

14

Transport
Transport



Pratique et connecté

- 80 % des athlètes logés à moins de 20 minutes de leurs lieux de compétition
- L'aéroport le mieux desservi au monde
- 10 lignes ferroviaires capables d'acheminer 240 000 personnes par heure jusqu'au parc olympique (à sept minutes du centre de Londres par la navette *Olympic Javelin*)
- 240 km de couloirs de circulation réservés aux Jeux.

Convenient and connected

- 80% of athletes within 20 minutes of their events
- The best-connected airport in the world
- 10 railway lines carrying 240,000 people every hour to the Olympic Park (with central London seven minutes away via the *Olympic Javelin* shuttle)
- 240 km of dedicated Olympic lanes.



Étendu, fiable, sûr et efficace

Les athlètes se rendent aux Jeux pour y participer, pas pour passer leur temps dans les transports. Aussi les projets de London 2012 pour les Jeux Olympiques et Paralympiques feront-ils en sorte que le trajet à effectuer par 80 % des athlètes pour rejoindre leur site de compétition soit inférieur à 20 minutes.

Le vaste réseau routier et ferroviaire londonien et sa multitude de correspondances internationales joueront un rôle fondamental dans la concrétisation de notre plan. Long de 240 km, le réseau routier olympique (ORN) comportera des voies de circulation réservées à la famille olympique, ce qui permettra d'éviter les encombrements et de bénéficier de temps de trajet plus courts. Ce concept de gestion prioritaire du trafic est bien établi à Londres, qui fait figure de leader mondial dans la mise en œuvre de systèmes de péage urbain et de voies prioritaires pour les bus.

Londres a une infrastructure de transport public de grande capacité. Jusqu'à 12 millions de trajets sont effectués quotidiennement. Cependant, pendant la période des Jeux, en août, la demande est toujours en baisse, cette baisse atteignant jusqu'à 20 %. Ainsi, la demande additionnelle de 5 % occasionnée par les Jeux pourra donc être aisément absorbée.

Londres jouit d'une vaste expérience en matière de gestion des transports intégrée pour les grandes manifestations. Au cours des deux dernières années, Transport for London (TfL) et London 2012 ont élaboré des plans détaillés examinant les besoins de tous les groupes d'usagers des transports pendant les Jeux. Les résultats prouvent que Londres peut acheminer par les transports publics tous les spectateurs vers tous les sites chaque jour des Jeux, y compris ceux où l'affluence sera la plus grande. Nous avons également élaboré un programme complet de mise à l'épreuve et de vérification de l'aptitude opérationnelle pour la période précédant les Jeux.

Les services de transports publics à destination du parc olympique seront caractérisés par une capacité et une souplesse inégalées dans toute l'histoire des Jeux Olympiques. Le parc olympique sera desservi par 10 lignes ferroviaires distinctes, ayant une capacité horaire combinée de 240 000 personnes.

Si Londres se voit confier l'organisation des Jeux Olympiques, le gouvernement britannique adoptera une législation instituant une Autorité du transport olympique (Olympic Transport Authority ou OTA). L'OTA supervisera la gestion d'un programme de projets d'infrastructure connexes et sera responsable de la mise en œuvre d'une coordination et d'un contrôle intégrés du transport en temps réel durant les Jeux.

Le Channel Tunnel Rail Link (CTRL), ligne ferroviaire partant de l'entrée du Tunnel sous la Manche, permettra d'assurer un service ferroviaire temporaire à grande vitesse et de grande capacité entre la gare de St Pancras au centre de Londres et les sites du parc olympique, avec un temps de trajet de sept minutes. Ce service, baptisé *Olympic Javelin*, représentera une expérience sans précédent pour les spectateurs assistant aux Jeux en termes de vitesse, d'efficacité et de confort.

14.1 Infrastructure existante et supplémentaire*Fonds déjà engagés : USD 30 milliards pour améliorer les transports londoniens d'ici à 2012*

Dans le cadre d'un plan de dépenses à long terme déjà engagées, plus de USD 30 milliards vont être consacrés au système de transport londonien avant 2012. Le gouvernement britannique a récemment donné son feu vert au maire de Londres pour la mise en œuvre de plusieurs projets financés par une combinaison de fonds publics et privés, à savoir :

- L'extension du service train léger Docklands Light Railway (DLR) dans l'Est de Londres, y compris l'aéroport de Londres City
- Un renforcement de 50 % de la capacité du réseau DLR
- L'extension du métro est de Londres (East London Line)
- Remise en état et modernisation de toutes les stations de métro londoniennes.

Toute l'infrastructure bénéficiera de nouvelles lignes ferroviaires, gares et stations, d'améliorations majeures des services d'autobus, d'améliorations en termes de fiabilité et de résilience, de l'amélioration des routes et des intersections et de la modernisation des systèmes de gestion. Ces développements garantiront une capacité de transport énorme en 2012. Chaque site olympique sera desservi par au moins une ligne ferroviaire et une gare ou station et 90 % des sites olympiques disposeront d'au moins trois options de transport public.

Des travaux d'amélioration considérables sont prévus entre 2005 et 2012 pour la A13 et d'autres grands axes qui feront partie de l'ORN.

Le tableau 14.1 à la page 103 and 105 porte uniquement sur les éléments de l'infrastructure de transport directement en rapport avec la satisfaction des exigences de transport liées aux Jeux Olympiques. Les projets recensés sont ceux qui sont pertinents soit pour un site olympique spécifique ou un point d'échange vers des lignes ferroviaires desservant des sites olympiques. Tous les éléments de la table 14.1 sont appuyés par les garanties appropriées qui divisent les projets en sous-éléments indiquant les résultats attendus des projets de transport. Ces garanties font apparaître la nature de chaque projet pour les Jeux, les dispositions de financement, le calendrier d'exécution et l'engagement des partenaires.

Se référer à la section 14.1 du dossier des garanties pour les garanties signées.

Extensive, reliable, safe and efficient

Athletes attend the Games to compete, not to commute. That is why London 2012 plans for the Olympic and Paralympic Games will ensure that 80% of athletes will travel less than 20 minutes to their events.

London's extensive road and rail network and its wealth of international connections will be fundamental in delivering our plan. For the Olympic Family, the 240 km Olympic Route Network (ORN) will provide dedicated lanes for congestion-free travel and short journey times. Such prioritised traffic management is a well established concept in London, which leads the world in implementing congestion charging and bus priority schemes.

London has a high capacity public transport infrastructure. As many as 12 million journeys are made every day. However, during the period of the Games in August, travel demand is consistently down by as much as 20%. That will leave ample scope and capacity for the 5% additional demand generated by the Games.

London is thoroughly experienced in managing the integrated transportation requirements of large events. Transport for London (TfL) and London 2012 have, over the past two years, developed detailed plans addressing the needs of all Olympic travel user groups. The plans demonstrate that London can quickly and efficiently deliver all spectators to all venues on every day of the Games, including the busiest. We have also developed a comprehensive test and operational readiness programme for the period leading up to the Games.

Public transport service to the Olympic Park will have a capacity and flexibility unmatched in Olympic history. The Olympic Park will be served by 10 separate railway lines with a combined capacity of 240,000 people per hour.

The Channel Tunnel Rail Link (CTRL) will provide a special opportunity to run a temporary high speed, high capacity spectator rail service between St Pancras station in central London and the Olympic Park, with a journey time of seven minutes. This service, the Olympic Javelin, will provide an unprecedented experience for Olympic spectators in terms of speed, efficiency and comfort.

If London is elected Host City, the UK government will bring forward legislation to create an Olympic Transport Authority (OTA), as the body tasked with the responsibility for transport within the Olympic Delivery Authority (ODA). The OTA will oversee the programme management of related infrastructure projects and be responsible for the delivery of real-time integrated coordination and control of transport during the Games.

14.1 Existing and additional infrastructure*Already committed: \$30 billion to improve London's transport by 2012*

As part of an already-committed, long-term spending plan, more than \$30 billion will be spent on London's transportation system prior to 2012. The UK Government has recently agreed funding for the Mayor of London allowing him to press on with a number of schemes funded by a combination of public and private sector financing. These include:

- Extension of Docklands Light Railway (DLR) in east London including London City Airport
- 50% capacity enhancement across the DLR network
- Extension of the East London Metro
- Refurbishment and modernisation of all London Underground stations.

The entire infrastructure will benefit from new rail lines and stations, major enhancements of bus services, improvements in reliability and resilience, upgrading of roads and intersections and the upgrade of control systems. These developments will ensure massive transport capacity in 2012. Every Olympic venue will be served by at least one rail line and station and 90% of venues will be served by three or more public transport options.

The A13 and other major roads that will be part of the ORN have significant planned improvements between 2005 and 2012.

Table 14.1 on pages 103 and 105 includes only those transport infrastructure elements that are directly relevant to the delivery of the Olympic transport task. The schemes listed are those that are pertinent to either a specific venue or an interchange onto rail lines that serve venues. All elements of Table 14.1 are supported by the relevant guarantees that divide the schemes into sub-elements showing the deliverable components of transport projects. The guarantees illustrate the function of each scheme for the Games, funding arrangements, delivery schedule and stakeholder agreement.

Please see section 14.1 of the Guarantees File for the signed guarantees.

Table 14.1 **Infrastructure de transport existante, prévue et supplémentaire**

Existante – en place actuellement et qui ne fera l'objet d'aucune amélioration physique permanente avant les Jeux							
Type	Longueur (km) et capacité		Construction/Modernisation				
	À l'intérieur de la ville	Entre la ville et les sites extérieurs	Organisme responsable	Construction Début	Fin	Coût (en USD)	Source de financement
Lignes de chemin de fer/méтро							
1 District Line	64/2 voies	-	-	-	-	-	-
2 Hammersmith and City Line	27/2 voies	-	-	-	-	-	-
3 Stansted Express	20/2 voies	32/2 voies	-	-	-	-	-
4 Heathrow Express	26/2 voies	-	-	-	-	-	-
5 Ligne Londres-Brighton (Aéroport de Gatwick)	20/2 voies	50/2 voies	-	-	-	-	-
6 Ligne Londres Centre-Eton	18/6 voies	8/6 voies	-	-	-	-	-
7 Ligne Londres-Wimbledon	16/4 voies	-	-	-	-	-	-
Gares/Stations							
8 ExCeL/Prince Regent	-	-	-	-	-	-	-
9 Dome/North Greenwich	-	-	-	-	-	-	-
10 UEL Docklands	-	-	-	-	-	-	-
11 Greenwich – Train suburbain	-	-	-	-	-	-	-
12 Greenwich – Train léger	-	-	-	-	-	-	-
13 North Woolwich	-	-	-	-	-	-	-
14 Hyde Park Corner	-	-	-	-	-	-	-
15 Westminster	-	-	-	-	-	-	-
16 St John's Wood	-	-	-	-	-	-	-
17 Baker Street	-	-	-	-	-	-	-
18 Southfields	-	-	-	-	-	-	-
19 Wembley (3 gares)	-	-	-	-	-	-	-
20 Broxbourne	-	-	-	-	-	-	-
21 Windsor et Eton Central	-	-	-	-	-	-	-
22 Heathrow (4 gares)	-	-	-	-	-	-	-
23 Aéroport City	-	-	-	-	-	-	-
24 Aéroport de Gatwick	-	-	-	-	-	-	-
25 Terminal 5 – Heathrow	-	-	-	-	-	-	-
Routes							
26 Grand réseau routier indiqué	1860/3-6 voies	128/2-4 voies	-	-	-	-	-
27 Autoroutes	266/6-8 voies	145/4-6 voies	-	-	-	-	-
Prévue - des améliorations seront apportées avant 2012							
Lignes de chemin de fer/méτρο							
28 Jubilee Line	36,2/2 voies	-	TfL	2002	2009	USD 640 m	Publique/Privée
29 Central Line	72,4/2 voies	-	TfL	2002	2011	USD 96 m	Publique/Privée
30 Northern Line	58/2 voies	-	TfL	2003	2012	USD 500 m	Publique/Privée
31 Channel Tunnel Rail Link	16/2 voies	10/2 voies	LCR	1997	2007	USD 5,3 mds	Publique
32 Great Eastern Line	27/4 voies	-	DfT	2003	2009	USD 501 m	Publique/Privée
33 DLR Network	55,3/2 voies	-	TfL	2003	2011	USD 1,07 mds	Publique/Privée
34 Ligne Londres-Southend	23/2 voies	-	DfT	2003	2006	USD 92 m	Publique/Privée
35 Lignes West Anglia	18/4 voies	7/4 voies	DfT	2003	2006	USD 425 m	Publique/Privée
36 North London Line	65/2-4 voies	-	DfT	2006	2011	USD 169 m	Publique
37 Extension de Piccadilly Line jusqu'au terminal 5	3/2 voies	-	TfL	2002	2008	USD 100 m	Publique/Privée
38 Extension de Heathrow Express jusqu'au terminal 5	3/2 voies	-	BAA	2002	2008	USD 160 m	Privée
39 East London Line	22/ 2 voies	-	TfL	2006	2010	USD 1,0 mds	Publique/Privée
40 Ligne Londres-Weymouth	18/4 voies	382/2 voies	DfT	2003	2006	USD 496 m	Publique/Privée

Table 14.1 Existing, planned and additional transport infrastructure

Existing – will have no permanent physical improvements made prior to the Games							
Type of transport Infrastructure	Length (km) + capacity		Construction/upgrade				
	Within City boundary	From City boundary to venues	Body responsible	Construction start	End	Cost	Finance source
Rail lines							
1 District Line	64/2-tracks	-	-	-	-	-	-
2 Hammersmith and City Line	27/2-tracks	-	-	-	-	-	-
3 Stansted Express	20/2-tracks	32/2-tracks	-	-	-	-	-
4 Heathrow Express	26/2-tracks	-	-	-	-	-	-
5 London to Brighton Line (Gatwick Service)	20/2-tracks	50/2-tracks	-	-	-	-	-
6 Central London to Eton Line	18/6-tracks	8/6-tracks	-	-	-	-	-
7 London to Wimbledon Line	16/4-tracks	-	-	-	-	-	-
Stations							
8 ExCeL/Prince Regent	-	-	-	-	-	-	-
9 The Dome/North Greenwich	-	-	-	-	-	-	-
10 UEL Docklands	-	-	-	-	-	-	-
11 Greenwich – Suburban Rail	-	-	-	-	-	-	-
12 Greenwich – Light Rail	-	-	-	-	-	-	-
13 North Woolwich	-	-	-	-	-	-	-
14 Hyde Park Corner	-	-	-	-	-	-	-
15 Westminster	-	-	-	-	-	-	-
16 St John's Wood	-	-	-	-	-	-	-
17 Baker Street	-	-	-	-	-	-	-
18 Southfields	-	-	-	-	-	-	-
19 Wembley (3 stations)	-	-	-	-	-	-	-
20 Broxbourne	-	-	-	-	-	-	-
21 Windsor and Eton Central	-	-	-	-	-	-	-
22 Heathrow (4 stations)	-	-	-	-	-	-	-
23 City Airport	-	-	-	-	-	-	-
24 Gatwick Airport	-	-	-	-	-	-	-
25 Terminal 5 – Heathrow	-	-	-	-	-	-	-
Roads							
26 Major road network shown	1,860/3-6 lanes	128/2-4 lanes	-	-	-	-	-
27 Motorways	266/6-8 lanes	145/4-6 lanes	-	-	-	-	-
Planned – physical improvements to be made to improve performance and capacity prior to 2012							
Rail lines							
28 Jubilee Line	36.2/2-track	-	TfL	2002	2009	\$640m	Public/Private
29 Central Line	72.4/2-track	-	TfL	2002	2011	\$96m	Public/Private
30 Northern Line	58/2 tracks	-	TfL	2003	2012	\$500m	Public/Private
31 Channel Tunnel Rail Link	16/2-tracks	10/2-tracks	LCR	1997	2007	\$5.3bn	Public
32 Great Eastern Line	27/4-tracks	-	DfT	2003	2009	\$501m	Public/Private
33 DLR Network	55.3/2-tracks	-	TfL	2003	2011	\$1.07bn	Public/Private
34 London to Southend Line	23/2-tracks	-	DfT	2003	2006	\$92m	Public/Private
35 West Anglia Lines	18/4-tracks	7/4-tracks	DfT	2003	2006	\$425m	Public/Private
36 North London Line	65/2/4-tracks	-	DfT	2006	2011	\$169m	Public
37 Piccadilly Line extension to Terminal 5	3/2-track	-	TfL	2002	2008	\$100m	Public/Private
38 Heathrow Express extension to Terminal 5	3/2-track	-	BAA	2002	2008	\$160m	Private
39 East London Line	22/ 2-tracks	-	TfL	2006	2010	\$1.0bn	Public/Private
40 London – to Weymouth Line	18/4-tracks	382/2-tracks	DfT	2003	2006	\$496m	Public/Private

Table 14.1 **Infrastructure de transport existante, prévue et supplémentaire**

Prévue – des améliorations physiques seront apportées pour améliorer les performances et la capacité avant 2012 suite							
Type	Longueur (km) et capacité		Construction/Modernisation				
	À l'intérieur de la ville	Entre la ville et les sites extérieurs	Organisme responsable	Construction Début	Fin	Coût (en USD)	Source de financement
Gares/Stations							
41 Stratford International	-	-	CTRL	1997	2007	Incl. ds ligne 31	Publique/Privée
42 Ebbsfleet International	-	-	CTRL	1999	2007	Incl. ds ligne 31	Publique/Privée
43 King's Cross/St Pancras International	-	-	CTRL	1998	2007	Incl. ds ligne 31	Publique/Privée
44 Stratford Regional	-	-	DfT	2006	2010	USD 170 m	Publique/Privée
45 Woolwich Arsenal	-	-	TfL	2007	2009	USD 10 m	Publique/Privée
46 West Ham	-	-	TfL	2009	2011	USD 17 m	Publique/Privée
Routes							
47 A13	24/6 voies	-	TfL	2000	2004	USD 255 m	Publique
48 Autoroute M25 (Sorties 12-15 et Éperon d'Heathrow)	10/8 voies	-	DfT	2003	2007	USD 160 m	Publique/Privée
49 Voie circulaire du parc olympique	4/2-4 voies	-	ODA	2005	2009	USD 96 m	Publique/Privée
Voies réservées aux autobus							
50 East London Transit	10 km	-	TfL	2005	2006	USD 56 m	Publique/Privée
51 Greenwich Waterfront Transit	8,4 km	-	TfL	2006	2008	USD 40 m	Publique/Privée
Supplémentaire – infrastructure temporairement mise en place pour les Jeux (sauf la voie circulaire du parc olympique)							
Lignes de chemin de fer/méto							
52 Service ferroviaire spécial	16/2 voies	10/2 voies	DfT	2012	2012	USD 15 m	Publique
« Park-and-ride » / Rail							
53 « Park-and-ride » nord (6 000 voitures)	-	-	ODA	2011	2012	USD 17 m	Publique
54 « Park-and-ride » sud (6 000 voitures)	-	-	ODA	2011	2012	USD 17 m	Publique
55 « Park-and-rail » sud (9 000 voitures)	-	-	ODA	2012	2012	USD 9 m	Publique
56 Eton « Park-and-ride » (10 000 voitures)	-	-	ODA	2012	2012	USD 3,2 m	Publique
57 Wimbledon « Park-and-ride » (2 000 voitures)	-	-	ODA	2012	2012	USD 3,2 m	Publique
58 Weymouth « Park-and-ride » (1 000 voitures)	-	-	ODA	2012	2012	USD 1 m	Publique
Routes et aires de stationnement							
59 Aires de stationnement du parc olympique	-	-	ODA	2005	2009	USD 48 m	Publique/Privée
60 Réseau routier olympique de Londres	200/2	40/2	TfL	2012	2012	USD 32 m	Publique
Autres modes							
61 Nouvelles pistes cyclables	50 km	-	TfL	2009	2011	USD 10 m	Publique
62 Nouvelles voies piétonnes	30 km	-	TfL	2009	2011	USD 3 m	Publique
63 Nouveaux itinéraires de bus olympiques	150 km	-	TfL	2012	2012	USD 6 m	Publique

