. Les membres T2 partageront une voiture avec d'autres personnes T2. Quant aux membres T3, ils auront un libre accès à un parc de véhicules (voitures, minibus) fonctionnant selon le principe d'un service de taxi. Ce parc sera accessible 24 heures sur 24 par un service de réservation dédié.

Les partenaires marketing
Un programme de transport par bus dédié aux partenaires marketing sera proposé. Les opérations quotidiennes de ce programme seront prises en charge par le personnel des partenaires marketing. En outre, le programme fournira les bus, la formation des chauffeurs, des places de parkings spécifiques et des supports opérationnels. Le TOCOG apportera son soutien total à ces opérations en prévoyant également des zones de dépose prioritaire spécifiques sur les sites de compétition, des zones de chargement dédiées aux aéroports, des zones de rassemblement sur les sites de compétition, et un nombre approprié de places de parkings.

Les spectateurs
Aucun parking ne sera disponible sur les sites de compétition pour les véhicules privés. Les spectateurs détenteurs de billets auront accès gratuitement au vaste réseau de transport public de Tokyo. Les informations collectées lors de l'achat des billets électroniques telles que les points de départ ainsi que les moyens de transport et itinéraires privilégiés, seront utilisées pour planifier les services de transport public afin de proposer un dispositif optimal.

La main-d'œuvre
Toute la main-d'œuvre accréditée aura accès gratuitement aux transports publics (système ferroviaire et bus). Des services spécifiques seront assurés tôt le matin et tard le soir, en fonction du calendrier des compétitions, pour assurer la flexibilité nécessaire pour répondre à toutes les demandes de transport quelle que soit l'heure.

13.17 Des politiques pertinentes en matière de transport des spectateurs

Des billets intégrés et des transports publics gratuits

En utilisant une seule et même carte à puce (IC) sans contact, les passagers ont aujourd'hui la possibilité de prendre les transports ferrés et les bus dans l'ensemble du vaste réseau de transport public de Tokyo.

Pour les Jeux de Tokyo 2020, l'idée est d'avoir un seul support qui permettra à la fois d'accéder gratuitement aux transports publics tout en faisant office de billet d'accès aux épreuves des Jeux. Par exemple, l'accès aux épreuves et l'accès aux transports seront intégrés à un système de carte à puce (IC) ou de cartes magnétiques. La carte IC/billet d'accès intégrée sera une méthode extrêmement efficace et pratique pour circuler entre les sites de compétition et les différentes zones de Tokyo.

La limitation des aires de stationnement autour des sites

Afin de limiter le stationnement à proximité immédiate des sites de compétition, le public sera préalablement averti des mesures strictes qui seront appliquées tandis que la police renforcera les contrôles de la circulation et veillera au respect des règles de stationnement. Les spectateurs souhaitant prendre leur voiture pour couvrir une partie du trajet seront invités à utiliser les parcs relais. Des aires de stationnement seront créées à cet effet en banlieue. Les spectateurs y déposeront leur véhicule et prendront gratuitement les transports publics pour rejoindre le site de compétition. Afin de rendre ce dispositif encore plus simple à utiliser, les spectateurs auront la possibilité de réserver une place de stationnement dans les parcs relais lors de l'achat de leur billet de compétition.

IF technical officials
For IF Technical Officials, a dedicated transport system of coaches and mini-vans, with ample numbers of reserve vehicles, will be deployed to provide all necessary connections between airports, hotels, and competition venues. It will be a fixed-schedule system but with adequate flexibility for handling extended hours of work.

Media
The IBC/MPC will be the transport hub for the media. A dedicated media transport system based on a hub-and-spoke model will link all the media destinations including the media hotels, the Olympic Village and the competition venues.

In order to meet the unique demand of the media, an around-the-clock shuttle bus service will operate between the IBC/MPC and the media hotels on a timetable that will allow arrival at the competition venues 2-3 hours before the scheduled start of the respective events. A sub-transport hub and supplementary routes will also be provided to ensure convenient transport for media. Moreover, the OBO will also be provided separately with a dedicated transport service.

IOC
For the Olympic family, a dedicated fleet, consisting of cars and mini-vans, operating around the clock, will provide T1, T2, and T3 services as required. The system will use experienced drivers and will provide access to multilingual services. IOC client groups will be assigned a T1, T2 or T3 transport code as required. Those assigned with the T1 code will have a dedicated car and experienced driver; those with T2 code will share a dedicated car with another T2 ; those assigned with T3 code will be provided with a free 24-hour access to cars and minivans that can be used like taxis as the need arises and can be accessed via a dedicated reservation centre and dedicated stops for boarding.

