

Recherche

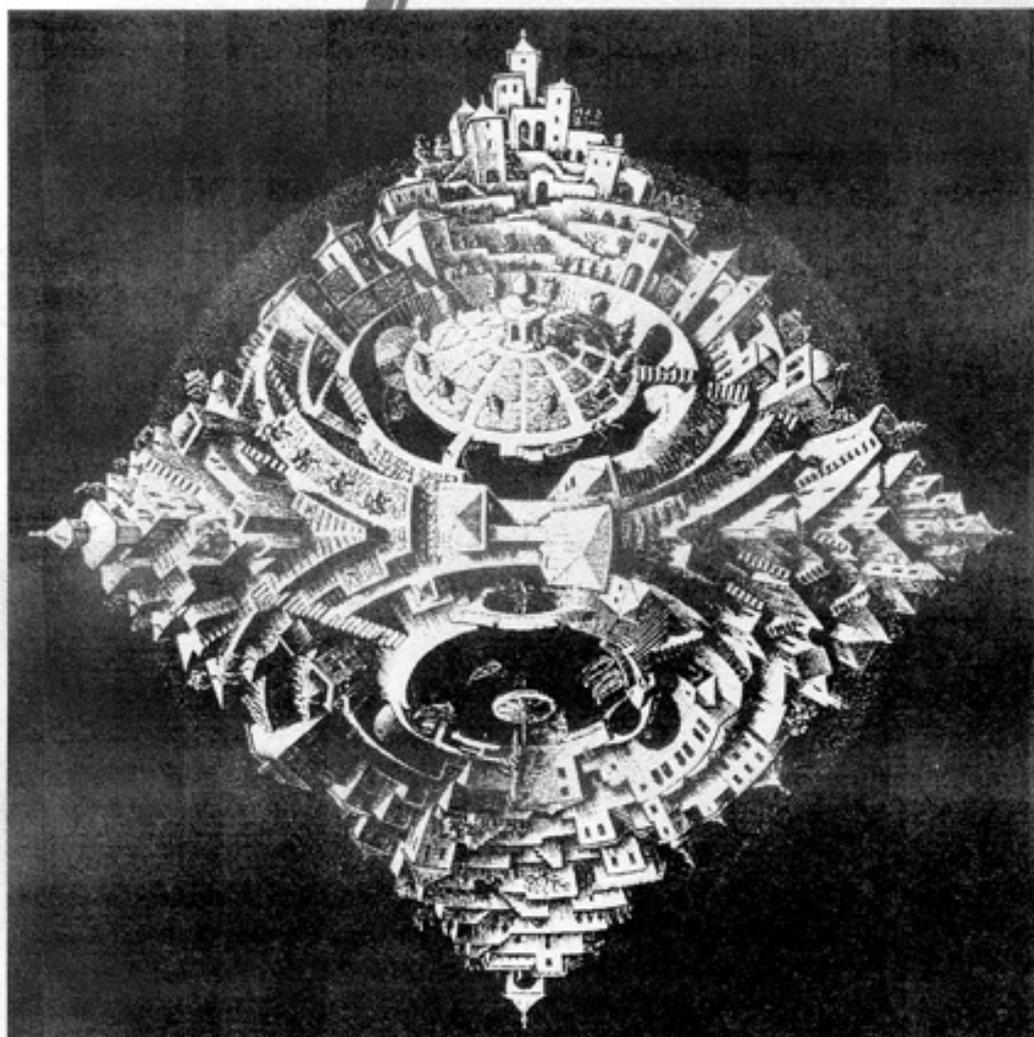


La place Syntagma et le Parlement (ancien palais royal) : un des hauts lieux de l'urbanisme néoclassique athénien du XIX^e siècle, dévalorisé par la circulation automobile et les fast food dans les années soixante-dix, et rendu à sa vocation urbaine par la piétonnisation et l'arrivée du métro.

© Alexandre Pajon.

VILLES EN PARALLELE

Directeurs Galia et Guy BURGEL



Sous la direction de Christophe BALAYĚ,
Galia et Guy BURGEL, Mahmoud TALEGHANI

TÉHÉRAN

L'émergence d'une métropole

Numéro 35 - décembre 2002
sous la direction de Christophe BALAYĚ,
Galia et Guy BURGEL,
Mahmoud TALEGHANI

Villes en parallèle - 200, avenue de la République - 92001 Nanterre Cedex.