Table 14.1 Existing, planned and additional transport infrastructure

Planned – physical improvements to be made to improve performance and capacity prior to 2012 continued							
Type of transport Infrastructure	Length (km) + capacity		Construction/upgrade				
	Within City boundary	From City boundary to venues	Body responsible	Construction start	End	Cost	Finance source
Stations							
41 Stratford International	-	-	LCR	1997	2007	inc.in row 31	Public/Private
42 Ebbsfleet International	-	-	LCR	1999	2007	inc.in row 31	Public/Private
43 King's Cross/St Pancras International	-	-	LCR	1998	2007	inc.in row 31	Public/Private
44 Stratford Regional	-	-	DfT	2006	2010	\$170m	Public/Private
45 Woolwich Arsenal	-	-	TfL	2007	2009	\$10m	Public/Private
46 West Ham	-	-	TfL	2009	2011	\$17m	Public/Private
Roads							
47 A13	24/6 lanes	-	TfL	2000	2004	\$255m	Public
48 M25 (Junctions 12-15 and Heathrow Spur)	10/8 lanes	-	DfT	2003	2007	\$160m	Public/Private
49 Olympic Park Loop Road	4/2-4 lanes	-	ODA	2005	2009	\$96m	Public/Private
Bus transit lanes							
50 East London Transit	10 Km	-	TfL	2005	2006	\$56m	Public/Private
51 Greenwich Waterfront Transit	8.4 Km	-	TfL	2006	2008	\$40m	Public/Private
Additional – temporary infrastructure being put in for the Games (except Olympic Park Loop Road)							
Rail lines							
52 <i>Olympic Javelin</i> special rail service	16/2-tracks	10/2-tracks	DfT	2012	2012	\$15m	Public
Park-and-ride/Rail							
53 Northern park-and-ride (6,000 cars)	-	-	ODA	2011	2012	\$17m	Public
54 Southern park-and-ride (6,000 cars)	-	-	ODA	2011	2012	\$17m	Public
55 Southern park-and-rail (9,000 cars)	-	-	ODA	2012	2012	\$9m	Public
56 Eton park-and-ride (10,000 cars)	-	-	ODA	2012	2012	\$3.2m	Public
57 Wimbledon park-and-rides (2,000 cars)	-	-	ODA	2012	2012	\$3.2m	Public
58 Weymouth park-and-ride (1,000 cars)	-	-	ODA	2012	2012	\$1m	Public
Roads and parking							
59 Olympic Park parking areas	-	-	ODA	2005	2009	\$48m	Public/Private
60 London Olympic Route Network	200/2	40/2	TfL	2012	2012	\$32m	Public
Other modes							
61 New cycling routes	50 Km	-	TfL	2009	2011	\$10m	Public
62 New walking routes	30 Km	-	TfL	2009	2011	\$3m	Public
63 Olympic bus lines	150 Km	-	TfL	2012	2012	\$6m	Public

14.2 Plan de localisation des sites et infrastructure de transport

Venue location and transport infrastructure map

Ouvrir le rabat pour lire le plan/Open fold to see map >



1 Les transports de Londres : modernes, propres et confortables.

2 Emprunter le réseau de transports à Londres est devenu bien plus facile.

3 Les toiles de fond célèbres abondent.

4 Londres a les yeux fixés sur le nouvel horizon des Jeux.

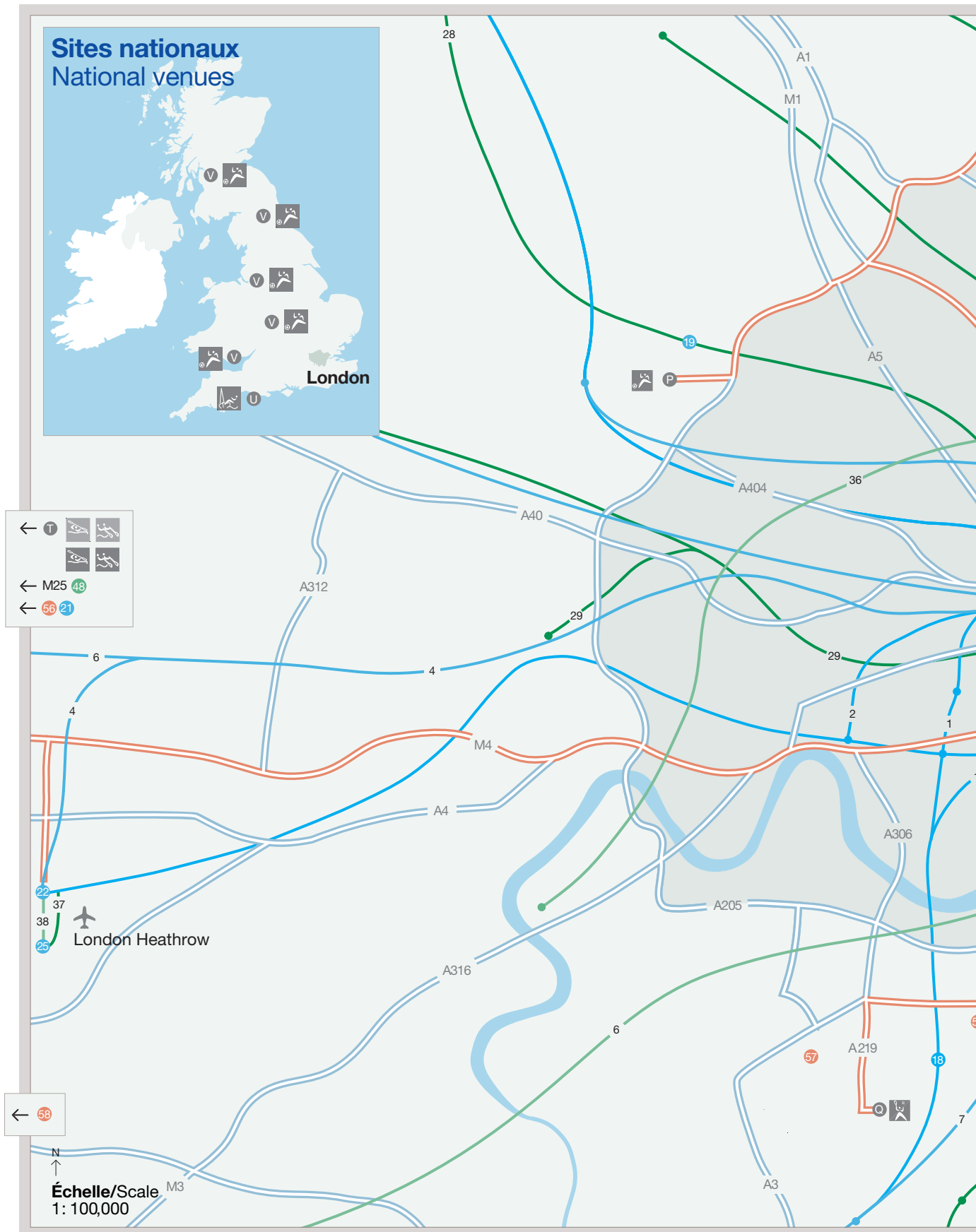
1 London transport: contemporary, clean and comfortable.

2 Navigating London's transport network is infinitely easier.

3 Iconic backdrops abound.

4 London looks to a new horizon with the Games.

14.2 Plan de localisation des sites et infrastructure de transport
Venue location and transport infrastructure map





Zone centrale
Central Zone

Parc olympique
Olympic Park

Village olympique
Olympic Village

Zone de la Tamise
River Zone

↑ 20 R ↑ ↑ ↑
 (Icons: wheelchair, person in wheelchair, person with walking stick)

↑ ✈ London Stansted ↑ 53
 (Icon: airplane)

→
 (Icons: wheelchair, person in wheelchair, person with walking stick)

↓ 24 ↓ ✈ London Gatwick
 (Icons: wheelchair, person in wheelchair, person with walking stick, airplane)

↓ Europe continentale/Mainland Europe
 (Icons: 42, 55, 54)

< Ouvrir le rabat pour lire le plan/Open fold to see map

Parc olympique Olympic Park

- A Stade olympique**
Olympic Stadium
Athlétisme/Athletics
- B Arènes sportives**
Sports Arenas
Basketball/Basketball
Escrime/Fencing
Handball/Handball
Pentathlon moderne (Tir/Escrime)
Modern Pentathlon
(Shooting/Fencing)
Volleyball/Volleyball
- C Vélodrome/Velodrome**
Cyclisme (BMX)/Cycling (BMX)
Cyclisme (Piste)/Cycling (Track)
- D Centre de hockey**
Hockey Centre
Hockey/Hockey
- E Centre aquatique**
Aquatics Centre
Natation/Swimming
Natation synchronisée
Synchronised Swimming
Pentathlon moderne (Natation)
Modern Pentathlon (Swimming)
Plongeon/Diving
Water-polo/Water Polo

Zone de la Tamise River Zone






- F Le Dôme/The Dome**
Basketball/Basketball
Gymnastique (Artistique)
Gymnastics (Artistic)
Gymnastique (Trampoline)
Gymnastics (Trampoline)
- G ExCeL**
Boxe/Boxing
Haltérophilie/Weightlifting
Judo/Judo
Lutte/Wrestling
Taekwondo/Taekwondo
Tennis de table/Table Tennis
- H UEL Docklands**
Water-polo/Water Polo
- I The Royal Artillery Barracks**
Tir/Shooting
- J Arène de Greenwich**
Greenwich Arena
Badminton/Badminton
Gymnastique (Rythmique)
Gymnastics (Rhythmic)
- K Greenwich Park**
Pentathlon moderne (Équitation/Course à pied)
Modern Pentathlon
(Riding/Running)
Sports équestres/Equestrian




Zone centrale Central Zone

- L Lord's Cricket Ground**
Tir à l'arc/Archery
 - M Regent's Park**
Baseball/Baseball
Cyclisme (Route)/Cycling (Road)
Softball/Softball
 - N Horse Guards Parade**
Volleyball de plage/Beach Volleyball
 - O Hyde Park**
Triathlon/Triathlon
 - P Wembley**
Football/Football
 - Q Wimbledon**
Tennis/Tennis
- Autres sites**
Other venues
- R Broxbourne Canoe**
Slalom Course
Canoë-kayak (Slalom)
Canoe/Kayak (Slalom)
 - S Weald Country Park**
Cyclisme (VTT)/Cycling (Mountain Bike)
 - T Eton Dorney**
Aviron/Rowing
Canoë-kayak (Eaux Calmes)
Canoe/Kayak (Flatwater)
 - U Weymouth and Portland**
Voile/Sailing
 - V Hampden Park/St James' Park/
Villa Park/Old Trafford/
Millennium Stadium**
Football/Football




Légende/Key

Méetro et trains/Tube and Trains:

-  **Lignes de métro et de trains existantes/Existing tube and train lines**
-  **Améliorations prévues aux lignes de métro et de train**
Planned improvements to tube and train lines
-  **Service de navette supplémentaire Olympic Javelin/Additional Olympic Javelin Service**
-  **Principaux échangeurs ferroviaires et de métro existants/Existing tube and train major interchanges**
-  **Améliorations prévues sur les principaux échangeurs ferroviaires et de métro/Planned improvements to tube and train major interchanges**

-  **Stations de métro et gares de trains existantes/Existing tube and train stations**
-  **Améliorations prévues sur les stations de métro et les gares de trains/Planned improvements to tube and train stations**
-  **N^{os} de lignes de métro et de train. Voir table 14.1/Tube and train line numbers refer to table 14.1**

Roads/Roads:

-  **Routes principales/Main roads**
-  **Itinéraire olympique principal**
Olympic main route
-  **Voie circulaire du parc olympique**
Olympic Park loop road

Sites de compétition et hébergement/Competition venues and accommodation:

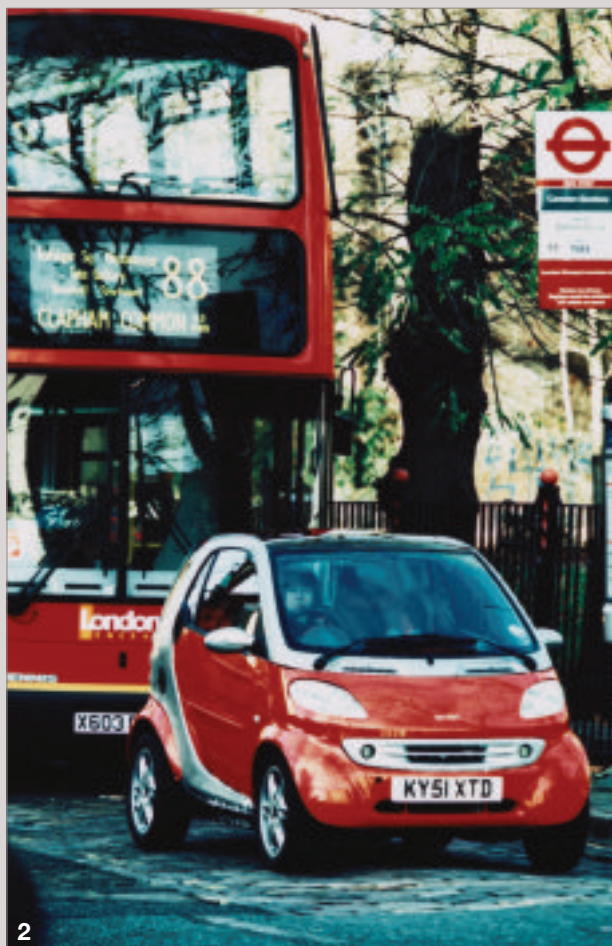
-  **Sites de compétition**
Competition venues
-  **Hébergement CIO**
IOC accommodation
- Sites de compétition et d'entraînement par disciplines**
Competition venues and training venues by sport:
-  **Sites de compétition par disciplines**
Competition venues by sport
-  **Sites d'entraînement par disciplines**
Training venues by sport

14.2 Plan des zones de sites et infrastructure de transport

Ouvrir le rabat pour lire le plan/Open fold to see map >



1



2



3



4

- 1 Europe continentale est accessible en train pour la journée.
- 2 Même les transports privés à Londres deviennent plus écologiques.

- 1 Mainland Europe is just a day trip away by rail.
- 2 Even private transport in London is getting ecologically smart.
- 3 The World Heritage Site at Kew: the tropics are only a tube ride away.
- 4 Hungerford Bridge: maillon d'un paradis piétonnier.

14.2 Venue and transport infrastructure zone maps

< Ouvrir le rabat pour lire le plan/Open fold to see map



1 Wimbledon accueille les foules avec succès depuis des décennies.
 2 L'efficacité des transports en commun à Londres permet de relativiser les distances.
 3 Station modernisée au centre historique de Londres.
 4 Les trajets de retour ne seront jamais problématiques, quelle que soit la foule.

1 Wimbledon has successfully handled crowds for decades.
 2 London's effective public transport puts distances into perspective.
 3 Modernised station in historic London.
 4 Getting home will never be a problem, no matter how big the crowds.

14.2 Plan des zones de sites et infrastructure de transport Venue and transport infrastructure zone maps

Ouvrir le rabat pour lire le plan/Open fold to see map >

Parc olympique Olympic Park

- A Stade olympique**
Olympic Stadium
Athlétisme/Athletics
- B Arènes sportives**
Sports Arenas
Basketball/Basketball
Escrime/Fencing
Handball/Handball
Pentathlon moderne (Tir/Escrime)
Modern Pentathlon (Shooting/Fencing)
Volleyball/Volleyball
- C Vélodrome/Velodrome**
Cyclisme (BMX)/Cycling (BMX)
Cyclisme (Piste)/Cycling (Track)
- D Centre de hockey**
Hockey Centre
Hockey/Hockey
- E Centre aquatique**
Aquatics Centre
Natation/Swimming
Natation synchronisée
Synchronised Swimming
Pentathlon moderne (Natation)
Modern Pentathlon (Swimming)
Plongeon/Diving
Water-polo/Water Polo

Zone de la Tamise River Zone

- F Le Dôme/The Dome**
Basketball/Basketball
Gymnastique (Artistique)
Gymnastics (Artistic)
Gymnastique (Trampoline)
Gymnastics (Trampoline)
- G ExCeL**
Boxe/Boxing
Haltérophilie/Weightlifting
Judo/Judo
Lutte/Wrestling
Taekwondo/Taekwondo
Tennis de table/Table Tennis
- H UEL Docklands**
Water-polo/Water Polo
- I The Royal Artillery Barracks**
Tir/Shooting
- J Arène de Greenwich**
Greenwich Arena
Badminton/Badminton
Gymnastique (Rythmique)
Gymnastics (Rhythmic)
- K Greenwich Park**
Pentathlon moderne (Équitation/Course à pied)
Modern Pentathlon (Riding/Running)
Sports équestres/Equestrian




Zone centrale Central Zone

- L Lord's Cricket Ground**
Tir à l'arc/Archery
- M Regent's Park**
Baseball/Baseball
Cyclisme (Route)/Cycling (Road)
Softball/Softball
- N Horse Guards Parade**
Volleyball de plage/Beach Volleyball
- O Hyde Park**
Triathlon/Triathlon




Légende/Key

Méto et trains/Tube and Trains:

-  **Lignes de méto et de trains existantes/Existing tube and train lines**
-  **Améliorations prévues aux lignes de méto et de train**
Planned improvements to tube and train lines
-  **Service de navette supplémentaire Olympic Javelin/Additional Olympic Javelin Service**
-  **Principaux échangeurs ferroviaires et de méto existants/Existing tube and train major interchanges**
-  **Améliorations prévues sur les principaux échangeurs ferroviaires et de méto/Planned improvements to tube and train major interchanges**

-  **Stations de méto et gares de trains existantes/Existing tube and train stations**
-  **Améliorations prévues sur les stations de méto et les gares de trains/Planned improvements to tube and train stations**
-  **N^{os} de lignes de méto et de train. Voir table 14.1/Tube and train line numbers refer to table 14.1**

Roads/Roads:

-  **Routes principales/Main roads**
-  **Itinéraire olympique principal**
Olympic main route
-  **Voie circulaire du parc olympique**
Olympic Park loop road

-  **Promenade**
Footpath
-  **Piste cyclable**
Cycle path

Sites de compétition et hébergement/Competition venues and accommodation:

-  **Sites de compétition**
Competition venues
-  **Sites de compétition par disciplines**
Competition venues by sport
-  **Hébergement CIO**
IOC accommodation

Parc olympique
Olympic Park



Zone de la Tamise
River Zone



Zone centrale
Central Zone



Table 14.3 **Données aéroportuares**

Pour les emplacements, voir plan 14.2	Aéroport de Londres Heathrow		Aéroport de Londres Gatwick		Aéroport de Londres Stansted		Aéroport de Londres City	
	Existant (2004)	Prévu (2012)	Existant (2004)	Prévu (2012)	Existant (2004)	Prévu (2012)	Existant (2004)	Prévu (2012)
Nombre de terminaux	4	5 (2008)	2	2	1	1	1	1
Nombre de portes d'embarquement internationales	153	210	105	105	67	88	13	23
Nombre de portes d'embarquement nationales	13	13	7	7	8	8		
Passagers/heure	15 000	22 000	10 000	12 000	6 000	10 000	2 000	5 000
Mouvements/heure	87	90	50	50	50	50	32	40
Interdiction des vols de nuit	Les éventuelles restrictions applicables aux vols dans la région de Londres seront sans incidence sur les Jeux Olympiques							

Types et distances des liaisons de transport vers les aéroports

Aéroport	Destination olympique	Liaisons de transport de surface	
		Type	Distance (km)
Londres Heathrow (LHR) (principal aéroport international)	Hôtel CIO	Autoroute/axe principal	26
	Village olympique	Autoroute/axe principal	39
	CIRTV/PPP	Autoroute/axe principal	37
Londres Gatwick (LGW)	Hôtel CIO	Autoroute/axe principal	42
	Village olympique	Autoroute/axe principal	50
	CIRTV/PPP	Autoroute/axe principal	48
Londres Stansted (LST)	Hôtel CIO	Autoroute/axe principal	42
	Village olympique	Autoroute/axe principal	31
	CIRTV/PPP	Autoroute/axe principal	32
Londres City (LC)	Hôtel CIO	Autoroute/axe principal	17
	Village olympique	Autoroute/axe principal	12
	CIRTV/PPP	Autoroute/axe principal	9

A1 – Transport aérien**14.3 Les aéroports londoniens***La capacité actuelle dépasse largement les besoins anticipés*

La capacité des aéroports internationaux londoniens dépasse déjà considérablement les besoins des Jeux Olympiques et Paralympiques. L'achèvement du Terminal 5 à Heathrow en 2008 offrira encore plus de capacité et de résilience.

L'arrivée de la famille olympique à Londres Heathrow représentera 1% de la capacité passagers horaire (calculé sur la base des arrivées à Sydney 2000 aux jours de pointe). Heathrow sera le principal aéroport d'accueil pour le trafic aérien international durant les Jeux. Les trois autres aéroports internationaux de la ville – Londres Gatwick, Londres Stansted et Londres City – apporteront un soutien supplémentaire.