Marketing Partners
We will provide a dedicated coach program for marketing partners. In this program, the daily operation is run by the marketing partners personnel. More particularly, the program will offer coach procurement, driver training, dedicated parking spaces and operations processes support. In addition, TOCOG will fully support the operation by providing designated drop-off zones at venues, dedicated loading bays at the airports, staging areas at the venues, and parking areas as appropriate.

Spectators
There will not be parking for private vehicles at the venues. Ticket-holder spectators will use Tokyo's extensive public transport system free-of-charge. The information gathered from e-tickets, such as the departure points and preferred means/routes of transport, will be used to monitor the public transport service schedules in order to provide optimal services.

Workforce
All accredited workforce will have access to the free public transport consisting of the railway and bus systems. Special early-morning and late-night extended operation arrangements will be adopted in accordance with the competition schedule to flexibly meet the transport demands at different hours.

13.17 Enlightened spectator transport policies

Integrated tickets and free public transport

Currently, passengers are able to ride railways and buses throughout the extensive public transport system of Tokyo, with a single, non-contact integrated circuit (IC) card.

For the Tokyo 2020 Games, the plan is to have one ticket capable of giving free access to public transport in Tokyo as well as serving as a ticket to the Games competition, through integration of the IC card system and the event tickets, and using a magnetic card system, for example. This integrated IC card ticket will provide an extremely efficient and convenient method of travelling around all areas in Tokyo where competition venues are located.

Parking restrictions around venues

To restrict parking in the vicinity of competition venues, the public will be notified in advance of the strict measures to be taken and the police will enforce traffic control and parking regulations. Spectators who wish to drive for part of their journey will be required to use the park-and-ride system. Parking areas serving this system will be set up in the suburbs, and spectators will park their cars and transfer to the free public transport to reach the competition venue. To enhance the convenience of this system, spectators will be able to reserve a space at the park-and-ride parking area when they purchase the event ticket.

Opérations de transport

13.18 Des objectifs opérationnels qui reposent sur l'expérience

Les principaux objectifs visés par Tokyo 2020 pour les opérations de transport sont de :

- développer des systèmes de transport spécifiques pour chaque groupe de clients des Jeux et leur offrir un service de transport de grande qualité ;
- assurer la fluidité du transport des spectateurs grâce aux différents modes de transport public, comme les trains de banlieues, le métro ou les bus, qui forment l'un des systèmes de transport public les plus développés et les plus vastes au monde ;
- veiller à interférer au minimum avec la vie quotidienne des populations locales grâce à la coordination de toutes les agences publiques et privées concernées, et en recourant à des plans alternatifs intégrés et fonctionnels.

Le personnel lié aux Jeux

Pour que chaque voyage effectué pendant les Jeux de Tokyo laisse une impression positive et mémorable pour les populations accréditées, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- fournir des services de transport flexibles et répondant aux besoins spécifiques de chaque groupe de clients ;
- offrir la possibilité de voyager dans un environnement agréable grâce au concept compact des infrastructures olympiques ;
- aménager des Voies olympiques et différents itinéraires secondaires, et utiliser les dispositifs ITS pour garantir la sécurité et la ponctualité ;
- assurer la gratuité des transports pour la main-d'œuvre.

Les spectateurs

Les spectateurs seront encouragés à utiliser les transports publics grâce aux mesures suivantes :

- l'interdiction des véhicules non accrédités sur les parkings des sites de compétition ;
- l'accès gratuit au système de transport public pour les détenteurs de billet le jour de l'épreuve ;
- le fonctionnement 24 heures sur 24 des principaux systèmes de transport public, comme la ligne Toei Oedo ;
- la mise en place d'un dispositif de parkings relais pour limiter l'utilisation de la voiture en centre-ville ;
- une attention particulière et des mesures adéquates pour répondre aux besoins des personnes âgées et des personnes en situation de handicap.

Élaborer le plan de transport des Jeux Olympiques

Les Jeux de Tokyo 2020 se dérouleront au cœur de la ville et de sa vie urbaine trépidante. Il est par conséquent important d'établir un bon équilibre et une harmonie entre la demande en transport des Jeux et la circulation urbaine habituelle. Pour cela, la vaste infrastructure de transport de Tokyo sera mobilisée pour mettre en œuvre une gestion généralisée de la demande de trafic. Cela nécessitera de :

- réaliser des simulations afin de définir et de planifier la demande de transport des Jeux Olympiques ;
- déterminer des itinéraires de délestage pour le trafic detransit ;
- encourager les citoyens à privilégier les transports publics ;
- lancer une campagne de communication globale et stratégique, en collaboration avec les autorités gouvernementales, la police et les opérateurs de transport ;
- coopérer avec les principaux employeurs pour qu'ils ajustent les dates des vacances d'été ainsi que leurs horaires de travail, sous l'impulsion du TMG et des autorités gouvernementales.