Athènes, capitale olympique

À l'heure où les feux de la fête olympique se sont éteints sur Athènes, le moment n'apparaît pas mal choisi pour tracer le nouveau visage de la capitale grecque. Pour qui a connu et étudié la ville il y a près de quatre décennies, les paysages sont à la fois familiers, et les réalités fonctionnelles comme les pratiques sociales considérablement transformées. Il faut donc se garder de toute nostalgie passéiste et de toute naïveté inconsidérée¹, mais rappeler, pour mesurer le changement, les traits majeurs de l'Athènes contemporaine, qui suffisaient jusqu'ici à fixer son originalité.

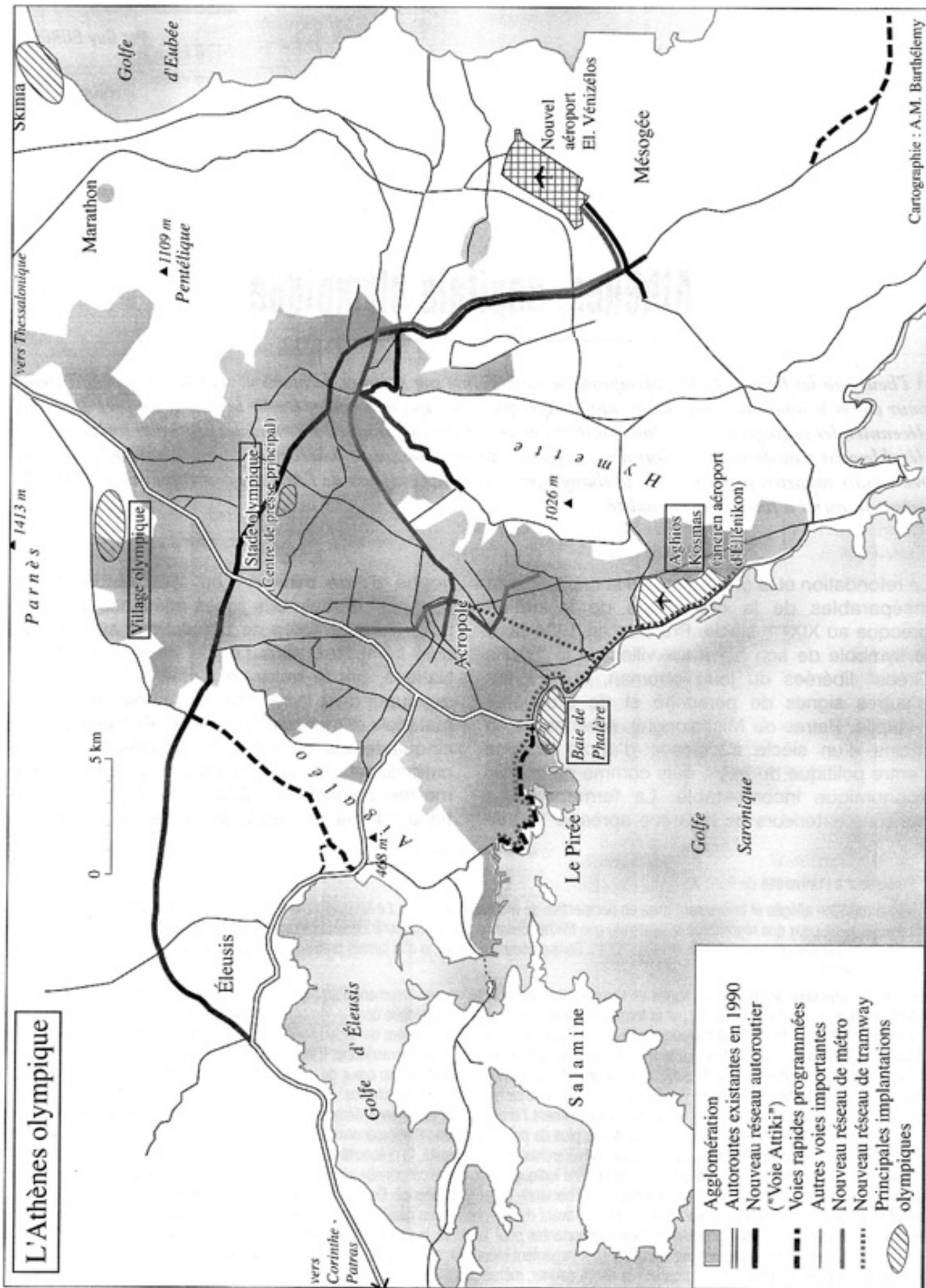
La refondation et la croissance de la capitale sont inséparables de la croissance de la nation grecque au XIX^{ème} siècle. Préférée en 1834 pour le symbole de son nom aux villes de la "Vieille Grèce" libérées du joug ottoman, qui avaient d'autres signes de pérennité et de prospérité (Nauplie, Patras ou Missolonghi), Athènes va en moins d'un siècle s'imposer, d'abord comme centre politique du pays, puis comme métropole économique incontestable. La fermeture des horizons extérieurs de la Grèce après la "catas-