Outre l'accès routier, chaque aéroport est desservi par des liaisons ferroviaires rapides comme suit :

- De Londres Heathrow, le trajet jusqu'au centre de Londres est seulement de 15 minutes en train par le service Heathrow Express qui arrive à la gare de Paddington. En dehors des solutions de transport « famille olympique » dédiées, cette liaison est celle qui dessert le mieux les hôtels du CIO et les hôtels des médias

- De Londres Stansted, le trajet jusqu'au centre de Londres est de 45 minutes en train par le service Stansted Express qui arrive à la gare de Liverpool Street. En 2005, des services directs depuis Stansted desserviront Stratford Station, à côté du village olympique et du parc olympique. Pour les Jeux Olympiques et Paralympiques, la fréquence de ces services directs sera augmentée
- De Londres Gatwick, le trajet jusqu'au centre de Londres (gare de Victoria) est de 30 minutes en train
- De Londres City, le trajet jusqu'au centre de Londres est de 23 minutes. De plus, l'aéroport n'est qu'à 14 minutes du parc olympique et à neuf minutes du CIRTV/PPP.

Les directeurs généraux de BAA plc (British Airports Authority) et de l'aéroport de Londres City ont fourni des garanties relativement à toutes les améliorations de capacité aéroportuaire prévues pertinentes.

Se référer à la section 14.3 du dossier des garanties pour la garantie signée.

Table 14.3 Airport data

For locations see map 14.2	London Heathrow Airport		London Gatwick Airport		London Stansted Airport		London City Airport	
	Existing (2004)	Planned (2012)	Existing (2004)	Planned (2012)	Existing (2004)	Planned (2012)	Existing (2004)	Planned (2012)
Number of terminals	4	5 (2008)	2	2	1	1	1	1
Number of international departure gates	153	210	105	105	67	88	13	23
Number of national departure gates	13	13	7	7	8	8		
Passengers/hour	15,000	22,000	10,000	12,000	6,000	10,000	2,000	5,000
Runway movements/hour	87	90	50	50	50	50	32	40
Night flight ban	Any restrictions on flights in the London area will not have an impact on the Olympic Games							

Types and lengths of airport transport links

Airport	Olympic Destination	Surface Transport Links	
		Type	Length (km)
London Heathrow (LHR) (Main international airport)	IOC Hotel	Motorway/main road	26
	Olympic Village	Motorway/main road	39
	MPC/IBC	Motorway/main road	37
London Gatwick (LGW)	IOC Hotel	Motorway/main road	42
	Olympic Village	Motorway/main road	50
	MPC/IBC	Motorway/main road	48
London Stansted (LST)	IOC Hotel	Motorway/main road	42
	Olympic Village	Motorway/main road	31
	MPC/IBC	Motorway/main road	32
London City (LC)	IOC Hotel	Motorway/main road	17
	Olympic Village	Motorway/main road	12
	MPC/IBC	Motorway/main road	9

A1 Air transport

14.3 London's airports

Current capacity far exceeding projected requirements

The capacity of London's international airports already significantly exceeds the requirements of the Olympic and Paralympic Games. The completion of Terminal 5 at Heathrow in 2008 will provide even more capacity and resilience.

The arrival of the Olympic Family at London Heathrow will represent 1% of the hourly passenger capacity (based on peak day arrivals to Sydney 2000). Heathrow will operate as the main gateway airport for international air traffic during the Games. Additional support will come from the city's three other major international airports: London Gatwick, London Stansted and London City.

In addition to road access, each airport is served by fast rail links as follows:

- From London Heathrow, travel time is only 15 minutes by rail to central London via the Heathrow Express to Paddington station

- From London Stansted, travel time is 45 minutes by rail to central London via the Stansted Express to Liverpool Street station. In 2005, direct services from Stansted will serve Stratford station, adjacent to the Olympic Village and the Olympic Park. For the Olympic and Paralympic Games, the frequency of these direct services will be increased
- From London Gatwick, travel time is 30 minutes by rail to London Victoria station
- From London City Airport, travel time is 23 minutes to central London, only 14 minutes to the Olympic Park and nine minutes to MPC/IBC.

The Chief Executives of BAA plc (British Airports Authority) and London City Airport have given guarantees in relation to all the relevant projected airport capacity improvements.

Please see section 14.3 of the Guarantees File for the signed guarantees.

14.4 Réseau de dessertes

Londres : la ville la mieux desservie au monde

Londres est la ville la mieux desservie au monde en matière de déplacements internationaux. Londres Heathrow totalise à lui seul 4 307 vols internationaux hebdomadaires sans escale vers 183 destinations. Globalement, les aéroports londoniens accueillent plus de 9 000 vols hebdomadaires. Le tableau 14.4 fournit la ventilation géographique de ces vols.

Table 14.4 **Réseau de dessertes**

Continent desservi	Grandes villes desservies	Nombre de vols hebdomadaires sans escale				
		Total Londres	LHR	LGW	LST	LC
Afrique	Johannesburg	38	35	3	-	-
	Lagos	14	14	-	-	-
	Autres villes	185	157	28	-	-
	Sous-total	237	206	31	-	-
Asie	Singapour	49	49	-	-	-
	Tokyo	44	44	-	-	-
	Autres villes	250	247	3	-	-
	Sous-total	343	340	3	-	-
Australie	Melbourne	14	14	-	-	-
	Sydney	28	28	-	-	-
	Auckland	7	7	-	-	-
	Sous-total	49	49	-	-	-
Europe	Paris	257	194	31	0	32
	Dublin	316	134	68	86	28
	Amsterdam	285	168	63	20	34
	Genève	147	68	39	-	40
	Autres villes	4 379	1 967	1 029	1 184	199
	Sous-total	5 384	2 531	1 230	1 290	333
Amérique du Nord	New York	182	168	14	-	-
	Chicago	87	87	-	-	-
	Toronto	60	53	7	-	-
	Autres villes	676	455	221	-	-
	Sous-total	1 005	763	242	-	-
Amérique du Sud	Rio de Janeiro	10	10	-	-	-
	Buenos Aires	7	4	3	-	-
	Autres villes	105	62	43	-	-
	Sous-total	122	76	46	-	-
Moyen-Orient	Dubai	76	55	21	-	-
	Istanbul	38	35	3	-	-
	Autres villes	296	252	13	31	-
	Sous-total	410	342	37	31	-
Total international		7 550	4 307	1 589	1 321	333
Royaume-Uni vols intérieurs	Edimbourg	302	130	68	38	66
	Glasgow	200	129	40	31	-
	Manchester	238	132	44	15	47
	Autres villes	788	222	274	174	118
	Royaume-Uni	1 528	613	426	258	231
Total		9 078	4 920	2 015	1 579	564

A2 – Autoroutes, routes principales et stationnement

14.5 Réseau routier de Londres

Sûr, et rapide pour la famille olympique

Le réseau londonien d'autoroutes et de routes principales est sûr, sécurisé et extrêmement bien maîtrisé. Grâce à cette maîtrise du réseau, et en profitant de la réduction estivale de la circulation routière à Londres, le Réseau routier olympique (ORN) dédié va permettre à la famille olympique de voyager facilement, avec efficacité et en toute confiance vers et depuis tous les sites olympiques, et ce en permanence.

Les processus de régulation de la circulation routière britanniques sont bien développés et matures. Selon un rapport officiel intitulé Performance en matière de sécurité des transports au sein de l'Union européenne, le Royaume-Uni peut se prévaloir du plus faible taux d'accidents de la route mortels de tous les pays d'Europe. En raison de la culture respectueuse de la loi du Royaume-Uni, les automobilistes accepteront sans difficulté les changements de la réglementation routière.

Londres est le numéro un mondial de la conception et de la mise en œuvre de programmes de gestion des encombrements urbains et de régulation de la circulation. Le système de péage urbain, introduit dans le centre de Londres en février 2003, a permis de réduire les encombrements de plus de 30 % dans la zone visée.

Le plan du parc olympique en 14.2 indique le réseau routier principal à proximité des sites olympiques. Des artères particulièrement importantes, dont la A13, verront leur capacité considérablement accrue avant 2012. La voie circulaire du parc olympique (Olympic Park Loop Road) et le réseau routier interne du parc olympique permettront aux groupes accrédités de se déplacer en toute sécurité et de manière pratique.

La zone de la rivière est desservie par la M11, la A13, la A20, la A104 et la A2.

La zone centrale de Londres se trouve dans la zone de péage urbain ou à proximité de celle-ci. Aussi, les flux quotidiens de circulation traversant le centre de Londres sont-ils réduits à un minimum. Un réseau routier principal bien géré et maîtrisé de façon centrale permettra à la famille olympique d'avoir facilement accès aux sites.

Eton Dorney et Londres Heathrow sont directement reliés au centre de Londres par l'autoroute M4. Outre l'hébergement au village olympique, les athlètes participant à des épreuves à Eton Dorney se verront proposer un autre lieu d'hébergement à proximité du site afin de pouvoir s'y rendre facilement tous les jours, pour l'entraînement ou pour la compétition.

Tous les sites d'entraînement sont bien desservis par le réseau routier londonien existant. Des mesures complémentaires de gestion du trafic permettront aux athlètes d'accéder aux installations d'entraînement à tout moment de la journée grâce à un système de réservation et à des services réguliers. À dessein, 90 % de tous les sites d'entraînement seront à 30 minutes maximum des lieux d'hébergement des athlètes via des itinéraires désignés.

14.4 Flight network

London: the world's best connected city

London is the world's best connected city for international travel. London Heathrow alone handles 4,307 international flights every week direct to 183 destinations. Collectively, London's airports handle more than 9,000 inbound flights every week. Table 14.4 describes the geographic breakdown.

Table 14.4 Flight network (2004)

Continent served	Major cities served	Direct flights per week				
		Total London	LHR	LGW	LST	LC
Africa	Johannesburg	38	35	3	-	-
	Lagos	14	14	-	-	-
	Other cities	185	157	28	-	-
	Sub-total	237	206	31	-	-
Asia	Singapore	49	49	-	-	-
	Tokyo	44	44	-	-	-
	Other cities	250	247	3	-	-
	Sub-total	343	340	3	-	-
Australasia	Melbourne	14	14	-	-	-
	Sydney	28	28	-	-	-
	Auckland	7	7	-	-	-
	Sub-total	49	49	-	-	-
Europe	Paris	257	194	31	-	32
	Dublin	316	134	68	86	28
	Amsterdam	285	168	63	20	34
	Geneva	147	68	39	-	40
	Other cities	4,379	1,967	1,029	1,184	199
	Sub-total	5,384	2,531	1,230	1,290	333
North America	New York	182	168	14	-	-
	Chicago	87	87	-	-	-
	Toronto	60	53	7	-	-
	Other cities	676	455	221	-	-
	Sub-total	1,005	763	242	-	-
South America	Rio de Janeiro	10	10	-	-	-
	Buenos Aires	7	4	3	-	-
	Other cities	105	62	43	-	-
	Sub-total	122	76	46	-	-
Middle East	Dubai	76	55	21	-	-
	Istanbul	38	35	3	-	-
	Other cities	296	252	13	31	-
	Sub-total	410	342	37	31	-
Total international		7,550	4,307	1,589	1,321	333
UK national	Edinburgh	302	130	68	38	66
	Glasgow	200	129	40	31	-
	Manchester	238	132	44	15	47
	Other cities	788	222	274	174	118
	UK	1,528	613	426	258	231
Total		9,078	4,920	2,015	1,579	564

A2 Motorways, main roads and parking

14.5 London's roads

Safe and quick for the Olympic Family

London's motorway and main road system is safe, secure and extremely well-controlled. Using these controls, and taking advantage of the summer reduction in London's road traffic, the dedicated Olympic Route Network (ORN) will enable the Olympic Family to travel to and from all venues with ease, efficiency and certainty at all times.

The UK's road traffic management control processes are well developed and mature. As stated in the official report titled *Transport Safety Performance in the EU*, the UK has the lowest road fatality rates of any country in Europe. The UK's law-abiding road culture means that drivers will readily accept and adapt to the ORN.

London is the world leader in the design and implementation of urban congestion management and traffic control schemes. The congestion charging system started in central London in February 2003 has reduced congestion in the zone by over 30%.

All venues are well served by London's existing main road and motorway network. The principal routes to and from the Olympic Park are the A13, A11, A12 and the A102. The Olympic Park map in 14.2 shows the main road network around the Olympic venues.

Key routes, including the A13, will have their capacities significantly upgraded before 2012. The Olympic Park Loop Road and internal road network will allow secure and convenient access for accredited client groups.

The River Zone is served by the M11, A13, A20, A104 and A2.

The Central London Zone is within or close to the congestion charge zone. As a result, everyday traffic flows through central London are kept to a minimum. A well managed and centrally controlled main road network will provide doorstep venue access for the Olympic Family.

Eton Dorney and London Heathrow are linked directly to central London by the M4 motorway. In addition to their accommodation in the Olympic Village, athletes competing at Eton Dorney will be offered supplementary housing close to the venue in order to provide easy daily access for both training and competing.

All training venues are well served by London's existing road network. Traffic management measures will enable athletes to gain access to training facilities at any time of day through both a booking system and regular scheduled services. By design, 90% of all training venues will be within 30 minutes of athlete accommodation via designated routes.

Itinéraires et planification de secours font partie intégrante de la stratégie de transport routier de London 2012 pour la famille olympique. De nombreux itinéraires de rechange sont prévus pour accéder à tous les sites de compétition et autres sites olympiques en cas d'incident imprévu. La gestion de tous les itinéraires par une instance unique pendant les Jeux permettra aux responsables des opérations de transport de prendre des décisions rapides et éclairées.

14.6 Stationnement

Aménagements sur place amplement suffisants pour la famille olympique ; formules « park and ride » pratiques pour les spectateurs

La famille olympique

En s'appuyant sur une connaissance précise des besoins de stationnement et des opérations en matière de parcs de véhicules pour la famille olympique, l'OTA fournira des places de stationnement suffisantes sur tous les sites de compétition et autres sites olympiques – même aux périodes de pointe des journées de compétition les plus chargées.

Le tableau 14.6 indique l'aire totale de stationnement mise à la disposition de la famille olympique sur tous les sites. Sur les sites de compétition et autres, les aires de stationnement et les zones opérationnelles seront séparées selon les groupes d'utilisateurs. Les aires de stationnement pour le groupe d'utilisateurs T1 et les dignitaires seront situées sur les sites mêmes, tandis que toutes les aires de stationnement T2-T5 se trouveront à cinq minutes du site tout au plus. Tous les clients T1-T5 seront déposés et repris à l'entrée du site.

Les sites opérationnels de dépôt et d'attente temporaire pour les autobus, monospaces et voitures de la famille olympique seront séparés selon les groupes T pour faire en sorte que les véhicules desservant des groupes d'utilisateurs particuliers se trouvent à proximité du point d'origine du trajet.

Un grand dépôt desservant les athlètes et le village olympique sera situé à côté d'une aire de stationnement d'autocars d'une capacité de 500 véhicules.

Les médias seront desservis par un grand dépôt d'autobus dans le nord de Londres, des aires d'attente rapprochées étant situées à proximité du village des médias à Bloomsbury pour optimiser la souplesse opérationnelle de ce service intensif et minimiser les trajets inutiles.

Des aires de stationnement et de dépôt pour plus de 2 500 voitures du parc affecté à la famille olympique, desservant les groupes d'utilisateurs T1-T3, seront situées dans de grands parkings sécurisés, à proximité des principaux hôtels et à cinq minutes maximum des principales zones d'activité.

Spectateurs

Il n'y aura pas d'aires de stationnement prévues pour les spectateurs sur les sites olympiques. Le Royaume-Uni a une tradition d'utilisation des transports en commun pour les grands rendez-vous sportifs.

Une campagne d'information exhaustive indiquera les meilleurs moyens de se rendre sur les différents sites olympiques.

L'OTA créera deux grands sites « park and ride » qui auront une capacité totale de plus de 12 000 voitures. L'un et l'autre se trouveront près d'une sortie de la M25, l'autoroute périphérique londonienne principale.

Le site « park and ride » principal nord, près du point de convergence de la M11 et de la M25, aura plus de 6 000 places de stationnement de voitures, à environ 25 minutes des sites du parc olympique.

Le principal site « park and ride » principal sud, près du point de franchissement du fleuve à Dartford, aura également 6 000 places de stationnement de voitures, à 20 minutes du parc olympique.

De plus, 9 000 places « park and rail » (formule parking périphérique + rail) seront disponibles à Ebbsfleet Station. Là, les spectateurs monteront à bord de l'Olympic Javelin, qui les conduira au cœur du parc olympique en 10 minutes seulement.

Jusqu'à 10 000 places de stationnement pour voitures seront créées à l'hippodrome de Windsor. Là, une navette d'autobus conduira les spectateurs à Eton Dorney, le site olympique d'aviron et de canoë-kayak, en 10 minutes.

Wimbledon et d'autres sites sportifs bien établis, tels que les grands stades de football et le site international de voile de Weymouth, feront appel aux aménagements « park and ride » couramment utilisés, ainsi qu'à des dispositions temporaires bien organisées en matière de transport public.

Le stationnement sera interdit dans les rues voisines de tout site olympique.

Contingency routes and planning are integral to London 2012's road transportation strategy for the Olympic Family. All competition and non-competition venues have numerous route options available to provide access in the event of an unexpected incident. Control of all routes by a single authority during the Games will enable transport operations managers to make fast and well informed decisions.

14.6 Parking

Ample provision on site for the Olympic Family; convenient park-and-ride arrangements for spectators

The Olympic Family

Based on a clear understanding of parking needs and fleet operations for the Olympic Family, the OTA will provide sufficient parking space at all competition and non-competition venues – even at the peak of the busiest event days.

Table 14.6 shows the total parking space made available for the Olympic Family at all venues. Parking and operational areas at competition and non-competition venues will be segregated by user group. Parking for T1 and dignitaries will generally be situated directly at venues whilst all T2-T5 parking will be situated within five minutes of the venue. All T1-T5 clients will be dropped and picked up at the venue entrance.

Olympic family bus, MPV and car depot and layover operation sites will be split by T-group operations to ensure that vehicles serving particular user groups are situated close to the point of journey origin.

A large depot serving athletes, technical officials and the Olympic Village will be situated adjacent to the Olympic Park with coach parking for up to 500 buses.

The media will be served by a main bus depot in north London with call forward areas close to the Media hotels at Bloomsbury.

Parking, holding and depot facilities for over 2,500 Olympic Family fleet cars serving T1-T3 user groups will be situated in large, secured car parks, close to main hotels and never more than five minutes from main activity areas.

Spectators

There will be no provision for spectator parking at Olympic venues. The UK has a culture of using public transport for major sporting events.

A comprehensive information campaign will advise on the best ways of reaching every venue.

The OTA will establish two major park-and-ride sites, with a combined capacity for over 12,000 cars. Both will be situated off the M25, London's main orbital motorway.

The main northern park-and-ride site near the M11 and M25 junction will have over 6,000 car parking spaces, approximately 25 minutes from the Olympic Park venues.

The main southern park-and-ride site near Dartford river crossing will also provide 6,000 car parking spaces, 20 minutes from the Olympic Park Venues.

In addition, 9,000 park-and-rail spaces will be available at Ebbsfleet station. From there, spectators will board the *Olympic Javelin*, that will take them to the heart of the Olympic Park in just 10 minutes.

Up to 10,000 park-and-ride spaces will be made available at Windsor Racecourse, a 10-minute bus ride from Eton Dorney, the Olympic rowing and canoeing venue.

Wimbledon and other established sports venues will make use of well-established park-and-ride, and well-organised temporary public transport arrangements.

There will be no parking in the streets surrounding any of the venues for the Games.