En cas d'urgence, tels un grave accident de la circulation, un changement dans le calendrier des épreuves ou des conditions météorologiques défavorables, l'OTC apportera la réponse adaptée à la situation en analysant les informations collectées, en autorisant l'utilisation des itinéraires de délestage, ou en mettant en œuvre des mesures appropriées en collaboration avec les organisations compétentes.

Au quotidien, les compagnies de bus et ferroviaires de Tokyo fournissent déjà à leurs passagers une alternative de transport lors d'événements inattendus. Pendant les Jeux, ces dispositifs seront également mis en œuvre pour répondre à de telles situations.

13.19 Garantir la fluidité des flux de circulation liés aux Jeux

Voies olympiques et Routes olympiques prioritaires

Tous les sites de compétition et d'entraînement, ainsi que les autres principales infrastructures des Jeux et les aéroports, seront reliés par un réseau bien conçu de Voies olympiques et de Routes olympiques prioritaires. Ainsi, les Voies olympiques seront aménagées sur les routes reliant le Village olympique aux sites de compétition, ainsi qu'aux autres principales infrastructures et aux aéroports. Les Routes olympiques prioritaires seront quant à elles aménagées sur les routes reliant le Village olympique aux sites d'entraînement.

Voies olympiques : environ 317 km

Ces Voies seront exclusivement réservées aux véhicules olympiques accrédités. Environ 150 km de ces voies relieront le Village olympique à l'aéroport international de Narita et à la Forêt de Musashino.

Routes olympiques prioritaires : environ 290 km

Ces routes seront utilisées en priorité par les véhicules désignés.

Comme indiqué sur les plans B, B1, B2 et B3, les Voies olympiques et les Routes olympiques prioritaires utiliseront principalement les autoroutes métropolitaines pour assurer un transport fiable.

Transport Operations

13.18 Operational objectives based on experience

Main objectives for transport operations for the Tokyo 2020 Games are as follows:

- Establish dedicated transport systems for all Games-related client groups and provide them with high standards of transport services;
- Operate spectator transport smoothly through various public transport means, such as the suburban trains, subways, and buses, which form part of one of the most expanded and established public transport systems in the world;
- Keep disruptions in the daily lives of the local communities to a minimum through the coordination of all relevant public and private agencies with integrated, user-friendly alternative plans.

Games-related personnel

Aimed at making the Tokyo 2020 Games travel a memorable and positive experience for all accredited personnel, the following measures will be implemented:

- Provision of transport services dedicated for each client group and flexible responses to each client group's needs ;
- Provision of a pleasant transport environment based on the compact layout of the Games facilities;
- Establishment of the Olympic Lanes and multiple alternative routes and use of ITS devices to ensure safety and punctuality;
- Provision of public transport to workforce free of charge.

Spectators

Spectators will be encouraged to use public transportation by implementing the following measures:

- Banning of non-accredited vehicles parking at the venues;
- Free access to public transport for event ticket-holders on the day of the event;
- Around-the-clock operation of main public transport systems such as the Toei Oedo line;
- Implementation of a park-and-ride system to reduce car use in the city centre;
- Special attention and measures to meet the needs ofthe elderly and people with a disability.

Developing the Olympic Games transport scheme

The Tokyo 2020 Games will take place in the heart of the city and its vibrant daily life. It is therefore important to establish a high level of balance and harmony between the Games transport demand and regular city traffic. To that extent, Tokyo's extensive transport infrastructure will be used to implement a wide-area traffic demand management, by:

- Modelling simulations to determine and plan for the Olympic Games transport demand;
- Plotting alternative routes for through traffic;
- Encouraging citizens to use more public transport;
- Launching a comprehensive and strategic PR campaign in conjunction with government authorities, the police, and transport operators;
- Seeking co-operation from major employers to adjust their summer holidays and work hours under the leadership of the TMG and government authorities.

In case of an emergency, such as a major traffic accident, rescheduling of events or unfavourable weather conditions, the OTC will respond appropriately to the situation by analysing the data, authorising use of alternative routes and, with the cooperation of the relevant organisations, implement the actions.

Furthermore, Tokyo's railway and bus companies, as everyday practice, provide their passengers with alternative transportation means in the case of any unexpected occurrences. During the Games as well, this alternative transportation will be implemented to manage any such situation.

13.19 Ensuring smooth Games traffic flow

Olympic Lanes and Olympic Priority Routes

All competition and training venues, other main facilities of the Games, and airports will be linked up by carefully designed Olympic Lanes and Olympic Priority Routes. The underlying principle is for Olympic Lanes to be set up on roads which connect the Olympic Village to competition venues, and other main facilities to the airports. The Olympic Priority Routes are set up on roads which connect the Olympic Village to training venues.