Table 14.6 Principales aires de stationnement

Site	Sport/Épreuve	2004				2012	
		Capacité d'accueil brute	Emplacement des aires de stationnement (distance du site)	Nombre de voitures	Nombre de bus	Nombre de voitures	Nombre de bus
Parc olympique*							
Principales aires de stationnement T1-T4s	Parc olympique*	174 000	max. 500 m	nouveau	nouveau	2 500	500
Stade olympique	Athlétisme	80 000	50 m	nouveau	nouveau	50	0
Centre aquatique du parc olympique	Natation/Plongeon/ Natation synchronisée	20 000	50 m	nouveau	nouveau	50	0
Arène 1 du parc olympique	Volleyball	12 000	50 m	nouveau	nouveau	50	0
Arène 2 du parc olympique	Basketball/Pentathlon moderne(Tir/Escrime)	12 000	50 m	nouveau	nouveau	50	0
Arène 3 du parc olympique	Handball	10 000	50 m	nouveau	nouveau	50	0
Arène 4 du parc olympique	Escrime	4 000/8 000	50 m	nouveau	nouveau	50	0
Circuit BMX du parc olympique	Cyclisme (BMX)	6 000	50 m	nouveau	nouveau	50	0
Centre de hockey du parc olympique	Hockey	15 000/5 000	50 m	nouveau	nouveau	50	0
Vélodrome du parc olympique	Cyclisme (piste)	6 000	50 m	nouveau	nouveau	50	0
Sous-total						2 950	500
Zone de la Tamise							
ExCeL	Boxe/Judo/Lutte Haltérophilie/ Taekwondo/Tennis de table	32 000	50 m	1 500	128	500	128
Le Dôme	Gymnastique (Artistique/ Trampoline)/ Basketball	16 500/ 20 000	50 m	5 000	500	300	120
Greenwich Arena	Badminton/ Gymnastique (rythmique)	6 000	50 m	nouveau	nouveau	150	25
The Royal Artillery Barracks	Tir	7 500	50 m	nouveau	nouveau	300	110
UEL Docklands	Water-polo	5 000	50 m	nouveau	nouveau	150	30
Greenwich Park	Sports équestres/Pentathlon moderne (Équitation/Course à pied)	23 000	50 m	414	0	200	60
Sous-total						1 600	473
Zone centrale de Londres							
Horse Guards Parade	Volleyball de plage	5 000/12 000	50 m	nouveau	nouveau	250	50
Hyde Park	Triathlon	3 000	50 m	300	50	300	50
Lord's Cricket Ground	Tir à l'arc	6 500	50 m	55	5	150	30
Regent's Park	Cyclisme (Route)/Baseball/Softball	3 000/5 000 10 000/8 000	50 m	nouveau	nouveau	500	75
Sous-total						1 200	205
Autres sites							
Hampden Park	Football	52 000	50 m	8 000	400	5 000	200
Millennium Stadium	Football	74 600	50 m	10 000	500	5 000	200
Old Trafford	Football	75 000	50 m	10 000	500	5 000	200
St James' Park	Football	52 000	50 m	7 500	500	5 000	200
Villa Park	Football	42 000	50 m	3 700	230	5 000	200
Weymouth and Portland	Voile	240	50 m	7 000	150	500	150
Weald Country Park	Cyclisme (VTT)	3 000	50 m	nouveau	nouveau	200	25
Wembley Stadium	Football	90 000	50 m	nouveau	nouveau	1 500	500
Wimbledon	Tennis	30 000	50 m	5 190	70	350	170
Broxbourne Canoe Slalom Course	Canoë-kayak (Slalom)	12 000	50 m	nouveau	nouveau	300	100
Eton Dorney	Aviron/Canoë-kayak (Eaux calmes)	20 000	50 m	5 000	150	400	200
Sous-total						28 250	2 145
Sites hors compétitions							
Village olympique	Village des athlètes	n/a	50 m	nouveau	nouveau	1 400	60
Royal Holloway	Hébergement athlètes	n/a	50 m	150	15	200	30
Portland	Hébergement athlètes	n/a	50 m	200	100	200	30
Park Lane	Hôtels CIO	n/a	50 m	2 000	50	1 500	25
Hôtels ExCeL	Hébergement officiels techniques	n/a	50 m	500	100	500	40
CIRTV/PPP	CIRTV/PPP	n/a	50 m	nouveau	nouveau	1 700	20
Sous-total						5 500	205

*Tous les membres de la famille olympique seront directement déposés aux portes du site à l'intérieur du parc olympique. 50 places de stationnement au moins seront réservées aux véhicules T1 sur chaque site. Des aires de stationnement importantes seront prévues à moins de cinq minutes de distance de l'entrée du site.

Table 14.6 Main parking areas

Venue	Sport/Event	2004				2012	
		Gross seating capacity	Parking location (distance from venue)	Number of cars	Number of buses	Number of cars	Number of buses
Olympic Park*							
T1-T4 main parking areas	Olympic Park*	174,000	max. 500m	new	new	2,500	500
Olympic Stadium	Athletics	80,000	50m	new	new	50	0
Olympic Park Aquatics Centre	Swimming/Diving/Synchronised Swimming	20,000	50m	new	new	50	0
Olympic Park Arena 1	Volleyball	12,000	50m	new	new	50	0
Olympic Park Arena 2	Basketball/Modern Pentathlon (Shooting/Fencing)	12,000	50m	new	new	50	0
Olympic Park Arena 3	Handball	10,000	50m	new	new	50	0
Olympic Park Arena 4	Fencing	4,000/8,000	50m	new	new	50	0
Olympic Park BMX Circuit	Cycling (BMX)	6,000	50m	new	new	50	0
Olympic Park Hockey Centre	Hockey	15,000/5,000	50m	new	new	50	0
Olympic Park Velodrome	Cycling (Track)	6,000	50m	new	new	50	0
Sub-Total						2,950	500
River Zone							
ExCeL	Boxing/Judo/Wrestling/Weightlifting/Taekwondo/Table Tennis	32,000	50m	1,500	128	500	128
The Dome	Gymnastics (Artistic/Trampoline) Basketball	16,500/20,000	50m	5,000	500	300	120
Greenwich Arena	Badminton/Gymnastics (Rhythmic)	6,000	50m	new	new	150	25
The Royal Artillery Barracks	Shooting	7,500	50m	new	new	300	110
UEL Docklands	Water Polo	5,000	50m	new	new	150	30
Greenwich Park	Equestrian/Modern Pentathlon (Riding/Running)	23,000	50m	414	0	200	60
Sub-Total						1,600	473
Central London Zone							
Horse Guards Parade	Beach Volleyball	5,000/12,000	50m	new	new	250	50
Hyde Park	Triathlon	3,000	50m	300	50	300	50
Lord's Cricket Ground	Archery	6,500	50m	55	5	150	30
Regent's Park	Cycling (Road)/Baseball/Softball	3,000/5,000 10,000/8,000	50m	new	new	500	75
Sub-Total						1,200	205
Other venues							
Hampden Park	Football	52,000	50m	8,000	400	5,000	200
Millennium Stadium	Football	74,600	50m	10,000	500	5,000	200
Old Trafford	Football	75,000	50m	10,000	500	5,000	200
St James' Park	Football	52,000	50m	7,500	500	5,000	200
Villa Park	Football	42,000	50m	3,700	230	5,000	200
Weymouth and Portland	Sailing	240	50m	7,000	150	500	150
Weald Country Park	Cycling (Mountain Bike)	3,000	50m	new	new	200	25
Wembley Stadium	Football	90,000	50m	new	new	1,500	500
Wimbledon	Tennis	30,000	50m	5,190	70	350	170
Broxbourne Canoe Slalom Course	Canoe/Kayak (Slalom)	12,000	50m	new	new	300	100
Eton Dorney	Rowing/Canoe/Kayak (Flatwater)	20,000	50m	5,000	150	400	200
Sub-Total						28,250	2,145
Non-competition venues							
Olympic Village	Athletes Village	n/a	50m	new	new	1,400	60
Royal Holloway	Supplementary accommodation	n/a	50m	150	15	200	30
Portland	Supplementary accommodation	n/a	50m	200	100	200	30
Park Lane	IOC Hotels	n/a	50m	2,000	50	1,500	25
ExCeL Hotels	Technical Officials accommodation	n/a	50m	500	100	500	40
MPC/IBC	MPC/IBC	n/a	50m	new	new	1,700	20
Sub-Total						5,500	205

*All Olympic Family members will be dropped directly at the venue door within the Olympic Park. At least 50 spaces will be made available for T1 vehicles at each venue, with significant additional parking provided within five minutes of the venue entrance.

A3 – Système de transport public

14.7 Transport public

Un vaste choix et une capacité énorme pour les spectateurs

Londres bénéficie d'un réseau de transport public parmi les plus étendus sur le plan géographique et les plus complets au monde.

Londres compte plus de 400 gares ferroviaires/stations de métro et plus de 1 500 km de voie ferrée. Pendant les Jeux, les horaires de service du métro et des principales lignes de chemin de fer londoniens seront prolongés jusqu'à 02h30 tous les jours. Ils fonctionneront pendant une période intégrale de 24 heures pour les cérémonies d'ouverture et de clôture.

Résilience

Ces dernières années, les engagements pris en matière d'investissements dans les transports publics londoniens ont augmenté de plus de 50 %. Il est prévu de consacrer plus de USD 30 milliards à l'infrastructure de transport londonienne avant 2012. Ces dépenses vont être principalement axées sur la fiabilité ferroviaire, les augmentations de capacité, le confort des passagers et les systèmes d'information. La fiabilité et les performances des transports publics se sont régulièrement améliorées, ce dont témoigne une augmentation de 30 % de l'utilisation des autobus durant ces dernières années.

Capacité de l'infrastructure

En ce qui concerne le transport des spectateurs dans Londres, l'objectif est de tirer parti des augmentations majeures de la fréquence des services déjà prévues, puis de superposer des services supplémentaires sur toutes les lignes ferroviaires desservant les sites olympiques. La quasi-totalité de toutes les améliorations d'infrastructure de transport public nécessaires pour accueillir les Jeux Olympiques en 2012 est déjà planifiée ou en cours de construction dans le cadre d'un programme d'amélioration à long terme.

Une planification et une modélisation d'envergure en matière de transport ont prouvé que le système de transport public londonien optimisé aura la capacité nécessaire pour transporter tous les spectateurs vers et depuis tous les sites tous les jours des Jeux en 2012. Par conséquent, les principaux sites olympiques, parc olympique compris, sont conçus pour assurer à 100 % les déplacements des spectateurs par les transports publics pour chaque épreuve, tous les jours des Jeux.

Dispositions de transport pour des sites spécifiques

Le parc olympique sera directement desservi par 10 lignes ferroviaires et trois gares/stations principales. Un train arrivera dans l'une des trois gares/stations du parc olympique toutes les 15 secondes.

La phase deux de construction de la ligne Channel Tunnel Rail Link (CTRL) va prolonger les services Eurostar internationaux à grande vitesse d'Ebbsfleet dans le Kent jusqu'à la gare St Pancras, en plein centre de Londres. Les trains s'arrêteront en chemin à Stratford International.

Pour la durée des Jeux, un service de navette spécial supplémentaire circulera entre Ebbsfleet, Stratford International et St Pancras. Baptisé Olympic Javelin, ce service aura une capacité horaire de 25 000 passagers.

Le CTRL continuera à opérer un service international à grande vitesse régulier vers Ebbsfleet et St Pancras pendant les Jeux. Les visiteurs qui souhaiteront se rendre directement aux Jeux depuis l'Europe continentale n'auront qu'à changer de quais à Ebbsfleet pour prendre l'*Olympic Javelin*.

La zone de la Tamise est desservie par le métro, le train, un réseau train léger complet, des lignes d'autobus olympique et une option « park and ride ».

La zone centrale de Londres est exceptionnellement bien desservie par le métro, les bus et les lignes ferroviaires. Plus de 30 gares/stations se trouvent seulement à quelques minutes à pied des sites olympiques.

Eton Dorney est desservi par trois gares et deux lignes ferroviaires reliées directement au centre de Londres. Ce service sera complété par un service autobus « park and ride ».

Wimbledon, le site olympique de tennis, est bien desservi par le métro et par le train et par une bonne dizaine de lignes d'autobus existantes.

Planification en cas d'urgence

London 2012 et TfL ont déjà identifié des itinéraires de rechange pour la famille olympique et les spectateurs et ont également quantifié les risques majeurs en matière de transport et élaboré des plans de réduction de ces risques. La conception de chaque site olympique intègre un itinéraire de secours spécifique pour les spectateurs.

Opérations

Le métro londonien gère régulièrement le nombre de personnes supplémentaires – jusqu'à un million – qui transite par les principales gares/stations du centre de Londres pour les grandes manifestations, comme le carnaval de Notting Hill, plus grand carnaval de plein air d'Europe. En se fondant sur des évaluations détaillées de la dynamique associée aux foules attirées par les Jeux Olympiques, Londres propose d'adopter ces méthodes analogues éprouvées pour gérer les flux de spectateurs olympiques transitant par les gares/stations. Les résultats d'une modélisation considérable des gares/stations indiquent que tous les plans de gestion des spectateurs seront efficaces, même aux périodes d'extrême affluence durant les Jeux.

La capitale bénéficie d'une tradition d'utilisation des transports publics bien ancrée qui complète la stratégie de Londres 2012 pour les Jeux.

A3 Public transport system

14.7 Public transport

Extensive choice and massive capacity for spectators

London benefits from one of the most geographically extensive and comprehensive public transportation networks in the world.

There are more than 400 rail stations in London, and over 1,500 km of track. The operating hours of London's Underground and main rail services will be extended until 02:30 every day during the Games. They will run over the full 24 hours for the Opening and Closing Ceremonies.

Resilience

Committed investment in London's public transport has increased by over 50% in recent years. Over \$30 billion is scheduled to be spent on London's transport prior to 2012. The main focus of this spending will be rail reliability, capacity enhancements, passenger comfort and information systems. Public transport reliability and performance have risen steadily contributing to a 30% increase in bus usage in the last three years.

System capacity

The essence of London's spectator transportation plan is to use the major service frequency enhancements already planned and then overlay additional services on all rail lines that serve Olympic venues. Almost all of the public transportation infrastructure improvements needed to host the Games in 2012 are already planned or under construction as part of a long-term improvement programme.

Significant transportation planning and modelling has proved that London's enhanced public transport system in 2012 will have the capacity to carry all spectators, to and from all venues, on all days of the Games. Consequently, all principal Olympic venues, including the Olympic Park, are designed for 100% public transport spectator travel for every event, on every day of the Games.

Venue-specific transport provision

The Olympic Park will be directly served by 10 rail lines and three main stations. There will be a train arriving at one of the three Olympic Park stations every 15 seconds.

Phase two of the Channel Tunnel Rail Link (CTRL) will extend international high speed Eurostar services from Ebbsfleet in Kent to St Pancras station in the heart of London, with an intermediate stop at Stratford International. The project will be operational in 2007.

For the duration of the Olympic Games, a special and additional service will operate between Ebbsfleet, Stratford International and St Pancras. This service, the *Olympic Javelin*, will move 25,000 spectators per hour.

The CTRL will continue to operate the regular high-speed international service to Ebbsfleet and St Pancras during the Games. Spectators wishing to travel directly to the Games from mainland Europe will make a cross-platform interchange at Ebbsfleet and board the Olympic Javelin.

The River Zone is served by Underground, over-ground rail, a comprehensive light rail system, Olympic bus lines and a park-and-ride option.

The Central London Zone is exceptionally well served by Underground, bus and rail services. More than 30 stations are within easy walking distance of venues.

Eton Dorney is served by three rail stations and two lines linked directly to central London. This will be supplemented by a park-and-ride coach service.

Wimbledon, the Olympic tennis venue, is well served by Underground, rail, tram, a park-and-ride bus service and by 10 existing bus routes.

Contingency

London 2012 and TfL have already identified alternative routes for Olympic Family and spectator traffic and have also quantified major transport risks and developed mitigation plans. Every Olympic venue has a defined alternative spectators' route option built into its design.

Operations

London Underground regularly manages up to an additional one million people through key central London stations for major events, such as the Notting Hill Carnival, Europe's largest open air event. Based on detailed assessments of the dynamics associated with Olympic crowds, London proposes to adopt these similar well practised techniques to manage Olympic flows through stations. Results of significant station modelling show that all spectator management plans will be effective, even at the busiest times during the Games.

The city has a well-developed public transport culture that complements the London 2012 strategy for the Games.

Table 14.8 Parc et matériel roulant (2004 et 2012)
D'amples moyens, qui gagnent en envergure et en propreté

Numéro de projet d'infrastructure tel qu'indiqué dans le tableau 14.1 le cas échéant	Mode	Type	Âge moyen (en années)		Matériel				Passagers/heure		% véhicules à faibles émissions	
			2004	2012	Existant 2004	Total prévu d'ici 2012	Matériel supplémentaire durant les Jeux Olympiques	Total matériel 2012	Actuel 2004	2012	Actuel 2004	2012
50, 51	Autobus publics	Autobus à un et deux niveaux	4,6	4,6	7 625	8,225	0	8,225	400 000	440 000	75	100
31	CTRL (international)	Services ferroviaires grande vitesse grande capacité	Ouverture 2007	16	Ouverture 2007	558	0	558	Ouverture 2007	4 800	Ouverture 2007	100
52	<i>Olympic Javelin</i> (navette) (Rail national)		Ouverture 2012	4	Ouverture 2012	0	192	192	Ouverture 2012	25 000	Ouverture 2012	100
32, 34, 35, 36, 40	Rail suburbain (Rail national)	Rail suburbain grande capacité	19	18	7 642	8 061	500	8 561	412 745	450 180	95	95
28, 29, 30, 37, 39	Métro	Métro urbain	11	15	3 984	4 150	0	4 150	400 000	445 000	100	100
33	Trains légers	Trains légers	10	13	94	143	0	143	34 000	71 500	100	100
	Autocars (total R-U)	Autocars	8	8	22 000	24 500	0	24 500	990 000	1 102 500	60	100
	Taxis	Taxis (location publique)	7	7	21 000	25 000	0	25 000	105 000	125 000	40	100

Une étude détaillée des exigences olympiques et un examen de la situation existante en matière de parc ferroviaire, d'autobus et d'autocars confirment que le matériel disponible est amplement suffisant pour répondre aux besoins des Jeux. D'ici à 2012, l'augmentation du parc et du matériel roulant aura permis d'accroître encore la capacité et d'améliorer le confort et la fiabilité des services.

Parmi les grandes initiatives de modernisation des services ferroviaires suburbains figurent 2 000 remplacements de voitures (valeur : USD 4,5 milliards) au niveau des services régionaux à destination de Londres. Des services spécifiques via le parc olympique viendront également rehausser la fréquence durant les Jeux.

London Underground va aussi développer son parc. Les services augmenteront de 45 % sur la Jubilee Line et de 10 % sur la Central Line (lignes desservant le parc olympique et d'autres sites olympiques). Les trains de la District Line (vers Wimbledon) seront rénovés. Le réseau train léger (Docklands Light Railway ou DLR), qui dessert la zone de la rivière, verra son parc de voitures augmenter de 50 % pour pouvoir faire circuler des trains plus longs et assurer des services plus fréquents.

L'âge moyen des autobus londoniens est aujourd'hui de 4,6 ans seulement. L'envergure du parc augmentera de quelque 15 % (pour atteindre près de 9 000 véhicules) d'ici à 2012. Tous les véhicules seront aisément accessibles en fauteuil roulant d'ici à 2005.

Il y a 22 000 autocars au Royaume-Uni. Environ 2 500 autocars ont actuellement leur base à Londres, et 5 000 autres dans le Sud-Est. Selon les prévisions, le parc devrait augmenter de plus de 10 % d'ici à 2012. Pour la période des Jeux, les besoins sont de 2 200 véhicules pour les opérations de transport de la famille olympique et des spectateurs.

Le parc londonien de taxis s'agrandit lui aussi. Chaque année sont enregistrés en moyenne 1 400 nouveaux véhicules. La totalité des 21 000 taxis est accessible en fauteuil roulant. Les chauffeurs de taxi londoniens ont la réputation méritée de très bien connaître leur ville.

D'ici à 2012, tous ces parcs seront à la pointe de la technologie « faibles émissions ». Tout le matériel des services London Underground, DLR et CTRL est électrique et dégage zéro émissions au point d'utilisation. Le matériel des lignes ferroviaires principales et suburbaines desservant Londres est électrique à 95 %. Le programme de remplacement du parc d'autobus est tel que, d'ici à 2005, 100 % du parc sera au minimum conforme à la norme Euro 2 et doté de filtres à particules diesel. Le renouvellement des parcs de taxis et d'autocars contribue aussi à la réduction des émissions. Des véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé et à pile à combustible sont actuellement à l'essai.

Le secrétaire d'État aux Transports le Commissaire des Transports de Londres ont chacun donné des garanties pour tout le parc prévu et le matériel roulant (prévu ou supplémentaire).

Prière de se reporter à la section 14.8 du dossier des garanties pour les garanties signées.