Olympic Lanes: approximately 317 km

These lanes are used exclusively by designated Olympic vehicles. Approximately 150 km of these lanes are designed to connect the Olympic Village to Narita International Airport and Musashino Forest.

Olympic Priority Routes: approximately 290km

These roads can be used preferentially by designated vehicles.

As indicated on Maps B, B1, B2, and B3, the Olympic Lanes and Olympic Priority Routes will be set up mainly on the Metropolitan Expressways where reliable travel is ensured.

Le contrôle du trafic

Le Centre de régulation du trafic de la TMPD gère l'ensemble des informations générales liées à la circulation de Tokyo. En collaboration avec l'OTC, ce Centre contrôlera le trafic à l'intérieur et à l'extérieur du rayon de 8 km, assurant ainsi la ponctualité et la fiabilité des systèmes de transport des Jeux.

Plus particulièrement, en se basant sur les informations relatives à la circulation olympique recueillies par l'OTC (comme le rapport d'état sur le transport des athlètes ou sur la circulation routière), ce Centre contrôlera la circulation routière en régulant les feux tricolores ou par d'autres moyens.

De plus, si cela s'avère nécessaire, la priorité sera donnée aux bus et aux autres véhicules olympiques accrédités grâce aux systèmes ITS dont le PTPS (système de priorité de transport public).

La gestion de la demande de trafic

Pour garantir la ponctualité des véhicules olympiques et minimiser l'impact sur l'activité économique et la vie quotidienne des habitants de Tokyo, la demande de transport sera maîtrisée par la limitation du trafic vers le centre de Tokyo, en coopération avec les autorités concernées. L'objectif sera de réduire la circulation d'environ 10% dans le rayon de 8 km pendant les Jeux grâce aux mesures suivantes :

- encouragement à l'utilisation des itinéraires de délestage grâce à une campagne de communication ;
- utilisation des transports publics plutôt que des véhicules privés dès que possible ;
- encouragement des entreprises à ajuster leurs vacances d'été et leurs horaires de travail ;
- demande aux camions de livraison d'adapter leurs horaires de livraison ;
- demande aux citoyens de coopérer à la régulation de la demande.

Garanties

Veuillez vous reporter au dossier de garanties pour les documents signés.

13.20 Une main-d'œuvre des transports bien formée

La main-d'œuvre

Selon les prévisions, les opérations de transport seront assurées par un effectif total d'environ 200 personnes au sein de l'OTC. Ce dernier gèrera sur les sites environ 18 000 personnes (1 000 salariés, 13 000 volontaires et 4 000 prestataires).

Le recrutement

Que ce soit pour la planification ou les opérations, l'OTC recrutera du personnel possédant une expérience solide des événements sportifs internationaux.

Les chauffeurs des véhicules olympiques des catégories T1-T3 seront, pour la plupart, des volontaires recrutés parmi un vivier de chauffeurs de bus et de taxi expérimentés et connaissant parfaitement les rues et lieux de Tokyo. Des chauffeurs professionnels et expérimentés seront engagés par les compagnies de bus chargées du transport des athlètes, des officiels techniques et des médias.

Les personnes chargées d'orienter les spectateurs seront en majorité des volontaires. La culture du volontariat est désormais solidement ancrée au Japon suite aux Jeux Olympiques d'hiver de Nagano en 1998, la Coupe du Monde 2002 de la FIFA Corée / Japon™ et les 11ème Championnats du Monde d'Athlétisme de l'IAAF. Un nombre suffisant de volontaires pourra donc être recruté pour les Jeux de Tokyo 2020.

13.21 Formation et mise à l'épreuve

La formation du personnel de transport

Pour garantir suffisamment de temps pour la formation avant les Jeux et assimiler l'expertise acquise dans la mise en œuvre du plan de transport, la formation débutera 18 mois avant l'ouverture des Jeux par un module de formation générale du personnel principal.

Six mois avant l'ouverture des Jeux, les compagnies ferroviaires et autres organisations concernées, les volontaires et le personnel de transport participeront à une formation plus intensive. Elle sera composée de plusieurs sessions proposant des modules de formation spécifique à chaque site et à chaque fonction. Ce programme intégrera des informations exhaustives concernant le transport sur chaque site, les tâches et procédures détaillées pour chaque poste ainsi que des cours linguistiques.

En particulier, le programme de formation des chauffeurs sera planifié et mis en œuvre avec minutie. Il couvrira les connaissances générales et les principes du dispositif de transport des Jeux Olympiques, la communication multilingue et le protocole. Il sera complété par une formation sur le terrain : itinéraires de transport utilisés pendant les Jeux et autres installations temporaires de transport telles que les terminaux et les dépôts.