Table 14.8 Fleet and rolling stock (2004 and 2012)
Ample supplies growing bigger and cleaner

Relevant infrastructure project number as attributed in table 14.1, if applicable	Mode	Type	Average age (in years)		Stock				Passengers/hour		% low emission	
			2004	2012	Existing 2004	Planned total by 2012	Additional Games-time stock	Total stock 2012	Current 2004	2012	Current 2004	2012
50, 51	Public buses	Single and double deck buses	4.6	4.6	7,625	8,225	Nil	8,225	400,000	440,000	75	100
31	CTRL (international)	High-speed, high-capacity rail services	Opens 2007	16	Opens 2007	558	Nil	558	Opens 2007	4,800	Opens 2007	100
52	<i>Olympic Javelin</i> (shuttle) (National Rail)		Opens 2012	4	Opens 2012	Nil	192	192	Opens 2012	25,000	Opens 2012	100
32, 34, 35, 36, 40	Suburban rail (National rail)	High-capacity suburban rail	19	18	7,642	8,061	500	8,561	412,745	450,180	95	95
28, 29, 30, 37, 39	Underground	Urban Underground	11	15	3,984	4,150	Nil	4,150	400,000	445,000	100	100
33	Light rail	Light rail	10	13	94	143	Nil	143	34,000	71,500	100	100
	Coaches (UK total)	Coach	8	8	22,000	24,500	Nil	24,500	990,000	1,102,500	60	100
	Taxis	Taxis (public hire)	7	7	21,000	25,000	Nil	25,000	105,000	125,000	40	100

A comprehensive review of Olympic requirements and an examination of existing rail, bus and coach fleet provision confirms that there is more than enough stock to meet the needs of the Games. By 2012, fleet and rolling stock increases will further expand capacity and improve comfort and reliability.

Major upgrades on suburban rail services include a \$4.5 billion, 2,000 carriage renewal on the regional services into London. Specific services via the Olympic Park will also see boosts to frequency during the Games.

London Underground will also be expanding its fleet. The Jubilee line and the Central Line (serving the Olympic Park and other venues) will see 45% and 10% more services respectively. Trains on the District Line (to Wimbledon) will be refurbished. The Docklands Light Railway (DLR), which serves the River Zone, will acquire 50% more carriages to enable it to operate longer trains and more frequent services.

The average vehicle age of London's buses is now only 4.6 years. The fleet size will increase by some 15% (to nearly 9,000 vehicles) by 2012. All vehicles will be fully wheelchair accessible by December 2005.

There are 22,000 coaches in the UK. Around 2,500 coaches are currently based in London, with a further 5,000 in the south-east. The fleet is expected to grow by over 10% by 2012. The Games-time requirement is 2,200 vehicles for the Olympic Family and spectator operations.

London's taxi fleet is also expanding. On average, 1,400 new vehicles are registered every year. All 21,000 existing taxis are wheelchair accessible. London taxi drivers are renowned for their comprehensive knowledge of the city.

By 2012, each of these fleets will be at the forefront of low emissions technology. All of London Underground, DLR and CTRL service stock is electric and zero emission at point of use. Suburban and mainline rail stock serving London is 95% electric. Bus fleet replacement means that by December 2005, 100% of the fleet will be Euro 2 compliant or better and fitted with diesel particulate filters. Renewal of the taxi and coach fleets is also lowering emissions. Vehicles powered by compressed natural gas and fuel cells are now in trials.

The Secretary of State for Transport and the Commissioner for Transport for London have each given guarantees in relation to all the projected fleet and rolling stock (planned and additional).

Please see section 14.8 of the Guarantees File for the signed guarantees.



Une circulation plus fluide au cœur de Londres grâce au système de péage urbain.

Central London traffic on the move in the Congestion Charge zone.



Les chauffeurs de taxi londoniens guideront les visiteurs à travers la ville.

London taxi drivers will act as unrivalled guides to the city.

14.9 Distances et temps de trajet

Réduire au maximum les temps de trajet pour les sites de compétition

Les projets de London 2012 pour les Jeux veilleront à ce que 97 % des athlètes puissent rejoindre leur site de compétition en moins de 30 minutes. Pour 80 % d'entre eux, le temps de trajet sera inférieur à 20 minutes. Pour 37 % des athlètes, le trajet prendra moins de cinq minutes.

Un Réseau routier olympique dédié (Olympic Route Network ou ORN) dédié comportant des voies olympiques et des plans spéciaux de circulation et de signalisation raccourcira les temps de déplacement de toute la famille olympique. Ces mesures permettront aux membres de la famille olympique de minimiser leurs temps de trajet et de respecter leur planning.

Les principaux sites comme le parc olympique (17 sports/ disciplines), le village olympique, le CIRTV/CPP, ExCeL (six sports) et le Dome/Greenwich North (quatre sports) sont à 11 km tout au plus les uns des autres. Ils sont reliés par des routes de grande capacité à 4-6 voies qui seront utilisées par la famille olympique.

Les hôtels du CIO sont à 13 km du parc olympique; les hôtels des médias à Bloomsbury sont à 9 km du CIRTV/CPP. Heathrow International, l'aéroport d'accueil, est relié aux hôtels du CIO par un réseau routier à grande vitesse et de grande capacité.



La toute nouvelle station de métro de Canary Wharf sur la Jubilee Line.

The newly designed Canary Wharf underground station on the Jubilee line.



L'aéroport de London Heathrow gère plus de 4 300 vols internationaux chaque semaine et dessert 183 destinations directes.

London Heathrow handles over 4,300 international flights every week direct to 183 destinations.

14.9 Distances and journey times

Keeping competition travel times to a minimum

London 2012 plans for the Games will ensure that 97% of athletes will travel less than 30 minutes to their event. For 80%, the travel time will be less than 20 minutes. For 37% of athletes, travel will take less than five minutes.

A designated ORN with Olympic lanes and special traffic and signal plans will speed the journeys of the entire Olympic Family. These measures will ensure that journey times are minimised and their schedules maintained.

The key venues such as the Olympic Park (nine sports/ disciplines), the Olympic Village, MPC/IBC, ExCeL (six sports) and The Dome/North Greenwich venues (four sports) are 11 km apart at most. They are linked by high-capacity 4-6 lane roads that will be used by the Olympic Family.

The distance from IOC hotels to the Olympic Park is 13 km; from Media hotels in Bloomsbury to MPC/IBC is 9 km. Heathrow International, the gateway airport, is linked to the IOC hotels by a high-capacity and high-speed road network.

Table 14.9 Distances et temps de trajet les plus courts vers les sites de compétition
Shortest distances and journey times to competition venues

Distances en km et durées de trajet en minutes et en bus All distances in km and journey times in minutes and by bus		Aéroport d'accueil international Gateway Airport			Zone des principaux hôtels Main hotel area			Village olympique Olympic Village			Weymouth and Portland Harbour Weymouth and Portland Harbour			Royal Holloway Royal Holloway			Stade olympique Olympic Stadium			Logement des médias Media accommodation			CCP/CIRTV MPC/IBC		
		Km	Ave	Peak	Km	Ave	Peak	Km	Ave	Peak	Km	Ave	Peak	Km	Ave	Peak	Km	Ave	Peak	Km	Ave	Peak	Km	Ave	Peak
Aéroport d'accueil international Gateway International Airport	2004	-	-	-	-	34	40	-	71	95	-	155	207	-	17	18	-	66	90	-	57	62	-	64	89
	2012	-	-	-	26	25	26	39	47	50	207	140	166	16	12	12	38	44	47	29	32	33	37	42	45
Zone des principaux hôtels Main hotel area	2004	-	34	47	-	-	-	-	36	55	-	187	248	-	48	59	-	31	50	-	23	21	-	29	48
	2012	26	25	27	-	-	-	14	24	26	226	160	187	35	32	33	13	21	22	5	7	7	12	19	21
Village olympique Olympic Village	2004	-	70	87	-	36	40	-	-	-	-	222	282	-	84	99	-	n/a	n/a	-	38	38	-	n/a	n/a
	2012	38	48	50	13	23	25	-	-	-	239	182	211	48	54	57	3	7	7	11	21	22	3	6	6
Royal Holloway Royal Holloway	2004	-	16	24	-	45	54	-	77	105	-	-	-	-	-	-	72	99	-	69	75	-	70	98	
	2012	15	12	12	33	32	33	46	54	57	-	-	-	-	-	-	44	51	53	36	39	40	43	49	52
Weymouth and Portland Harbour Weymouth and Portland Harbour	2004	-	154	209	-	183	239	-	227	287	-	-	-	-	-	-	222	282	-	207	260	-	220	279	
	2012	207	139	165	227	159	187	240	182	211	-	-	-	-	-	-	239	178	207	230	166	194	238	177	206
Stade olympique Olympic Stadium	2004	-	71	79	-	33	32	-	n/a	n/a	-	218	277	-	81	91	-	-	-	-	35	32	-	n/a	n/a
	2012	38	44	47	13	20	21	3	5	5	238	178	207	47	50	53	-	-	-	11	17	18	6	11	11
Logement des médias Media accomm	2004	-	50	63	-	16	16	-	32	47	-	206	264	-	68	75	-	27	42	-	-	-	-	25	40
	2012	29	32	34	4	8	8	11	21	22	229	167	194	38	39	40	10	18	19	-	-	-	9	16	17
CCP/CIRTV MPC/IBC	2004	-	63	80	-	29	33	-	n/a	n/a	-	217	275	-	77	92	-	n/a	n/a	-	32	30	-	-	-
	2012	38	43	45	13	18	20	4	7	7	238	177	206	47	49	52	1	2	2	11	16	17	-	-	-
Athlétisme Athletics	2004	-	71	79	-	33	32	-	n/a	n/a	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	32	-	n/a	n/a	
	2012	38	44	47	13	20	21	3	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	11	17	18	6	11	11	
Aviron Rowing	2004	-	19	23	-	48	53	-	80	104	-	-	-	-	24	28	-	75	99	-	72	75	-	73	97
	2012	23	18	18	43	38	39	56	61	63	-	-	-	16	21	21	55	57	60	47	45	46	54	56	59
Badminton Badminton	2004	-	75	81	-	37	34	-	22	21	-	-	-	-	-	-	17	16	-	39	33	-	15	13	
	2012	40	45	48	15	21	22	11	11	11	-	-	-	-	-	-	7	7	7	15	19	20	6	6	6
Baseball Baseball	2004	-	47	59	-	13	12	-	54	66	-	-	-	-	-	-	49	60	-	22	19	-	47	59	
	2012	30	31	32	4	6	6	16	28	30	-	-	-	-	-	-	16	25	26	5	7	7	15	24	25
Basketball (qualifications) Basketball (Prelims)	2004	-	71	79	-	33	32	-	n/a	n/a	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	-	35	32	-	n/a	n/a	
	2012	38	44	47	13	20	21	2	3	3	-	-	-	-	-	-	5	10	10	11	17	18	5	9	9
Basketball (finale) Basketball (Finals)	2004	-	75	81	-	37	34	-	22	21	-	-	-	-	-	-	17	16	-	39	33	-	15	13	
	2012	40	45	48	15	21	22	11	11	11	-	-	-	-	-	7	7	7	15	19	20	6	6	6	-
Boxe Boxing	2004	-	61	75	-	27	28	-	20	24	-	-	-	-	-	-	15	19	-	30	25	-	13	16	
	2012	39	44	47	14	20	22	10	12	12	-	-	-	-	-	-	7	8	8	13	18	19	6	7	7
Canoë-kayak (eaux calmes) Canoe/Kayak (Flatwater)	2004	-	19	23	-	48	53	-	80	104	-	-	-	-	24	28	-	75	99	-	72	75	-	73	97
	2012	23	18	18	43	38	39	56	61	63	-	-	-	16	21	21	55	57	60	47	45	46	54	56	59
Canoë-kayak (slalom) Canoe/Kayak (Slalom)	2004	-	70	106	-	67	88	-	45	46	-	-	-	-	-	-	45	46	-	76	94	-	53	55	
	2012	55	55	55	33	46	46	30	40	40	-	-	-	-	-	-	33	41	41	31	47	47	34	41	41
Cyclisme (route) Cycling (Road)	2004	-	47	60	-	13	13	-	42	60	-	-	-	-	-	-	37	55	-	12	10	-	35	53	
	2012	30	31	32	5	6	6	14	26	27	-	-	-	-	-	-	14	22	23	3	4	4	13	21	22
Cyclisme (VTT) Cycling (Mountain)	2004	-	90	113	-	56	66	-	27	35	-	-	-	-	-	-	28	35	-	59	64	-	28	35	
	2012	62	65	67	37	40	42	26	22	22	-	-	-	-	-	-	28	23	23	34	38	39	29	23	23
Cyclisme (piste et BMX) Cycling (Track & BMX)	2004	-	71	79	-	33	32	-	n/a	n/a	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	-	35	32	-	n/a	n/a	
	2012	38	44	47	13	20	21	1	2	2	-	-	-	-	-	-	4	9	9	11	17	18	4	8	8

Notes : distances sur la base des itinéraires les plus courts. Durées des trajets 2012 sur la base de l'ORN. Durées des trajets 2004 fondées sur des données réelles.

**Table 14.10 Distances et temps de trajet/
sites d'entraînement***Accès rapide pour tous*

La facilité d'accès aux sites d'entraînement pour les athlètes avant et pendant les Jeux a été une considération primordiale au moment de concevoir les principaux sites olympiques et d'identifier les sites d'entraînement. Le temps de trajet entre le village olympique et 93 % des sites d'entraînement ne dépassera pas 30 minutes.

Les athlètes et les autres membres de la famille olympique rejoindront les sites d'entraînement situés à l'extérieur du parc olympique par l'ORN et les routes s'y raccordant, qui bénéficieront également de mesures prioritaires et spéciales de gestion du trafic.

Sites d'entraînement	Sport/Discipline/Épreuve	Village olympique	
		Km	Temps de trajet moyen
Barbican Centre	Haltérophilie	9	13
Parcours de slalom canoë-kayak de Broxbourne	Canoë-kayak (Slalom)	30	40
The Redgrave Pinsent Rowing Lake	Canoë-kayak (Eaux calmes) / Aviron	43	36
Piste d'échauffement olympique	Athlétisme	3	5
Itinéraires pédestres/cyclables du stade olympique depuis le village	Cyclisme (Route)	0	0
Edmonton Sports Centre	Basketball	18	16
Eton Dorney	Aviron/Canoë-kayak (Slalom)	16	21
Finsbury Park	Athlétisme/Baseball	13	18
Goresbrook Leisure Centre	Taekwondo	18	18
Greenwich Park	Sports équestres/Pentathlon moderne	11	12
Hackney Community College	Basketball	9	13
Hyde Park	Triathlon (natation)	16	27
Islington Business Design Centre	Boxe	10	15
Langdon School	Basketball	15	15
Lea Valley Ice Centre	Lutte	5	7
Leyton Orient Sports Centre	Gymnastique (artistique/rythmique/ trampoline)/Handball	3	4
Lord's Nursery Ground	Tir à l'arc	16	28
Michael Sobel Sports Centre	Tennis de table	14	19
Mile End Track and Park	Athlétisme/Triathlon	8	9
New River Stadium	Athlétisme	21	19
Northumberland Park School	Basketball	23	21
Old Loughtonians HC	Hockey	18	19
Centre d'entraînement pour sports aquatiques du parc olympique	Sports aquatiques/Pent. moderne (natation)/Triathlon	2	4
Arènes du parc olympique (3) – Échauffement	Handball/Basketball/Volleyball	2	3
Piste BMX et vélodrome du parc olympique	Cyclisme (BMX et piste)	1	2
Stade de hockey olympique	Hockey	6	11
Terrain de baseball du parc olympique	Baseball	1	2
Centre d'entraînement du parc olympique	Gymnastique (artistique/rythmique/trampoline)/Tennis/Volleyball	3	5
Redbridge Sports Centre	Badminton/Handball/Volleyball	11	11
Regent's Park	Baseball/Softball	16	28
The Royal Artillery Barracks	Tir	15	17
St James' Park	Volleyball (de plage)	13	22
Terrance McMillan Stadium	Athlétisme	10	10
The Brentwood International Centre	Handball	29	26
Tottenham Hotspur FC Sports Hall	Football	22	20
UK Athletics High Performance Centre	Athlétisme/Judo	19	18
Victoria Park	Athlétisme/Tir à l'arc	4	6
Waltham Forest Pool and Track	Escrime/Athlétisme /Pent. mod. (course à pied/tir/escrime)	14	13
Weald Country Park	Cyclisme (VTT)	26	22
Weymouth /Portland	Voile	3	5
Wimbledon	Tennis	24	42

Table 14.10 Training venue distances and journey times

Quick access for all

Easy access to training venues by the athletes before and during the Games has been a prime consideration in designing key venues and identifying training sites.

The journey time to 93% of training venues from the Olympic Village will not exceed 30 minutes.

Athletes and other Olympic Family members will reach training venues outside the Olympic Park via the ORN and connecting roads that will also benefit from priority and special traffic management measures.

Training venues	Sport/Discipline/Event	Olympic Village	
		Km	Minutes Average Journey Time
Barbican Centre	Weightlifting	9	13
Broxbourne Canoe Slalom Course	Canoe/Kayak	30	40
The Redgrave Pinsent Rowing Lake	Rowing/Canoe/Kayak (Flatwater)	43	36
Olympic Stadium Warm up Track	Athletics	3	5
Run/Cycle Routes from Village	Cycling (Road)/Athletics/Triathlon	0	0
Edmonton Sports Centre	Basketball	18	16
Eton Dorney	Rowing/Canoe/Kayak (Slalom)	16	21
Finsbury Park	Athletics/Baseball	13	18
Goresbrook Leisure Centre	Taekwondo	18	18
Greenwich Park	Equestrian/Modern Pentathlon (Riding)	11	12
Hackney Community College	Basketball	9	13
Hyde Park	Triathlon (Swimming)	16	27
Islington Business Design Centre	Boxing	10	15
Langdon School	Basketball	15	15
Lea Valley Ice Centre	Wrestling	5	7
Leyton Orient Sports Centre	Handball	3	4
Lord's Nursery Ground	Archery	16	28
Michael Sobel Sports Centre	Table Tennis	14	19
Mile End Track and Park	Athletics/Triathlon	8	9
New River Stadium	Athletics	21	19
Northumberland Park School	Basketball	23	21
Old Loughtonians Hockey Club	Hockey	18	19
Olympic Park Aquatic Training Centre	Aquatics/Modern Pentathlon (Swimming)/Triathlon	2	4
Olympic Park Arenas – warm up	Handball/Basketball/Volleyball	2	3
Olympic Park BMX Circuit & Velodrome	Cycling (BMX & Track)	1	2
Olympic Hockey Stadium	Hockey	6	11
Olympic Park Baseball Field	Baseball	1	2
Olympic Park Training Centre	Gymnastics (Artistic/Rhythmic/Trampoline)/Tennis/Volleyball	3	5
Redbridge Sports Centre	Badminton/Handball/Volleyball	11	11
Regent's Park	Baseball/Softball	16	28
The Royal Artillery Barracks	Shooting	15	17
Horse Guards Parade	Volleyball (Beach)	13	22
Terrance McMillan Stadium	Athletics	10	10
The Brentwood Centre	Handball	29	26
Tottenham Hotspur FC Sports Lodge	Football	22	20
UK Athletics High Performance Centre	Athletics/Judo	19	18
Victoria Park	Athletics/Archery	4	6
Waltham Forest Pool and Track	Fencing/Athletics/Mod Pent (Running/Shooting/Fencing)	14	13
Weald Country Park	Cycling (Mountain Bike)	26	22
Weymouth and Portland Harbour	Sailing	3	5
Wimbledon	Tennis	24	42

A5 – Taux de motorisation

14.11 Motorisation auto et moto

Faible et stable

Les taux de motorisation pour les Jeux de Londres 2012 sont indiqués sur la table 14.11 ci-dessous.

Table 14.11 **Taux de motorisation**

Taux de motorisation	Ville		Région (Sud-Est)	
	2004	2012	2004	2012
Taux de motorisation auto (automobiles par milliers de personnes)	327	335	498	538
Taux de motorisation moto (motocycles par milliers de personnes)	14	16	20	23

Malgré l'aisance générale de la population londonienne, le taux de motorisation auto de la capitale est inférieur de 23 % à celui du reste du Royaume-Uni et de 34 % par rapport à la région environnante. Il est de plus stable. Cela tient au fait qu'une grande partie de la population se fie à un système de transports en commun sûr, étendu et efficace. En raison des récentes mesures de maîtrise du trafic comme le péage urbain, initiative couronnée de succès, on s'attend à une réduction du taux d'utilisation des voitures à Londres (voir table 14.12).

Le taux de motorisation moto est également faible à Londres et reflète lui aussi la forte présence des transports publics dans la capitale. Les motos ne sont pas soumises au péage urbain.

Table 14.12 **Part modale**

Répondre à la demande croissante en transports publics

La table ci-dessous compare la part modale des transports publics pour Londres et le Sud-Est pour 2004 et 2012.

Mode	Londres		Région Sud-Est	
	2004	2012	2004	2012
Trajets par les transports publics	44 %	48 %	7 %	7 %

Note : Les chiffres pour le Sud-Est excluent Londres.

Londres bénéficie d'une solide tradition d'utilisation des transports publics : 44 % des déplacements motorisés à destination de la capitale sont effectués en bus, en train ou en métro. Pour le centre de Londres, le chiffre atteint 87 %. D'autres lieux, comme Canary Wharf, un pôle d'emploi à l'essor rapide, sont également caractérisés par une utilisation des transports publics du même ordre.

Ces quatre dernières années, la part globale des transports publics a augmenté de 4 % et cette augmentation devrait se poursuivre dans les années qui vont précéder 2012 et au-delà. Alors que la demande croît, il en va de même pour la capacité. Les parcs et services de transports publics se développent et s'améliorent pour répondre à la demande (voir section 14.8).

B – Demande

Table 14.13 **Main-d'œuvre pour le transport**

Un plan de recrutement quinquennal détaillé

Effectif des transports olympiques	Nombre
Personnel rémunéré	6 000
Volontaires	6 000
Personnel sous contrat	8 000

La main-d'œuvre affectée au transport durant les Jeux sera composée de personnel rémunéré, de volontaires et de personnel sous contrat. L'OTA planifiera, maîtrisera et surveillera attentivement le processus de recrutement sur une période de cinq ans. L'expérience acquise lors des Jeux du Commonwealth de Manchester en 2002 sera utile à cet égard.

L'OTA planifiera, gèrera et intégrera tous les services de transport liés aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2012. À partir de 2005, des cadres supérieurs et des personnels opérationnels de premier plan issus d'agences de transport, d'entreprises privées spécialistes de la logistique/du transport de marchandises, ainsi que des forces armées seront détachés à l'OTA. Un plan de recrutement de cadres sera en place d'ici la mi-2007 et un plan de recrutement de personnel sous contrat d'ici la mi-2009. Les responsables du transport des sites occuperont leurs fonctions dès le début de l'année 2011.

Opération durant les Jeux

Quelque 6 000 chauffeurs de taxi (qui se relayeront selon un système d'équipes) seront nécessaires. Afin d'optimiser la sécurité et la fiabilité du service, des chauffeurs issus des secteurs de l'exploitation de taxis et de la location privée de véhicules seront recrutés. Londres peut s'appuyer sur plus de 22 000 chauffeurs de taxi professionnels et plus de 30 000 chauffeurs agréés de véhicules proposés à la location privée, et sur bien davantage de chauffeurs retraités auxquels il pourra être fait appel pour l'exploitation du parc de véhicules affecté à la famille olympique.

De la même manière, quelque 7 000 conducteurs d'autobus et d'autocar seront nécessaires pour conduire les autocars. Il s'agira de titulaires de permis pour véhicules de transport public dûment formés et compétents. Les sociétés d'autobus londoniennes emploient actuellement plus de 21 000 conducteurs de ce type à Londres. Les conducteurs pourront également être recrutés parmi les salariés ou le personnel retraité des principales entreprises d'exploitation de bus et d'autocars du Royaume-Uni. Ces entreprises emploient 120 000 conducteurs professionnels.

A5 Motorisation rates

14.11 Car and motorcycle ownership

Low and stable

Motorisation rates for the London 2012 Games are shown in Table 14.11 below.

Table 14.11 Motorisation rates

Motorisation rate	City		South-east region	
	2004	2012	2004	2012
Automobile motorisation rate (cars per thousand people)	327	335	498	538
Motorcycle motorisation rate (motorcycles per thousand people)	14	16	20	23

Despite London's overall affluence, car ownership in the city is 23% lower than in the rest of the UK and 34% lower than in the surrounding region. It is also stable. This is because much of the population relies on the safe, extensive and efficient public transport system. Due to recent traffic control measures such as the successful congestion charge scheme, the use of cars in London is expected to fall.

Motorcycle ownership in London is also low and again reflects the high degree of public transport provision. Motorcycles are exempt from the congestion charge.

Table 14.12 Mode share

Meeting the growing demand for public transport

The table below compares public transport modal share for London and the south east for 2004 and 2012.

Mode	London		South-east region	
	2004	2012	2004	2012
Public transport journeys	44%	48%	7%	7%

NB: South east figures exclude London.

London enjoys a public transport culture: 44% of motorised journeys into the city are made on buses, trains or the Underground. For central London, the figure is 87%. Other locations, such as the rapidly expanding employment quarter at Canary Wharf, exhibit similarly strong public transport use.

In the past four years, overall public transport share has grown by 4%, and is expected to increase in the period to 2012 and beyond. As demand is growing, so is capacity. Public transport fleets and services are expanding and improving to meet demand (see section 14.8).

B Demand

Table 14.13 Transport workforce

A comprehensive five-year recruitment plan

Olympic transport workforce	Number
Staff	6,000
Volunteers	6,000
Contractors	8,000

Transport personnel for the Games will comprise paid staff, volunteers and contracted staff. The OTA will carefully plan, control and monitor the recruitment process over a five-year period. The experience at the Manchester Commonwealth Games in 2002 provides a useful precedent.

The OTA will plan, manage and integrate all transport services relating to the 2012 Olympic and Paralympic Games. From 2005, senior managers and key operational personnel will be seconded into the OTA from transport agencies, private sector logistics/freight specialists and the armed services. An executive recruitment plan will be in place by mid-2007 and a contractor recruitment plan by mid-2009. Venue transport managers will be in position by early 2011.

Games operation

Around 6,000 car drivers (working in shifts) will be required. In order to maximise security and reliability drivers from the taxi and private hire sectors will be recruited. London has a pool of over 22,000 qualified taxi drivers and over 30,000 licensed private hire drivers and many more retired drivers who will be suitable for the Olympic Family car fleet.

Similarly, around 7,000 bus and coach drivers will be required to drive Olympic Family coaches. They will be fully trained and qualified public service vehicle license holders. London's bus companies employ over 21,000 such drivers in London at present. Other sources of drivers will be employees or retirees of the major bus and coach operating companies in the UK. These companies currently employ 120,000 qualified drivers.

Recrutement

Le Royaume-Uni est caractérisé par une forte tradition de bénévolat (voir section 8.12). Des équipes de volontaires engagés et compétents seront donc recrutées pour un grand nombre des activités de contact direct.

L'élaboration de la stratégie de recrutement de volontaires sera achevée d'ici la mi-2008. D'ici la mi-2009, le nombre total de volontaires requis pour tous les sites et toutes les opérations de transport sera établi. Le plan de recrutement sera ensuite lancé à la mi-2010. Les volontaires seront recrutés entre janvier 2011 et février 2012. Tous les chauffeurs de voitures T1-T3 seront rémunérés.

Le recrutement de personnel dans toutes les catégories sera surveillé attentivement et ajusté tous les mois pour veiller à l'atteinte des objectifs. Une stratégie relative aux risques en matière de relations sociales et à leur atténuation sera en place d'ici la mi-2009. Le recrutement du personnel rémunéré sera terminé d'ici avril 2011.

L'ensemble de la main-d'œuvre fera l'objet de contrôles de sécurité généraux avant son recrutement. Une politique d'égalité des chances sera mise en œuvre pour le recrutement du personnel à tous les niveaux. Les chauffeurs de la famille olympique seront soumis à des contrôles plus rigoureux.

Table 14.14 Spectateurs

Répondre à la demande à travers une affectation des ressources fondée sur la modélisation

Site	Sport/Épreuve	Spectateurs /jour		Spectateurs /session	
		Moy.	Max.	Moy.	Max.
Stade olympique	Athlétisme	77 200	139 200	53 400	69 600
Centre aquatique du parc olympique	Sports aquatiques, Pentathlon moderne (natation) ¹	33 000	52 200	13 900	17 400
UEL Docklands	Water-polo	7 500	13 200	3 100	4 400
Vélodrome	Cyclisme (piste)	5 200	10 400	4 400	5 200
Parc olympique – arène 1	Volleyball	18 200	31 200	7 600	10 400
Parc olympique – arène 2	Basketball (qualifications)	21 200	31 200	7 500	10 400
Parc olympique – arène 2	Pentathlon moderne (tir et escrime)	3 200	4 400	3 200	4 400
Parc olympique – arène 3	Handball	13 700	26 100	5 700	8 700
Parc olympique – arène 4	Escrime	7 400	10 400	3 700	7 000
Parc olympique – centre de hockey	Hockey	24 300	39 300	9 500	13 100
Piste BMX	Cyclisme (BMX)	4 600	5 200	4 600	5 200
Le Dôme	Gymnastique (artistique/trampoline)	17 400	43 200	12 000	14 400
Le Dôme	Basketball (finale)	37 300	52 200	14 000	17 400
Arène de Greenwich	Gymnastique (rythmique)	5 300	10 400	4 300	5 200
Arène de Greenwich	Badminton	9 400	15 600	4 000	5 200
ExCeL	Boxe	10 300	17 400	6 500	8 700
ExCeL	Judo	13 800	17 400	6 900	8 700
ExCeL	Taekwondo	8 300	10 400	4 100	5 200
ExCeL	Haltérophilie	9 800	15 600	4 300	5 200
ExCeL	Lutte	12 000	17 400	6 000	8 700
ExCeL	Tennis de table	7 300	10 400	4 200	5 200
Greenwich Park	Sports équestres/Pentathlon moderne (équitation/course à pied)	15 900	34 800	14 800	34 800
Hyde Park	Triathlon	7 600	8 700	7 600	8 700
Regent's Park	Cyclisme (route)	3 000	5 200	2 300	2 600
Regent's Park	Softball	8 600	14 000	4 600	7 000
Regent's Park	Baseball	16 800	26 200	8 400	13 100
Eton Dorney	Aviron	20 100	26 100	20 100	26 100
Eton Dorney	Canoë-kayak (eaux calmes)	21 600	26 100	21 600	26 100
Lord's Cricket Ground	Tir à l'arc	7 600	11 400	3 800	5 700
Wimbledon	Tennis	17 100	26 100	17 100	26 100
The Royal Artillery Barracks	Tir	2 600	4 800	2 600	4 800
Horse Guards Parade	Volleyball (plage)	15 000	26 100	7 200	13 100
Weymouth and Portland	Voile	12 600	15 000	12 600	15 000
Weald Country Park	Cyclisme (VTT)	2 300	2 600	2 300	2 600
Parcours de slalom de Broxbourne	Canoë-kayak (slalom)	8 300	10 400	8 300	10 400
Wembley Stadium	Football	64 100	78 300	64 100	78 300
Old Trafford (Manchester)	Football	48 800	65 300	48 800	65 300
St James' Park (Newcastle)	Football	33 000	45 200	33 000	45 200
Hampden Park (Glasgow)	Football	26 000	36 500	26 000	36 500
Villa Park (Birmingham)	Football	33 300	45 200	33 300	45 200
Millennium Stadium (Cardiff)	Football	47 700	64 900	47 700	64 900

¹Comprend les épreuves de natation du pentathlon moderne.

Recruitment

The UK has a strong volunteering culture (see section 8.12). Therefore, teams of committed and capable volunteers will be recruited to staff many of the front line activities.

The volunteer recruitment strategy will be completed by mid-2008. By mid-2009 the total number of volunteers required for all venues and transport operations will be established. The recruitment plan will then be launched in mid-2010. Volunteers will be recruited between January 2011 and February 2012. All T1-T3 car drivers will be paid.

The recruitment of staff in all categories will be carefully monitored and adjusted on a monthly basis to ensure that targets are being met. An industrial relations risk and mitigation strategy will be in place by mid-2009. Recruitment of paid staff will be completed by April 2011.

All workforce members will be subject to background security checks prior to employment. An equal opportunities policy will be implemented across staff recruitment at all levels. Olympic Family drivers will be subject to more stringent checks.

Table 14.14 Spectators

Meeting demand through model-based resource allocation

Venue	Sport/Event	Spectators/day		Spectators/session	
		Average	Maximum	Average	Maximum
Olympic Stadium	Athletics	77,200	139,200	53,400	69,600
Olympic Park Aquatics Centre	Aquatics/Modern Pentathlon (Swimming) ¹	33,000	52,200	13,900	17,400
UEL Docklands	Water Polo	7,500	13,200	3,100	4,400
Olympic Park Velodrome	Cycling (Track)	5,200	10,400	4,400	5,200
Olympic Park Arena 1	Volleyball	18,200	31,200	7,600	10,400
Olympic Park Arena 2	Basketball (Prelims)	21,200	31,200	7,500	10,400
Olympic Park Arena 2	Modern Pentathlon (Shooting, Fencing)	3,200	4,400	3,200	4,400
Olympic Park Arena 3	Handball	13,700	26,100	5,700	8,700
Olympic Park Arena 4	Fencing	7,400	10,400	3,700	7,000
Olympic Park Hockey Centre	Hockey	24,300	39,300	9,500	13,100
BMX Circuit	Cycling (BMX)	4,600	5,200	4,600	5,200
The Dome	Gymnastics (Artistic/Trampoline)	17,400	43,200	12,000	14,400
The Dome	Basketball (Finals)	37,300	52,200	14,000	17,400
Greenwich Arena	Gymnastics (Rhythmic)	5,300	10,400	4,300	5,200
Greenwich Arena	Badminton	9,400	15,600	4,000	5,200
ExCeL	Boxing	10,300	17,400	6,500	8,700
ExCeL	Judo	13,800	17,400	6,900	8,700
ExCeL	Taekwondo	8,300	10,400	4,100	5,200
ExCeL	Weightlifting	9,800	15,600	4,300	5,200
ExCeL	Wrestling	12,000	17,400	6,000	8,700
ExCeL	Table Tennis	7,300	10,400	4,200	5,200
Greenwich Park	Equestrian/Modern Pentathlon (Riding, Running)	15,900	34,800	14,800	34,800
Hyde Park	Triathlon	7,600	8,700	7,600	8,700
Regent's Park	Cycling (Road)	3,000	5,200	2,300	2,600
Regent's Park	Softball	8,600	14,000	4,600	7,000
Regent's Park	Baseball	16,800	26,200	8,400	13,100
Eton Dorney	Rowing	20,100	26,100	20,100	26,100
Eton Dorney	Canoe/Kayak (Flatwater)	21,600	26,100	21,600	26,100
Lord's Cricket Ground	Archery	7,600	11,400	3,800	5,700
Wimbledon	Tennis	17,100	26,100	17,100	26,100
The Royal Artillery Barracks	Shooting	2,600	4,800	2,600	4,800
Horse Guards Parade	Volleyball (Beach)	15,000	26,100	7,200	13,100
Weymouth and Portland	Sailing	12,600	15,000	12,600	15,000
Weald Country Park	Cycling (Mountain Bike)	2,300	2,600	2,300	2,600
Broxbourne Canoe Slalom Course	Canoe/Kayak (Slalom)	8,300	10,400	8,300	10,400
Wembley Stadium	Football	64,100	78,300	64,100	78,300
Old Trafford (Manchester)	Football	48,800	65,300	48,800	65,300
St James' Park (Newcastle)	Football	33,000	45,200	33,000	45,200
Villa Park (Birmingham)	Football	26,000	36,500	26,000	36,500
Hampden Park (Glasgow)	Football	33,300	45,200	33,300	45,200
Millennium Stadium (Cardiff)	Football	47,700	64,900	47,700	64,900

¹Includes modern pentathlon swimming.

Ressources de transport allouées aux spectateurs

Les chiffres de la table 14.14 incluent les spectateurs debout s'il y a lieu. Les nombres moyens sont fondés sur les prévisions de vente de billets. Les nombres maximaux sont fondés sur une capacité brute du site de 87 % pour assurer une capacité de transport des spectateurs adéquate.

La stratégie de transport pour les spectateurs (et le personnel) repose sur une utilisation des transports publics à 100 % pour se rendre sur les sites. Cela inclut les spectateurs voyageant depuis Londres, les différentes régions du Royaume-Uni et l'étranger. Les ressources sont allouées en fonction de travaux de modélisation poussés qui ont permis de comprendre parfaitement la demande. Ces études indiquent que, le jour d'une manifestation, 78 % des spectateurs se déplaceront d'un autre point de Londres et 22 % du reste du Royaume-Uni et d'Europe continentale. Le tableau ci-dessous indique la répartition prévue entre les différents modes de transport pour une sélection de sites olympiques.

Les ressources de transport allouées comprennent :

- **Parc olympique** – 10 lignes ferroviaires dont une navette à grande vitesse dédiée, trois services régionaux de grande ligne, quatre lignes de métro et deux lignes train léger, une nouvelle gare/station et deux gares/stations réaménagées, deux aires de dépôt de passagers/stationnement pour les autocars, des sites « park-and-ride », des lignes de bus olympiques, 23 lignes d'autobus locales et des aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **Le Dôme** – une ligne de métro, park-and-ride, dépôt de passagers et stationnement pour autocars directs, six lignes d'autobus locales et aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **ExCeL** – une ligne train léger, park-and-ride, aménagements pour autocars directs, cinq lignes d'autobus locales et aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **Greenwich Park** – une ligne train léger et deux services ferroviaires de ligne principale, park-and-ride, aménagements pour autocars directs, lignes d'autobus locales et aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **Hyde Park** – six lignes de métro, trois gares ferroviaires principales, sept stations de métro, aménagements pour autocars directs, 20 lignes d'autobus locales et aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **Eton Dorney** – trois lignes ferroviaires, navettes d'autobus, park-and-ride, aménagements pour autocars directs, cinq lignes d'autobus locales et aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **Lord's Cricket Ground** – cinq lignes de métro, trois gares nationales, aménagements pour autocars directs, huit lignes d'autobus locales et aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **Wimbledon** – trois lignes ferroviaires dont métro, un service de tram, navettes d'autobus, 10 lignes d'autobus locales, park-and-ride, aménagements pour autocars directs et aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **Horse Guards Parade** – 10 lignes ferroviaires, dont lignes de métro et trois lignes ferroviaires nationales, sept gares/stations, aménagements pour autocars directs, neuf lignes d'autobus locales et aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **Weald Country Park** – une ligne ferroviaire, autocars directs et aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **The Royal Artillery Barracks** – une ligne train léger, un service ferroviaire de ligne principale, 18 lignes d'autobus locales, aménagements pour autocars directs et aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **Broxbourne** – un service ferroviaire de ligne principale, six lignes d'autobus locales, park-and-ride, aménagements pour autocars directs, stationnement et aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **Wembley Stadium** – sept lignes ferroviaires dont trois lignes de métro, trois gares/stations, dont une reconstruite et agrandie, aménagements pour autocars directs, 10 lignes d'autobus locales et aménagements pour les piétons et les cyclistes
- **Old Trafford** – gare principale dédiée, services de tram, aménagements pour autocars directs, 16 lignes d'autobus locales
- **St James' Park** – gare principale, station de métro, aménagements pour autocars directs, services d'autobus locaux
- **Villa Park** – deux gares principales, aménagements pour autocars directs, services d'autobus locaux
- **Hampden Park** – deux gares principales, aménagements pour autocars directs, services d'autobus locaux
- **Millennium Stadium** – gare principale, park-and-ride, aménagements pour autocars directs, services d'autobus locaux.

Résultats extraits de la modélisation de la demande des spectateurs

Site	Sport	Capacité maximale places assises spectateurs	Rail	Park-and-ride	Autocar direct	Autre
Parc olympique	Divers	147 000	78 %	10 %	8 %	4 %
Hyde Park	Triathlon	8 700	82 %	–	8 %	10 %
Lord's Cricket Ground	Tir à l'arc	5 700	82 %	–	8 %	10 %
Wimbledon	Tennis	26 100	65 %	4 %	10 %	21 %
Wembley Stadium	Football	78 300	69 %	–	26 %	6 %

Transport resources allocated to spectators

The figures in Table 14.14 include standing spectators where relevant. Average figures are based on expected ticket sales. Maximum figures are based on 87% of gross venue capacity to ensure adequate spectator transport capacity.

The transport strategy for spectators (and workforce) is based on 100% use of public transport to access the venues. This includes spectators travelling from London, the UK regions and overseas. Resources are being allocated in line with extensive modelling work that has provided a thorough understanding of demand. This shows that on the day of an event, 78% of spectators will travel from within London and 22% from the rest of the UK and mainland Europe. The table below shows predicted modal split for a selection of venues.