Des modules de formation sur l'intervention d'urgence seront intégrés à chaque programme de formation pour préparer les membres du personnel à réagir de manière appropriée face à des incidents imprévus.

Traffic control

The TMPD Traffic Control Centre manages the general traffic information of Tokyo. In cooperation with the OTC, the Centre will control traffic flow within and outside the 8 km radius, making the Games transport systems punctual and reliable.

Specifically, based on the Games-related traffic information (such as transport status of athletes and traffic congestion) gathered at the OTC, the Centre will control traffic flow by regulating traffic lights or other means.

Moreover, if necessary, priority passing of accredited buses and other Olympic vehicles will be ensured by using ITS systems including the PTPS (Public Transport Priority System).

Managing traffic demand

In order to ensure the punctual operation of the Olympic vehicles as well as to minimise the impact on economic activities and the daily lives of the citizens, traffic demand will be managed by controlling traffic entering into central Tokyo with the cooperation of the relevant authorities. The objective will be to reduce the traffic by approximately 10% during the Games through:

- Encouraging use of alternative routes through a public relations campaign ;
- Use of public transport instead of own vehicles where possible;
- Having companies adjust their summer holiday periods and work hours;
- Requesting delivery trucks to adjust their delivery times;
- Asking citizens to contribute in controlling demand.

Guarantees

Please refer to the Guarantees File for the signed guarantees.

13.20 A well-trained transport workforce

Workforce

The staff supporting the transport operations is expected to total approximately 200 at the OTC, and the on-site workforce managed by the OTC will be approximately 18,000 (1,000 paid staff, 13,000 volunteers and 4,000 contractors).

Recruitment

The OTC will recruit planning and operations staff with extensive experience in international sports events.

Drivers for designated T1-T3 Olympic vehicles will be volunteers from a pool of experienced bus and taxi drivers with extensive knowledge of the Tokyo road system and locations. Professional, knowledgeable drivers will be contracted from bus companies to drive the buses carrying the athletes, technical officials and media.

Spectator guides will mostly be volunteers. In Japan, the culture of volunteerism is now well established following the Nagano 1998 Olympic Winter Games, the 2002 FIFA World Cup Korea/Japan™ and the 11th IAAF World Championships in Athletics, and a sufficient number of volunteers will be secured for the Tokyo 2020 Games.

13.21 Training and testing

Transport staff training

In order to secure sufficient time for training before the Games and to embed the knowledge gained into the implementation of the transport plan, training will begin 18 months before the opening of the Games, with general training of core staff.

Six months before the Games begin, railway companies and other relevant organisations as well as volunteers and transport staff will participate in a more concentrated, multi-stage training session that will include venue-specific as well as job-specific components. The programme will include transport details for each venue as well as detailed tasks and procedures for each job, and multilingual lessons.

In particular, the driver training programme will be planned and implemented in great detail. It will cover general knowledge and principles regarding the Olympic Games transport service, multilingual communication, protocol and field training on the actual Games transport routes and other temporary transport facilities such as terminal and depots.

All training programmes will include emergency response training in order to prepare all staff to act appropriately in the event of unforeseen incidents.

La mise à l’épreuve des installations de t ransport

Des épreuves test seront organisées avant les Jeux afin de pouvoir tester les éléments décrits ci-dessous. Une attention particulière sera portée aux temps de trajet, au calendrier des opérations ainsi qu’à la prise en charge et la dépose des passagers (Se reporter également à la section 8.2).
.

Les opérations des Jeux

Des formations spécifiques seront délivrées sur la gestion des points de dépose/reprise et des aires de stationnement sur chaque site de compétition pour les véhicules accrédités (notamment les cars et les bus) ainsi que sur la confirmation des procédures de réservation d’un véhicule, d’un chauffeur et d’un véhicule de remplacement. Par ailleurs, les horaires programmés pour la flotte de bus ainsi que les principales opérations d’entreposage des véhicules seront testés en pratique ou en simulation. Enfin, des opérations de la flotte de véhicules seront également testées, dont des opérations de routage, de réservations et de prise en charge/dépose aux sites de compétition.

La communication et la coordination avec les autorités des transports publics

Les principales gares et stations situées à proximité des sites de compétition, ainsi que leur accès, seront vérifiées en coopération avec les autorités de transport public, notamment celles opérant les bus et les métros.

La gestion et le contrôle

Le personnel de transport suivra des formations en gestion opérationnelle et en intervention d’urgence. La coopération avec la police et les autres départements sera également testée.