The transport resources allocated include:

- **Olympic Park** – 10 rail lines including one dedicated high speed shuttle service, three mainline regional services, four Underground lines and two light rail lines, one new station and two upgraded stations, two coach drop-off/parking areas, park-and-ride sites, Olympic bus lines, 23 local bus routes and facilities for pedestrians and cyclists
- **The Dome** – one Underground line, park-and-ride, direct coach drop off and parking, six local bus routes, and facilities for pedestrians and cyclists
- **ExCeL** – one light rail line, park-and-ride, direct coach facilities, five local bus routes and facilities for pedestrians and cyclists
- **Greenwich Park** – one light rail line and two mainline rail services, park-and-ride, direct coach facilities, local bus routes and facilities for pedestrians and cyclists
- **Hyde Park** – six Underground lines, three mainline stations, seven Underground stations, direct coach facilities, 20 local bus routes and facilities for pedestrians and cyclists
- **Eton Dorney** – three rail lines, shuttle buses, park-and-ride, direct coach facilities, five local bus routes and facilities for pedestrians and cyclists
- **Lord’s Cricket Ground** – five Underground lines, three national rail stations, direct coach facilities, eight local bus routes and facilities for pedestrians and cyclists
- **Wimbledon** – three rail lines including Underground, a tram service, shuttle buses, 10 local bus routes, park-and-ride, direct coach facilities and facilities for pedestrians and cyclists
- **Horse Guards Parade** – 10 rail lines, including Underground lines and three national rail routes, seven stations, direct coach facilities, nine local bus routes and facilities for pedestrians and cyclists
- **Weald Country Park** – one rail line, shuttle buses, direct coach and facilities for pedestrians and cyclists
- **The Royal Artillery Barracks** – one light rail line, one mainline rail service, 18 local bus routes, direct coach and facilities for pedestrians and cyclists.
- **Broxbourne Canoe Slalom Course** – one mainline rail service, six local bus routes, park-and-ride, direct coach facilities, parking and facilities for pedestrians and cyclists
- **Wembley Stadium** – seven rail lines including three Underground lines, three stations, including one rebuilt and expanded, direct coach facilities, 10 local bus routes and facilities for pedestrians and cyclists
- **Old Trafford** – dedicated mainline rail station, tram services, direct coach facilities, 16 local bus routes
- **St James’ Park** – one mainline rail station, Underground station, direct coach facilities, local bus services
- **Villa Park** – two mainline rail stations, direct coach facilities and local bus services
- **Hampden Park** – two mainline rail stations, direct coach facilities, local bus services
- **Millennium Stadium** – mainline rail station, park-and-ride, direct coach facilities, local bus services.

Selected results of spectator demand modelling

Venue	Sports	Maximum spectator seat capacity	Rail	Park-and-ride	Direct coach	Other
Olympic Park	Various	147,000	78%	10%	8%	4%
Hyde Park	Triathlon	8,700	82%	–	8%	10%
Lord’s Cricket Ground	Archery	5,700	82%	–	8%	10%
Wimbledon	Tennis	26,100	65%	4%	10%	21%
Wembley Stadium	Football	78,300	69%	–	26%	6%

14.15 Principaux objectifs et stratégies

Objectifs réalisables, contraintes solubles

L'OTA atteindra quatre grands objectifs de transport stratégiques dans le cadre des Jeux :

- Fournir à la famille olympique des moyens de transport sécurisés, sûrs et fiables, au bon moment et en évitant les encombrements
- Acheminer tous les spectateurs par des transports publics rapides, fréquents, fiables, conviviaux et simples à utiliser
- Laisser un héritage positif en matière de transport et appuyer la régénération de l'Est de Londres
- Faire en sorte que Londres continue à fonctionner normalement durant les Jeux, et renforcer ainsi son expérience positive en tant que ville hôte.

Stratégies opérationnelles

Transport de la famille olympique :

- Personnaliser les plans de transport pour chaque groupe de clients afin de répondre à ses besoins particuliers
- Tenir compte des priorités suivantes au sein du groupe de clients :
 - Priorité 1 – Athlètes et officiels techniques
 - Priorité 2 – Famille olympique et médias
 - Priorité 3 – Sponsors
- Parvenir à des temps de trajet les plus courts possibles, et fiables, en créant notamment un réseau routier olympique de voies de circulation strictement réglementées, appuyé par d'autres mesures de contrôle
- Augmenter la résilience en prévoyant parcs, dépôts et dispositions organisationnelles distincts pour chaque groupe de clients
- Maintenir les routes dégagées en gérant la demande générale liée aux déplacements hors Jeux Olympiques
- Intégrer résilience et souplesse, en prévoyant par exemple des véhicules de réserve sur les sites olympiques.

Transport des spectateurs :

- Faire en sorte que 100 % des spectateurs se déplacent par les transports publics
- Fournir d'excellents transports publics pour les handicapés moteurs, et ce pour tous les sites olympiques
- Assurer le maximum de services fiables à partir de l'infrastructure existante et prévue
- Utiliser l'infrastructure existante pour fournir une capacité très élevée aux périodes de pointe à moindre coût
- Faire appel à tous les modes de transport public, y compris la formule « park-and-ride » et les autobus, et les déplacements à vélo et à pied
- Élaborer et promouvoir un programme « spectateur actif » pour encourager et faciliter le déplacement des spectateurs à pied et à vélo
- Prévoir de multiples options d'entrée et de sortie pour tous les sites olympiques

- Gérer les itinéraires et les temps de trajet des spectateurs selon l'origine du déplacement
- Déployer une billetterie intégrée pour les manifestations et le transport afin d'encourager les spectateurs à utiliser les transports publics.

Les principes stratégiques de l'OTA permettront de faire en sorte que l'ensemble du transport, de par sa conception, soit :

- Extrêmement sûr et sécurisé
- Diversifié et aisément accessible
- Écologique.

Contraintes

Le seul défi identifié réside dans la fourniture d'un accès pour les personnes à mobilité réduite dans toutes les stations de métro de Londres. À l'heure actuelle, les 21 000 taxis de Londres et l'ensemble du réseau de transport DLR (Docklands Light Railway) sont entièrement accessibles à tous.

Les mesures suivantes ont donc été prises :

- Tous les sites olympiques ont été sélectionnés pour offrir un accès satisfaisant aux personnes à mobilité réduite
- D'ici 2005, l'ensemble des bus de l'agglomération de Londres offriront un accès à tous
- Le programme d'accessibilité des personnes à mobilité réduite du métro de Londres a été désigné priorité numéro un pour veiller à ce que ces personnes puissent accéder aux stations de métro desservant les sites olympiques
- Des aires de stationnement supplémentaires destinées aux véhicules des personnes handicapées et aux navettes pour personnes à mobilité réduite seront mises à la disposition des spectateurs.

Gestion des situations d'urgence

Des plans de gestion d'urgence ont été mis en place pour gérer la réponse en cas d'accidents graves dans les transports, de pointes inattendues de trafic, de report d'une manifestation ou de mauvais temps :

- Itinéraires routiers de secours vers tous les sites olympiques en cas d'accidents graves, appuyés par de multiples itinéraires par le rail pour les spectateurs
- Véhicules routiers et ferroviaires de réserve pour faire face à toute demande inattendue
- Des services ferroviaires à horaires simplifiés, plus fréquents durant toute la période des Jeux. Cela minimisera les risques opérationnels, tout en facilitant la situation en cas de reprogrammation d'épreuves ou de mauvais temps.

Londres 2012 a examiné de très près tous les risques inhérents aux plans de transport pour la famille olympique, les spectateurs et le personnel des Jeux. Le résultat est un plan de gestion des risques complet, qui identifie des priorités. Ce plan sera validé dans le cadre de mises à l'épreuve rigoureuses des sites olympiques, sur ordinateur et en situation (voir section 14.19).

14.15 Strategic objectives and principles

Achievable objectives, resolvable constraints

The OTA will achieve four key strategic transport objectives in support of the Games:

- Deliver safe, secure, reliable, timely and congestion-free transport for the Olympic Family
- Move all spectators by public transport that is fast, frequent, reliable, friendly, and simple to use
- Leave a positive transport legacy and support the regeneration of east London
- Keep London running during the Games, reinforcing the positive experience of being a Host City.

Operational strategies

Olympic Family Transport:

- Customise transport plans for each client group to meet their exact requirements
- Recognise the following priorities
 - Priority 1 – Athletes and Technical Officials
 - Priority 2 – Olympic Family and Media
 - Priority 3 – Sponsors
- Achieve minimum, and reliable, transport times through the creation of an ORN of rigorously enforced road lanes and controlled measures
- Enhance resilience by providing separate fleets, depots and organisational arrangements for each client group
- Keep routes free of congestion by managing background business and travel demand
- Build in resilience and flexibility such as locating spare vehicles at venues.

Spectator transport:

- Achieve 100% of spectator travel by public transport
- Deliver excellent public transport for mobility-impaired people to all venues
- Provide maximum reliable service levels from existing and planned infrastructure
- Use existing infrastructure to provide very high capacity at peak periods at minimum cost
- Use all modes of public transport including park-and-ride and bus
- Develop and promote an ‘active spectator’ programme, to encourage and facilitate walking and cycling by spectators
- Provide multiple access and egress to all venues
- Manage spectators’ routes and time of travel by origin of trip
- Deploy integrated event and travel ticketing to encourage spectators to travel by public transport.

The OTA strategic principles will ensure that, by design, all transport will be:

- Highly safe and secure
- Inclusive and highly accessible
- Environmentally friendly.

Constraints

The only constraint identified is the provision of mobility-impaired access at all London Underground stations. Currently, London’s 21,000 taxis and the entire Docklands Light Railway are fully accessible to all.

Mitigating actions are as follows:

- All venues have been selected to achieve good accessibility for the mobility impaired
- By 2005 all of London’s buses will be fully accessible as well
- London Underground’s mobility-impaired accessibility programme has been prioritised to ensure mobility-impaired access for everyone from Underground stations serving Olympic venues
- Additional parking facilities for people with disabilities and mobility shuttles will be available for spectator use.

Contingency management

Contingency plans have been developed to deal with incidents such as a major transport accident, unexpected demand peaks, event rescheduling and adverse weather. These include:

- Alternative stand-by road routes to all venues to cover major accidents, supported by multiple rail routes for spectators
- Spare road and rail vehicles to cope with unexpected demand
- Simplified and constant rail service patterns throughout the Games period to minimise operational risk and, at the same time, support event rescheduling or adverse weather.

London 2012 has scrutinised the risks inherent in transport plans for Olympic Family, spectators and the workforce for the Games. The result is a comprehensive and prioritised risk management plan. This plan will be validated during rigorous desktop and physical testing of the venues (see 14.19).

14.16 Organisation

Des principes adaptés aux besoins de chaque groupe

Principes pour chaque groupe de clients en matière de transport :

- Pour les athlètes, le personnel de soutien, les officiels d'équipe et les officiels techniques : parvenir à des temps de déplacement les plus courts possibles et prévoir des itinéraires fiables avec services ponctuels et dispositifs importants de sûreté et de sécurité
- Pour les médias : prévoir des services de transport simples, efficaces et abondants (y compris pour l'équipement), stationnement et fonctionnement 24 h/24. Les services de transport incluront le transport direct jusqu'au site olympique et le transport d'un site olympique à l'autre, et pas seulement via la plate-forme CIRTV/CPP
- Pour la famille olympique (CNO et IF) : services de transport flexibles et fiables, en prévoyant des véhicules de réserve pour les variations de demande, le déploiement rapide et l'utilisation de mini-bus aux heures de pointe sur les principaux itinéraires
- Pour les sponsors (TOP, CNO et autres) : services de transport planifiés, convenus et contractuels via l'OTA, avec de bonnes voies d'accès et des zones d'arrêt appropriées
- Pour le personnel : déplacements par les transports publics, à vélo ou à pied avec accès aisé à toute heure à tous les sites olympiques et au village olympique. Le personnel travaillant selon un système d'équipes aura des aménagements « park-and-ride » à sa disposition
- Pour les Jeux Paralympiques : services accessibles et inclusifs, réduction maximale du temps de trajet.

Principes spécifiques à tous les groupes clients :

- Il sera fait appel à des dépôts, des parcs et un système de gestion de parcs distincts situés à proximité des lieux d'hébergement des groupes de clients correspondants
- Tous les parcs seront constitués de véhicules les plus propres possibles sur le plan environnemental ; ceux-ci seront conservés dans des dépôts sécurisés et conduits par un personnel formé et compétent
- Un surplus de 10 % est prévu en ce qui concerne le nombre d'autobus et de voitures de tous les parcs et les effectifs de conducteurs afin de pouvoir répondre aux fluctuations imprévues de la demande ou de faire face à des incidents graves
- Les moyens de transport seront faciles à utiliser, que ce soit sur demande directe, via des comptoirs de transport ou sur réservation anticipée, et répondront aux besoins des utilisateurs (arrivée des médias deux heures avant une épreuve par exemple). De plus, une ligne d'assistance téléphonique dédiée aux transports fonctionnera 24 heures sur 24
- Des zones réservées aux véhicules autorisés, des zones de stationnement, des zones d'accès et des zones d'exclusion seront prévues à des fins de sécurité, de maîtrise des encombrements et d'accès rapide aux sites olympiques
- Des dispositions adéquates en matière d'accès, de zones de chargement et de stationnement en zone d'accès réservé faciliteront l'accès au moment voulu pour les utilisateurs autorisés

- Un service d'entretien des véhicules sécurisé, géré et opérant en dehors des heures normales d'ouverture des sites olympiques avec dépôts de groupage de fret et programme directeur de livraisons inclus
- Toutes les fois que cela sera possible, des navettes multi-utilisateurs, solution économique, assureront le transport pour couvrir les cérémonies d'ouverture et de clôture, les manifestations culturelles et les cérémonies de remise de médailles.

Arrivée : rapidité et efficacité

Un service dédié gérant les arrivées et les départs de la famille olympique aux aéroports (Olympic Family Airport Arrival and Departure Service) a été conçu en collaboration avec BAA (l'organisme responsable de l'aéroport d'accueil, qui soutient Londres 2012), ce service assurera l'arrivée rapide et efficace de tous les membres accrédités de la famille olympique et paralympique et facilitera la fluidité de leur transfert vers leur destination finale. Ce service comprend :

- Assistance avant l'atterrissage grâce à des informations communiquées durant le vol sur la procédure à suivre à l'arrivée
- Accueil à la sortie de l'avion par le service « meet and greet » et accompagnement via les centres d'accréditation et de validation jusqu'au contrôle de l'immigration (service accéléré, dédié et aisément accessible)
- Assistance pour la collecte des bagages et assistance personnelle pour les formalités douanières, et accompagnement jusqu'au comptoir de transport, puis jusqu'au mode de transport terrestre dédié.

Des services de transport dédiés et aisément accessibles seront également assurés pour transférer les personnes accréditées et leurs bagages jusqu'aux lieux d'hébergement. Le fonctionnement de ce service sera très souple afin de tenir compte des fluctuations attendues de la demande. Les athlètes et officiels pourront effectuer les formalités d'enregistrement « aéroport » au village olympique.

Services des Jeux pour les groupes clients

Athlètes et officiels

Autocars et fourgons dédiés pour les athlètes assurant des services réguliers vers les sites de compétition et d'entraînement, avec la souplesse de fonctionnement nécessaire pour tenir compte des changements de programmes. Les officiels techniques auront à leur disposition un parc dédié d'autocars et de minibus desservant réunions, sites d'entraînement et sites de compétition. Services réguliers pour assister à d'autres manifestations.

Famille olympique, CNO et IF

Fourniture appropriée de voitures et de chauffeurs/assistants parlant la même langue. Disponibilité rapide et bon accès aux zones d'accès réservé. Les services préréservés et de style taxi seront complétés par des services utilisant des véhicules de plus grande capacité aux heures de pointe sur les itinéraires principaux.

14.16 Organisation

Principles tailored to each group's needs

The following principles and priorities have been adopted for each client group:

- For athletes, support personnel, team officials and technical officials: achieve minimum travel times and provide reliable and punctual routes with a high security and safety overlay
- For the media: provide simple, effective and plentiful transport including equipment, parking and 24-hour operation. Transport will include direct-to-venue and venue-to-venue services, not just via the MPC/IBC hub
- For the Olympic Family, NOCs and IFs: deliver flexible and resilient transport, with demand variations met through spare vehicles, rapid deployment and minibus use at peak times on core routes
- For sponsors (TOP, NOC and others): planned, agreed and contracted transport provision through the OTA, with good access routes and suitable layover facilities
- For the workforce: public transport, cycle or walk with easy access at all hours to all venues and the Olympic Village. Shift workers will be provided with park-and-ride facilities
- For the Paralympic Games: accessible and inclusive, minimum travel time.

Specific principle for all client groups:

- Separate depots, fleets and fleet management will be located near their client groups' accommodation
- All fleets will be the most environmentally clean available, kept in secure depots and driven by trained and competent staff
- There will be a 10% contingency on all bus and car fleet and driver numbers in order to manage unexpected fluctuations in demand or major incidents
- Transport will be easy to use through call-up, transport desks and pre-booking and meet the needs of the user e.g. Media arrivals two hours before an event. In addition, a 24-hour a day transport telephone helpline will be established
- Vehicle permit, parking, access and exclusion zones will be used for security, congestion control and fast access to venues
- Adequate load zone and back-of-house parking arrangements will facilitate timely access for authorised users
- Secure, managed and out-of-hours venue servicing by using freight consolidation depots and master delivery scheduling
- Cost-effective shared shuttle transport will be used wherever possible to cover Opening and Closing Ceremonies and cultural/medal events.

Arrival and departure

A dedicated Olympic Family Airport Arrival and Departure Service has been designed in cooperation with BAA (the gateway airport authority and a London 2012 supporter). This service will ensure the quick and efficient arrival of all accredited Olympic and Paralympic Family members and facilitate their smooth onward transfer. Features will include:

- Pre-landing assistance through in-flight information outlining the arrival process
- Reception at the aircraft door by the 'meet and greet' service and an escort via accreditation and validation centres through to dedicated and accessible fast track immigration channels
- Assistance with baggage collection and personal guidance through Customs formalities, an escort to the transport desk and on to dedicated land transport.

Dedicated and accessible transport services will also be provided to transfer accredited people and accompanying baggage to their accommodation. This service will operate with a high degree of flexibility to cater for anticipated variations in demand. Athletes and officials will be provided with in-village check-in for departures.

Games-time service for client groups

Athletes and officials

Dedicated athlete coaches and vans running scheduled services to competition and training venues, with sufficient flexibility to cope with changed schedules. Technical officials to have a dedicated coach and minibus fleet serving meetings, training and competition venues. Scheduled services for watching other events.

Olympic Family, NOCs and IFs

Games-time: appropriate provision of cars and same language drivers/assistants. Swift call up and good access to back of house. Pre-booked and taxi-style services to be supplemented with larger vehicles at peak hours for main routes.

Médias

Services réguliers opérant 24 h/24 du lieu d'hébergement jusqu'au CIRTV/PPP, autocars médias du CIRTV/PPP jusqu'aux sites de compétition et d'entraînement. De plus, des navettes opéreront directement du lieu d'hébergement au site olympique et d'un site à l'autre les jours les plus importants. Les plans de l'OTA tiendront compte de la nécessité pour les médias d'arriver tôt sur les sites et d'en repartir tard. Stationnement approprié prévu.

Sponsors (TOP, CNO et autres)

L'OTA, au nom de chaque groupe de sponsors, aidera à planifier, acquérir et gérer les parcs d'autocars pour les sponsors, fixation d'itinéraires comprise, ainsi que facilité d'accès aux sites olympiques et aires d'arrêt de véhicules.

14.17 Mesures de régulation de la circulation durant les Jeux Olympiques

Routes à trafic réduit, gérées de très près pour les Jeux

Londres possède un réseau routier étendu, de grande qualité et géré de très près. Il se compose de 280 km de voies d'autobus minutieusement gérées et d'un Réseau routier rouge de 580 km qui favorise la fluidité de la circulation en interdisant le stationnement ou les arrêts dans des zones désignées. Ces restrictions font l'objet d'une mise en application stricte et sont bien observées par les automobilistes.

Londres 2012 a déjà engagé des discussions avec les entreprises de la zone de la Tamise pour mettre au point un plan d'action visant à réduire les déplacements des usagers locaux pendant la période des Jeux. Ce plan envisage des mesures telles que l'interdiction d'entreprendre des travaux majeurs de construction, l'organisation des livraisons en dehors des heures de bureau et la promotion du télétravail.

La famille olympique aura la garantie que les déplacements à effectuer seront de courte durée et que les services de transport seront fiables, et ce grâce à la création et à la mise en œuvre du Réseau routier olympique (Olympic Route Network ou ORN). Avec l'aide du Centre de gestion du trafic londonien, le London Traffic Control Centre (LTCC), London 2012 a déjà déterminé le tracé de l'ORN, qui consiste en un ensemble de routes de grande capacité, et qui ne comportent généralement pas de voies réservées aux autobus.

Le trafic de l'ORN sera géré par une combinaison de télésurveillance et de gestion depuis le LTCC. De plus, la demande de base du réseau routier voisin de l'ORN sera résorbée grâce à la création de zones d'exclusion de véhicules réglementées et à des accords conclus au préalable pour les livraisons de nuit de marchandises non essentielles.