Les problèmes rencontrés lors des épreuves tests seront analysés et revus dans le détail. Toutes améliorations nécessaires concernant les installations ou les opérations seront mises en place. Par la suite, ces améliorations seront elles-mêmes testées à plusieurs reprises permettant d’optimiser encore davantage l’efficacité opérationnelle des installations et du système de transport des Jeux de Tokyo 2020.

Contrôle du trafic lié aux Jeux et communication

13.22 Des responsabilités claires pendant les Jeux

Opérations et structure organisationnelle

Les installations de transport public de Tokyo, telles que les services ferroviaires et les bus, sont gérées par leurs compagnies respectives, sous la supervision générale du MLIT. Afin d’assurer des services sûrs et ponctuels, et d’être en mesure de réagir aux situations d’urgence, ces compagnies disposent de leurs propres centres opérationnels.

La circulation routière de Tokyo est gérée par le Centre de régulation du trafic de la TMPD. Il recueille 24 heures sur 24 des informations en temps réel sur le trafic des principales artères de Tokyo et des préfectures voisines. Ces informations sont utilisées pour contrôler la circulation en régulant de façon optimale et informatisée les feux tricolores et fournir aux conducteurs des indications concernant les difficultés de circulation et les accidents.

Le réseau de voies rapides est géré par le système de contrôle du trafic de chaque société d’exploitation autoroutière. Leur coopération avec le Centre de régulation du trafic de la TMPD permet de fournir aux conducteurs des informations routières en temps réel notamment sur les encombrements, les plans des itinéraires routiers et les temps de trajet estimés. Les situations inhabituelles, comme un accident, sont détectés grâce au système CCTV (circuit fermé de télévision) ou d’autres moyens, et les mesures appropriées sont immédiatement mises en œuvre en coopération avec la police.

Le Centre des opérations de transport pendant les Jeux

Pendant les Jeux, l’OTC sera placé sous l’autorité du TOCOG et travaillera en collaboration étroite avec le MLIT et avec la TMPD afin de gérer les opérations générales de transport des Jeux. L’OTC centralisera les informations sur les routes et le trafic fournies par le Centre de régulation de la circulation de la TMPD, les informations routières générales transmises par le MLIT et les informations sur les opérations de transport public obtenues auprès des opérateurs respectifs. L’OTC analysera ces informations et proposera des solutions rapides et appropriées. Un retour sera fait à l’OTC sur l’impact des solutions mises en œuvre. Dans cette optique, l’OTC sera capable de coordonner des opérations de transport efficaces pendant les Jeux et de minimiser l’impact sur le trafic quotidien.

Une coordination efficace entre les départements de transport et de sécurité

L’OTC et le Département sécurité du TOCOG travailleront en étroite collaboration, dès la phase de planification, de façon à partager leurs informations et à être impliqués dans la planification stratégique de l’un et de l’autre.

Travaillant de concert, la TMPD et le Département sécurité du TOCOG mettront en œuvre des mesures pour couvrir des aspects tels que la sécurité des athlètes et des populations accréditées pendant leur transport, la sécurité des infrastructures de transport, le contrôle des véhicules et la sécurité tout au long des voies d’accès. De manière générale, leur objectif sera d’assurer un fonctionnement sûr et fiable du dispositif de transport entre les sites de compétition et de non-compétition.

Testing transport-related facilities

Test events will be conducted before the Games, to provide the opportunity to check the following items, with a primary focus on testing travel time, operation schedule, and loading and unloading passengers (Also see Theme 8.2).

Games operations

Training mainly focused on the management of arrival/departure points and parking areas at each venue for the accredited vehicles (including coaches and buses), and the confirmation of procedures to arrange for drivers, vehicles, and back-up vehicles. Also, scheduling of the bus fleet and key depot operations will be tested physically or simulated. Finally, car fleet operations tests will be performed, including routing, reservations and venue loading/unloading.

Communication and coordination with public transport authorities

Through cooperation with public transport authorities such as those operating subways and buses, main stations near venues and access to and from them will be verified.

Command and control

Training on the operational management and emergency response of the transport staff, and cooperation with the police and other departments will take place.

Issues which surface during test events will be analysed and reviewed in detail, and any necessary improvements concerning the facilities and operations will be implemented. Thereafter, repeatedly testing the improvements will help maximise the operational efficiency of the facilities and transport system for the Tokyo 2020 Games.

Games Traffic Command and Communication

13.22 Clear Games-time responsibilities

Operations and management structure

Tokyo’s public transport facilities, such as railways and bus services, are operated by the respective companies under the comprehensive management of the MLIT. These companies have their own operational centres to ensure punctual and safe services and to react to emergency situations.