Les temps de trajet seront optimisés grâce à un système « onde verte » établissant une signalisation routière prioritaire, à des feux verts synchronisés sur certains itinéraires, à des fermetures de certaines intersections au trafic ou à une interdiction tourner. L'application de la réglementation de la circulation sera capitale. La stratégie de Londres en matière d'application de la réglementation de la circulation est perfectionnée et efficace. Cette stratégie repose sur le déploiement des 2 000 contractuels existants, 1 370 caméras pour l'application de la réglementation concernant

les voies réservées aux autobus, 400 radars et, aux principales intersections, 250 caméras de gestion du trafic.

Le LTCC suivra les véhicules accrédités 24 h/24 et, via des systèmes existants, surveillera, communiquera des informations et gèrera activement les flux de circulation. En cas de problème, le LTCC dégagera des itinéraires de secours pour les groupes accrédités. Des patrouilles de police mobiles veilleront à dissiper rapidement les encombrements et à la prompt prise en charge d'autres situations d'urgence. Il n'y aura pas de travaux de voirie sur l'ORN, ni sur les routes sensibles alimentant le réseau.

14.18 Billetterie

Intégrée, avec déplacements gratuits par les transports en commun

Chaque billet de spectateur permettra à son titulaire de voyager gratuitement dans Londres sur tout le réseau ferroviaire (sauf Heathrow Express), métro, autobus et tram le jour de la compétition et jusqu'à 04h00 le lendemain matin. Des sites « park-and-ride » seront également intégrés au système de billets. De plus, tout titulaire d'une carte d'accréditation pourra se déplacer gratuitement par les transports en commun dans tout Londres, services de bateaux fluviaux et Heathrow Express Rail Link compris.

La billetterie sans contact est déjà utilisée dans tout Londres pour tous les modes de transport public. La billetterie relative au transport dans le cadre des Jeux aura un format analogue. L'accès au réseau de transport public et depuis celui-ci sera permis grâce à une puce électronique insérée dans le billet.

Pour les personnes voyageant en dehors de Londres, l'acquisition de billets de transport supplémentaires sera une simple formalité.

Il est difficile de prédire quelle nouvelle technologie sera en place d'ici à 2012. L'OTA veillera à ce que la meilleure technologie, et la plus appropriée, soit utilisée pour la billetterie mixte manifestation/transport. L'option low-tech consistant à émettre un billet pour une manifestation donnée et un titre de transport gratuit séparé sera disponible en tant que solution de secours.

L'OTA s'efforcera également de lier billetterie et fourniture d'informations. Outre de simples guides de transport sur support papier pour les spectateurs (incluant les cartes et horaires pertinents), les concepts suivants sont actuellement à l'étude :

- Conseils se rapportant spécifiquement au trajet et mises à jour régulières
- Informations en temps réel, sur des tableaux d'affichage, qui pourraient lire le billet électronique le jour du déplacement.

L'OTA se servira des informations obtenues par l'intermédiaire des ventes de billets pour avoir une idée plus précise de l'origine des déplacements et mieux comprendre les besoins en matière de transport de façon plus générale. Ces données seront utilisées pour adapter les services de transport à la demande réelle.

Media

24-hour-a-day scheduled media services from accommodation to MPC/IBC; media coaches from MPC/IBC to competition and training venues. In addition, direct from accommodation to venue and inter-venue shuttles to operate on key days. OTA's plans will allow for early arrival/late departure from venues.

Sponsors (TOP, NOC and others)

OTA, on behalf of each sponsor group, to help plan, acquire and manage sponsor coach fleets, including routeing, easy venue access and provision of vehicle layover space.

14.17 Measures for the Olympic Games traffic

Highly managed, lower volume roads for the Games

London has an extensive, high quality and highly managed road network. It features 280 km of carefully controlled bus lanes and a 580 km Red Route Network that encourages traffic flow by forbidding parking or stopping in designated areas. These restrictions are keenly enforced and well observed by motorists.

London 2012 is already in discussion with businesses within the River Zone to develop an action plan to reduce commuter traffic during the Games. The plan envisages measures such as bans on major construction works, scheduled deliveries outside working hours and increased working from home.

The Olympic Family will be guaranteed short and reliable journey times due to the creation and implementation of the ORN. With the help of the London Traffic Control Centre (LTCC), London 2012 has already identified and proven the ORN, which consists of high-capacity roads usually clear of bus lanes.

Traffic on the ORN will be managed through a combination of remote monitoring and control at the LTCC. In addition, background demand on the road network adjacent to the ORN will be suppressed through measures including night deliveries of non-essential goods.

Journey times will be optimised with 'green wave' prioritisation of traffic signals; green-bias on some routes and junction closures or banned turns. Enforcement of the traffic regulations will be crucial. London's traffic enforcement strategy includes the deployment of the existing 2,000 parking enforcement officers; 1,370 bus lane enforcement cameras; 400 speed cameras and, at key junctions, 250 traffic management cameras.

The LTCC will track accredited vehicles 24-hours a day and, through existing systems, monitor, impart information and actively manage traffic flows. In case of disruption, the LTCC will clear alternative routes for accredited groups. Mobile police patrol units will ensure that congestion spots are cleared quickly and other emergency situations are dealt with promptly. There will be no street works on the ORN or on sensitive roads that feed it.

14.18 Ticketing

Integrated with inclusive travel on public transport

Each spectator ticket will include travel within London on all trains (except for the Heathrow Express), all Underground services and on buses and trams on the day of event and through to 0400 hours the next day. Park-and-ride sites will also be integrated into the ticket system. In addition, every holder of an accreditation card will be entitled to free travel on public transport throughout London, including river boat services and the Heathrow Express Rail Link.

Contactless ticketing is already in use throughout London on all public transport modes. Olympic travel ticketing will follow a similar format. Access to and from the public transport network will be gained via an electronic chip inserted into the ticket.

For people travelling outside London, acquisition of additional travel tickets will be a simple operation.

It is difficult to predict what new technology will be in place between now and 2012. The OTA will ensure that the best, most appropriate technology will be applied to combined event/travel ticketing. The low-tech option of an event ticket and separate free travel pass will be a contingency.

The OTA will also seek to link ticketing with information provision. In addition to simple, paper-based transport guides for spectators (encompassing relevant maps and timetables) concepts now being considered include:

- Journey-specific advice and regular updates
- Real-time information, via displays, that could read the electronic ticket on the day of travel.

The OTA will use information acquired through ticket sales to gain a better understanding of travel origins and wider travel requirements. This data will be used to tailor transport services to real demand.

Table 14.19 **Programme de formation**

Phase	Programme de formation	Contenu de la formation	Stagiaires
Préparation des Jeux et planification	Orientation	Présentation des informations de base, compréhension du mouvement olympique et des Jeux	Recrutement du personnel de l'OTA sur la base de l'expertise/expérience en matière de Jeux (Sydney 2000, Jeux du Commonwealth de Manchester en 2002, Athènes 2004, Beijing 2008)
	Gestion et développement	Vérification des compétences du personnel en fonction des rôles (compétences en informatique, communications, présentation, etc.)	
Vérification de la préparation	Orientation	Présentation des informations de base, compréhension du mouvement olympique et des Jeux	Nouveau personnel
	Formation spécifique aux fonctions/sites	Compétences requises pour chaque rôle ; transport vers les sites, conduites des véhicules, contrôle de la foule et prestation de services de transport public	Personnel, responsable des transports des sites, bénévoles clés
	Mise à l'épreuve	Vérification des méthodes de formation et formation des personnels clés.	
Période des Jeux	Orientation	Présentation des informations de base, compréhension du mouvement olympique et des Jeux	Nouveau personnel et bénévoles
	Formation spécifique aux fonctions/sites	Compétences requises pour chaque rôle ; transport vers les sites, conduites des véhicules, contrôle de la foule et prestation de services de transport public. Sensibilité aux handicaps et aux cultures, sensibilisation à l'accessibilité, service clientèle.	Nouveau personnel, responsable des transports des sites et bénévoles

14.19 Formation et mise à l'épreuve

Vaste expérience en matière de manifestations sportives à grande échelle

Formation

Un personnel de transport compétent et bien formé contribuera à l'efficacité du déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Le LOCOG adoptera un contenu de formation du personnel coïncidant avec les besoins des Jeux Olympiques et Paralympiques. Il englobera trois programmes (cf. ci-dessus) qui cadreront avec le plan de recrutement du LOCOG.

Mises à l'épreuve

L'OTA prévoira des dispositifs olympiques et mises à l'épreuve spécifiques dans tous les sites de compétition. Bon nombre de ces sites sont déjà bien établis et opèrent régulièrement au plein de leur capacité avec des solutions de transport éprouvées à l'appui.

Un programme de mise à l'épreuve en progression croissante, des manifestations pour un sport unique aux manifestations multisports et culturelles, aura lieu en 2011 et 2012. Ce programme sera conduit dans des conditions les plus proches possibles de celles prévues pendant les Jeux. Ce programme de manifestations très variées sera intégré à la formation des personnels rémunérés et volontaires. Leur compréhension se développera à travers l'expérience acquise.

Le transport sera mis à l'épreuve sous tous ses aspects : exploitation des dépôts et installations, établissement des horaires de travail des chauffeurs et programmation des véhicules, services assurés par le personnel rémunéré et par le personnel volontaire, plans opérationnels et plans d'urgence, opérations de transport public et billetterie, gestion de foule, gestion du réseau routier et de la circulation, technologie, liaisons avec d'autres domaines fonctionnels et agences extérieures.

Les systèmes de lignes prioritaires et d'onde verte de l'ORN seront mis à l'épreuve dans les mois précédant les Jeux quand des membres de premier plan de la famille olympique participeront à des manifestations comme les conférences de l'ACNO, de l'ASOIF et des chefs de mission.

14.20 Autorités

Coordination, gestion et satisfaction de tous les besoins de transport pour les Jeux

L'OTA sera intégrée au sein de l'ODA. Dans la phase de planification, elle travaillera avec les opérateurs de transport existants pour veiller à l'exécution des programmes nécessaires, olympiques ou non. Sur le plan des opérations, l'OTA assurera la gestion et la prestation de tous les services de transport par l'intermédiaire d'opérateurs locaux, dont le principal sera Transport for London (TfL). D'autres sociétés de chemins de fer et autorités locales auront également un rôle important.

Les responsabilités de l'OTA recouvrent le transport pour la famille olympique, les médias, les personnels et les spectateurs. L'OTA est également responsable de tout ce qui concerne le transport pour les épreuves sur route et les cérémonies. L'OTA se concentrera certes sur Londres, mais c'est également à elle que reviendra la responsabilité globale de tout le transport olympique à travers le Royaume-Uni.

Table 14.19 Training programmes

Phase	Training programme	Training content	Trainees
Pre-Games & planning	Orientation	Introduce basic information, develop understanding of the Olympic Movement and Games	OTA staff recruited on basis of existing expertise/Games experience (Sydney 2000, Manchester Commonwealth Games 2002, Athens 2004, Beijing 2008)
	Management & development	Ensure staff are suitably skilled for role (IT skills, communications, & presentation etc)	
Operation readiness & test	Orientation	Introduce basic information, develop understanding of the Olympic Movement and Games	New staff
	Job & venue specific	Skills required for each role; venue transport operations, vehicle driving, crowd management and public transport service provision.	Staff, Venue Transport Managers, key volunteers
	Test events	Test training methods and train key staff	
Games-time	Orientation	Introduce basic Information, develop understanding of Olympic Movement and Games	All new staff and volunteers
	Job & venue specific	Skills required for each role; venue transport operations, vehicle driving, crowd management and public transport service provision. disability & cultural sensitivity, accessibility awareness, customer service skills	All new staff, Venue Transport Managers & all volunteers

14.19 Training and testing

Extensive experience with large-scale sporting events

Training

A competent and well-trained transport workforce will be in place for the effective operations of the Olympic and Paralympic Games.

The LOCOG will adopt workforce training to reflect the needs of both the Olympic and Paralympic Games. This will encompass three programmes, as outlined above to correspond to the LOCOG's recruitment timetable.

Test events

The OTA will plan specific Olympic overlays and conduct testing at all competition venues. Most of the venues are already well established and operate regularly at capacity with well-trying transport arrangements.

A programme of progressive escalation testing, moving from single sports events to multisport and cultural events will take place during 2011 and 2012. The programme will be conducted under conditions as close as possible to those anticipated during the Games, and will be integrated with the training of staff and volunteers, their understanding being built through experience.

All aspects of transport will be put to the test: depot and facility operations, driver rostering and vehicle scheduling, staff and volunteer services, operational and contingency plans, public transport operations and ticketing, crowd management, road and traffic management, technology, links with other functional areas and external agencies.

The prioritised lane and green wave arrangements on the ORN will be tested during the months before the Games when significant members of the Olympic Family attend events such as ANOC, ASOIF and Chefs de Mission conferences.

14.20 Authorities

Coordination, direction and delivery of all transport needs for the Games

The OTA will sit within the ODA. In the planning phase it will work with existing transport operators to ensure that necessary Olympic and non-Olympic schemes are delivered and to further develop the Olympic transport plan. For operations, the OTA will manage and deliver all transport through local operators. Of these, Transport for London (TfL) will be the most important, although rail companies and other local authorities will also have key roles.

OTA responsibilities will include transport for the Olympic Family, the media, the workforce and spectators. The OTA will also be responsible for transport aspects of road events and ceremonies. While focused on London, the OTA will be responsible for all Olympic transport across the UK.

La mission de l'OTA sera la suivante :

- Veiller à l'exécution dans les délais prévus de tous les projets d'infrastructure de transport olympique
- Collaborer avec le LOCOG en ce qui concerne la planification stratégique et opérationnelle intégrée des Jeux
- Conclure des contrats de prestation de services avec tous les fournisseurs et toutes les instances responsables des transports
- Élaborer et mettre en œuvre une gestion de la demande et des communications efficaces
- Intégrer, coordonner et mettre à l'épreuve de façon poussée toutes les dispositions en matière de transport
- Coordonner tout le transport général et celui des personnes accréditées et des spectateurs durant la période des Jeux.

L'OTA, du fait de son appartenance à l'ODA, aura assuré son financement et sera appuyée par une législation supplémentaire pour s'acquitter de sa mission. Elle sera directement en relation avec le secrétaire d'État aux Transports pour résoudre tout problème et travaillera en étroite collaboration avec les principaux prestataires de transport de déterminer les résultats requis et les étapes clés à exécuter.

Pour parvenir à une forte intégration, l'OTA collaborera avec tous les secteurs fonctionnels clés de LOCOG durant la phase de planification des Jeux. Elle veillera en même temps à ce que les prestataires réalisent les progrès attendus relativement à des projets d'infrastructure de transport spécifiés. Après Beijing 2008, l'OTA entamera sa transition vers un mode opérationnel « Jeux ». Cela passera par des changements au niveau des priorités, des compétences et des effectifs.

Trois mois avant les Jeux, l'OTA se chargera de l'ensemble de la coordination, du contrôle et des communications pour tous les modes de transport pour les Jeux. La direction effective en temps réel sera assurée via le Centre des opérations de transport olympique (Olympic Transport Operations Centre ou OTOC). L'OTOC, issu du Centre de gestion du trafic (Traffic Control Centre ou TCC) de TfL, assurera gestion et réponse en temps réel pour tous les groupes de clients et modes of transport. Au niveau des groupes de sites et des sites individuels, des installations de contrôle et de gestion locales seront mises en place en appui aux dispositions générales de coordination et de gestion.

Le secrétaire d'État aux Transports a donné la garantie nécessaire au nom du gouvernement britannique relativement à l'OTA.

Prière de se reporter à la section 14.20 du dossier des garanties pour la garantie signée.

14.21 Information

Recours aux nouvelles technologies pour un contrôle, une gestion et des communications efficaces

Le Centre de gestion du trafic londonien (London Traffic Control Centre ou LTCC) est un centre intégré de gestion du trafic responsable de la gestion du trafic routier londonien. Il deviendra le principal centre de gestion pour les transports relatifs aux Jeux Olympiques.

Le LTCC a accès à 1 200 caméras de télésurveillance en bordure de route, qui fournissent des images en direct sur les mouvements de circulation. Il reçoit aussi des informations d'un système automatique de surveillance du trafic implanté en plus de 3 000 points du réseau routier londonien. Un lien direct avec le centre de contrôle et de gestion de la police par l'intermédiaire de représentants de la police au sein du LTCC. Ses autres sources d'information sont le Centre de gestion des autobus londoniens (London Buses Control Centre), le métro londonien (London Underground), les services d'urgence et le Centre météorologique (National Weather Centre), en liaison directe.

Près de 3 000 des feux de signalisation de Londres peuvent être commandés à distance et la synchronisation des feux peut être ajustée. Plus de 1 400 feux de signalisation particulièrement importants sont équipés d'un logiciel adaptatif « SCOOT », qui surveille en permanence les flux de circulation routière en bordure des routes et ajuste par incréments la synchronisation des feux à toutes les intersections. L'ensemble de l'ORN et des carrefours adjacents sera contrôlé par le logiciel SCOOT d'ici 2012.

Toutes ces technologies seront déployées pour obtenir des moyens de transports privilégiés pour la famille olympique, par le biais de l'optimisation des feux de circulation, le système d'onde verte et le respect des couloirs de circulation.

Le Traffic Update Desk du LTCC fournit des informations actualisées au public, aux médias, aux prestataires de services d'assistance aux automobilistes et aux services d'urgence. À travers cette approche intégrée, le LTCC est en mesure de réagir rapidement à l'évolution des conditions de circulation et en cas d'accidents et de situations d'urgence en déclenchant les plans de signalisation pertinents, en fournissant des informations à la police pour lui prêter assistance quant au choix des meilleurs itinéraires de déviation et en prévenant les usagers de la route par l'intermédiaire des stations de radio locales et de 90 panneaux à messages variables.

The purpose of the OTA will be to:

- Assure timely delivery of all transport infrastructure schemes
- Collaborate with the LOCOG, during the planning phase, on broader strategic and operational planning for the Games
- Establish service contracts with all suppliers and transport authorities
- Develop and implement effective demand management and communications
- Integrate, coordinate and thoroughly test all transport arrangements
- Direct all Games-time background, accredited and spectator transport.

The OTA, as part of the ODA, will have secured funding and be supported by new legislation to achieve its mission. It will have direct access to the Secretary of State for Transport for resolving any problems and work closely with the main transport providers to determine the required outcomes and key milestones to be achieved.

To achieve strong integration, the OTA will work with all key LOCOG functional areas during the planning phase for the Games. At the same time, it will ensure that providers are making proper progress on specified transport infrastructure schemes. After Beijing 2008 the OTA will move into Games operation mode, involving a change of focus, skills and staffing.

Three months before the Games, the OTA will assume overall coordination, control and communications for all modes of transport for the Games. Actual real-time direction will be achieved through the Olympic Transport Operations Centre (OTOC). The OTOC, a development of TfL's Traffic Control Centre, will effect real-time control and response for all client groups and modes of transport. At the level of venue groups and individual venues, local coordination and control facilities will be created to support the overall coordination and control arrangements.

The Secretary of State for the Department of Transport has given the necessary guarantee on behalf of the UK Government in relation to the OTA.

Please see section 14.20 of the Guarantees File for the signed guarantee.

14.21 Information

Using new technologies for effective command, control, and communications

The London Traffic Control Centre (LTCC) is a fully integrated traffic control centre responsible for controlling London's road traffic with a direct link to the police command and control centre via police representatives located at the LTCC. It will become the principal transport control centre for the Olympic Games.

The LTCC has access to 1,200 roadside CCTV cameras, providing a live picture of traffic movement. It is also fed by an automatic traffic monitoring system from over 3,000 points on London's road network. There is a direct link to the police command and control centre via police representatives located at the LTCC. Other information is obtained from the London Buses Control Centre, the London Underground, the emergency services and the national weather centre via a direct link.

Just under 3,000 of London's sets of traffic signals can be controlled and signal timings can be adjusted. Over 1,400 key sets of traffic signals have SCOOT adaptive software, which constantly monitors traffic flows from the roadside and incrementally adjusts signal timing at each junction. The totality of the ORN and adjacent junctions will be SCOOT-controlled by 2012.

These technologies will be deployed to ensure segregated travel for the Olympic Family, through traffic signal optimisation, green waves and lane enforcement.

The Traffic Update Desk within LTCC provides up-to-date information to the public, media, motoring organisations and emergency services. Through this integrated approach, the LTCC is able to respond rapidly to changing traffic conditions, accidents and emergencies by activating the relevant signal plans, aiding the police with information on the best diversionary routes and alerting drivers through local radio stations and 90 roadside variable message signs.