Tokyo’s traffic control is managed by the TMPD Traffic Control Centre. It collects real-time traffic information on main arterial roads in Tokyo and the adjoining prefectures 24 hours a day. This is used to control traffic by optimally regulating traffic lights through computers, and to provide drivers through traffic information about congested roads and accidents.

The expressway network is monitored by the traffic control system of each expressway company. The expressway companies cooperate with the TMPD Traffic Control Centre to provide drivers with real-time traffic information, including congestion reports, route guidance diagrams, and estimated travel times. When any abnormal conditions, such as accidents, are detected through CCTV (closed circuit television) and other means, immediate actions take place in cooperation with the police.

Transport operations centre during Games-time

During Games-time, the OTC, established within the authority of TOCOG, will work closely with the MLIT and the TMPD to manage the overall Games transport operations. The OTC will receive road and traffic information from the TMPD Traffic Control Centre, general road information from the MLIT, and information on public transport operations from the respective operators. The OTC will analyse the data and promptly feedback possible solutions. Then, the results of the implemented measures will be reported back to the OTC. In this way, the OTC will be able to coordinate efficient Games transport operations and ensure minimal impact on daily traffic.

Effective coordination between Transport and Security Departments

The OTC and the TOCOG Security Department will work closely together from the planning stage to share information and become involved in each other’s strategic planning.

Working together, the TMPD and the TOCOG Security Department will implement measures covering issues such as the safety of the athletes and accredited personnel during transport, transport infrastructure security, vehicle screening, and security throughout the access routes. Overall, their aim will be to provide a safe and reliable transport system operating between competition and non-competition venues.

Dans une situation d'urgence, comme un grave accident de la circulation, les informations relatives au trafic olympique centralisées à l'OTC seront pleinement exploitées, et des actions concertées seront menées avec la TMPD et le Département sécurité du TOCOG pour mettre en œuvre les mesures appropriées.

Garanties

Veuillez vous reporter au dossier de garanties pour les documents signés.

13.23 Information et communication

Depuis de nombreuses années, Tokyo est le leader mondial des avancées technologiques appliquées à la gestion du trafic et la communication relative à la circulation.

Des ITS (systèmes de transport intelligents) de dernière génération

En recourant à des ITS et à leurs technologies de télécommunication de pointe, Tokyo est parvenue à optimiser la gestion du trafic et à améliorer la sûreté, l'efficacité et le confort sur les routes. Ces systèmes sont régulièrement améliorés. L'infrastructure basée sur ces technologies avancées sera pleinement utilisée pendant les Jeux afin d'assurer un fonctionnement efficace du dispositif de transport.

Le système de navigation par satellite de la technologie ITS constitue le cœur de ce système d'information. Il se compose des éléments suivants :

Système d'information et de communication embarqué (VICS)
Le VICS affiche des informations relatives aux difficultés de circulation sur les écrans des systèmes de navigation par satellite. Il propose des itinéraires alternatifs en fonction des dernières informations routières. Près de 34 millions de véhicules sont déjà équipés du VICS au Japon. En 2020, tous les véhicules accrédités seront équipés de ce système et de ses services à la pointe. Cela garantira un service de transport plus sûr et très fiable pour les populations accréditées.

Système de télépéage (ETC)
Les véhicules équipés avec le système ETC peuvent passer une barrière de péage sans s'arrêter, le système collectant automatiquement les frais de péage. Environ 90% des usagers des autoroutes de Tokyo utilisent aujourd'hui ce système. Tous les véhicules accrédités en seront équipés afin de faciliter les trajets.

La régulation et la gestion du trafic, qui s'appuient sur le Système de gestion universelle du trafic (UTMS), un nouveau système de contrôle de la circulation adopté et promu par les autorités policières, comprennent les fonctions suivantes :

Systèmes de contrôle du trafic intégré (ITCS)
Il s'agit d'un système régulant les feux tricolores et autres équipements identiques en fonction d'informations routières recueillies par des détecteurs automatiques de véhicules ou par d'autres dispositifs. Ce système devrait largement contribuer à la sécurité routière et l'efficacité des transports en améliorant les flux logistiques et en encourageant l'usage des transports publics.

Systèmes d'information mobile avancés (AMIS)
D'ici à 2020, le nombre d'appareils installés dans les rues de Tokyo - tels que des balises et des caméras - sera augmenté afin d'accroître le volume et la précision des informations recueillies. Cela permettra de fournir aux conducteurs des informations routières en temps réel - notamment sur les difficultés de circulation, les limitations du trafic et les temps de trajet - par divers moyens de communication, dont les balises et les panneaux d'information de circulation.

Système de priorité de transport public (PTPS)
Ce système assure la gestion appropriée du trafic. En régulant les feux tricolores, il donne la priorité aux véhicules de transport public, notamment les bus, afin de garantir la ponctualité des opérations de transport. Ce dispositif contrôle le bon fonctionnement et le respect des horaires des véhicules de transport public, et permet d'assurer la gestion des flux de circulation.

Systèmes de contrôle des opérations mobiles (MOCS)
Adopté lors des Jeux Olympiques d'hiver de Nagano en 1998, ce système garantit l'efficacité des flux humains et logistiques tout en améliorant les opérations de transport routier. Ce système sera utilisé pendant les Jeux de Tokyo 2020.

Tenir le public informé

L'OTC mènera une série de campagnes de communication publique afin d'informer le grand public sur les mesures de contrôle du trafic pendant la période des Jeux et afin d'encourager l'utilisation des transports publics. La campagne générale d'information sera lancée un an avant l'événement, suivie d'une campagne intensive six mois plus tard. Ces informations seront largement diffusées via différents supports, notamment par le biais de brochures, de journaux, de la télévision et d'Internet. Des informations pratiques, notamment sur les solutions alternatives existantes pour minimiser l'impact, seront fournies aux populations locales directement concernées par ces mesures de transport.

À travers cette campagne, l'OTC fournira des informations relatives à la circulation en coopération avec le centre de régulation du trafic de la TMPD et les compagnies ferroviaires par l'utilisation de systèmes de navigation par satellite et d'information ferroviaires.

In the event of an emergency, such as a major traffic accident, the Olympic-related traffic information gathered at the OTC will be fully used and closely coordinated actions taken, with the TMPD and the TOCOG Security Department, to carry out the appropriate measures.

Guarantees

Please refer to the Guarantees File for the signed guarantees.

13.23 Information and communication

Tokyo has for many years been a world leader in the implementation of advanced technologies in traffic management and traffic communication.

State-of-the-art ITS (Intelligent Transport Systems)

Through ITS that uses state-of-the-art telecommunication technologies, Tokyo has achieved efficient traffic management, and improvement of safety, efficiency, and comfort on the roads. Such technologies are continuously upgraded and the infrastructure based on such highly advanced technologies will be fully used during the Games to provide an efficient transport system operation.

The core of the information system is the ITS satellite navigation system which has the following components:

Vehicle Information and Communication System (VICS)
VICS is an information system that displays information about traffic congestions on the satellite navigation system screen. It suggests alternative routes based on the latest traffic information. Nearly 34 million vehicles in Japan are already equipped with VICS. In 2020, all accredited vehicles will be equipped with this system which allows for the provision of cutting edge services. In doing so, safer and highly reliable transport services will be provided to accredited personnel.

Electronic Toll Collection (ETC)
Vehicles equipped with ETC can go through a toll booth without stopping. The system automatically collects the fare. Use of ETC on Tokyo's motorways has already reached approximately 90%. All accredited vehicles will be equipped with ETC to support the efficient travel.

Traffic control and management is composed of the following functions, with the core being the Universal Traffic Management Systems (UTMS), a new traffic control system adopted and promoted by the police authorities:

Integrated Traffic Control Systems (ITCS)
A system that controls traffic lights and similar devices based on traffic information gathered by the vehicle detectors and similar means. It is expected to contribute greatly towards traffic safety and efficiency by improving logistics movement and promoting the use of mass transit;

Advanced Mobile Information Systems (AMIS)
The number of devices such as light beacons and cameras installed along Tokyo's streets will be increased by 2020 in order to increase the amount and precision of the information collected. This will provide drivers with real-time traffic information, such as congested roads, traffic restrictions, and travel time, via various media including light beacons and traffic information boards;

Public Transport Priority Systems (PTPS)
This system ensures appropriate management of general traffic. It gives priority to public transport vehicles, such as buses, by controlling traffic lights to ensure punctuality in the schedule. The system monitors the efficient operation and schedule of public transport vehicles and manages its traffic flow;

Mobile Operation Control Systems (MOCS)
This system, adopted during the Nagano 1998 Olympic Winter Games, ensures the efficiency of human and logistics flows while enhancing road transport operations. The system will be used during the Tokyo 2020 Games.

Keeping the public informed

The OTC will promote a series of PR campaigns to inform the general public of traffic measures during the Games and encourage the use of public transport. The general information campaign will be launched one year in advance and an intensive campaign six months in advance. Such information will be widely distributed via means of pamphlets, newspapers, television and the Internet. Local communities directly affected by the traffic measures will be provided with useful information about alternative solutions to minimise impact.

Moreover, through this campaign, the OTC will provide traffic information in cooperation with the TMPD Traffic Control Centre and railway companies through the use of satellite navigation and railway information systems.