trophe d'Asie mineure" de 1922 (échec de la conquête durable des zones égéennes de l'Anatolie, échange forcé de populations avec la Turquie kémaliste, sous l'égide de la Société des Nations, par le traité de Lausanne), achève de regrouper dans la capitale l'ensemble des intérêts matériels et moraux de la Grèce. Pendant plus de cinquante ans, au fil des vicissitudes de l'histoire nationale et mondiale, et jusqu'à la chute du régime des colonels en 1974, cette dimension politique interne ne cesse de se renforcer. Née en

* Professeur à l'Université de Paris X.

¹ Voir la réédition allégée et brièvement mise en perspective de ma thèse de 1974, *Le Miracle athénien au XX^{ème} siècle*, CNRS Éditions, 2002. À ce propos, je ne peux que regretter le malentendu que Michel Sivignon paraît entretenir dans la recension qu'il a donnée ici même de cet ouvrage (*Historiens et Géographes*, n° 380, octobre 2002). Sans polémique inutile, je n'ai jamais prétendu présenter avec ce livre "l'Athènes du début du XX^{ème} siècle" !

Le titre, le sommaire, les premières lignes de l'introduction, en témoignent. Inversement, l'ambition d'une collection de poche aux Éditions du CNRS est bien de rendre accessible, par le format et le prix, des textes du catalogue dont le témoignage historique peut rester intéressant pour l'intelligence du présent. Il paraît toujours un peu vain dans ce monde qui s'accélère de céder, surtout pour de jeunes lecteurs, à l'illusion de la mode, de l'immédiat, de la rupture. La leçon est plus vraie encore en terre méditerranéenne. Il est donc factice de reprocher un traitement trop rapide de thèmes, certes essentiels dans la Grèce actuelle, mais qui n'étaient pas au cœur de la problématique des années soixante-dix. Ironie des évidences ou lecture trop rapide, j'avais moi-même évoqué ce "changement des choses" dans quelques pages originales. Mais le plus important est certainement de ne pas voir en quoi structurellement l'urbanisation athénienne démontre et préfigure les ressorts de la métropolisation contemporaine : l'inversion des centralités, qui donne plus de poids au réseau d'interconnexions économiques et humaines lointaines et discontinues, nationales et internationales, qu'aux relations hiérarchisées de proximité, la précocité d'une société de services, où finalement la consommation l'a toujours emporté sur la production, où la "ville ludique" et communicationnelle s'est imposée d'emblée sur la "ville-outil", la part enfin de la dimension politique – au sens étymologique – et sociétale dans la croissance. De tout cela, je n'avais moi-même, au moment de l'écriture initiale, qu'une conscience limitée par la monographie, avant de comprendre en quoi Athènes, emblématique et singulière, pouvait être en même temps exemplaire. Les coupures événementielles importantes pour la vie de la Grèce (la fin de la dictature des colonels, l'adhésion à l'Europe) ne peuvent à elles seules expliquer une "mue", qui est largement mondiale, mais que la capitale grecque interprète magistralement avec son histoire et sa destinée propres. La géographie n'a rien à gagner, même dans les Balkans ou en Méditerranée orientale, à une banale géopolitique calée sur les changements des institutions et des décisions des gouvernements.



même temps que le capitalisme industriel, Athènes n'est pas, contrairement à d'autres capitales européennes "tentaculaires" (Paris ou Londres), l'aboutissement d'une patiente construction de forces locales et régionales, mais le résultat plus ou moins inconscient d'une bourgeoisie cosmopolite, qui décide d'en faire le lieu exclusif de ses investissements.

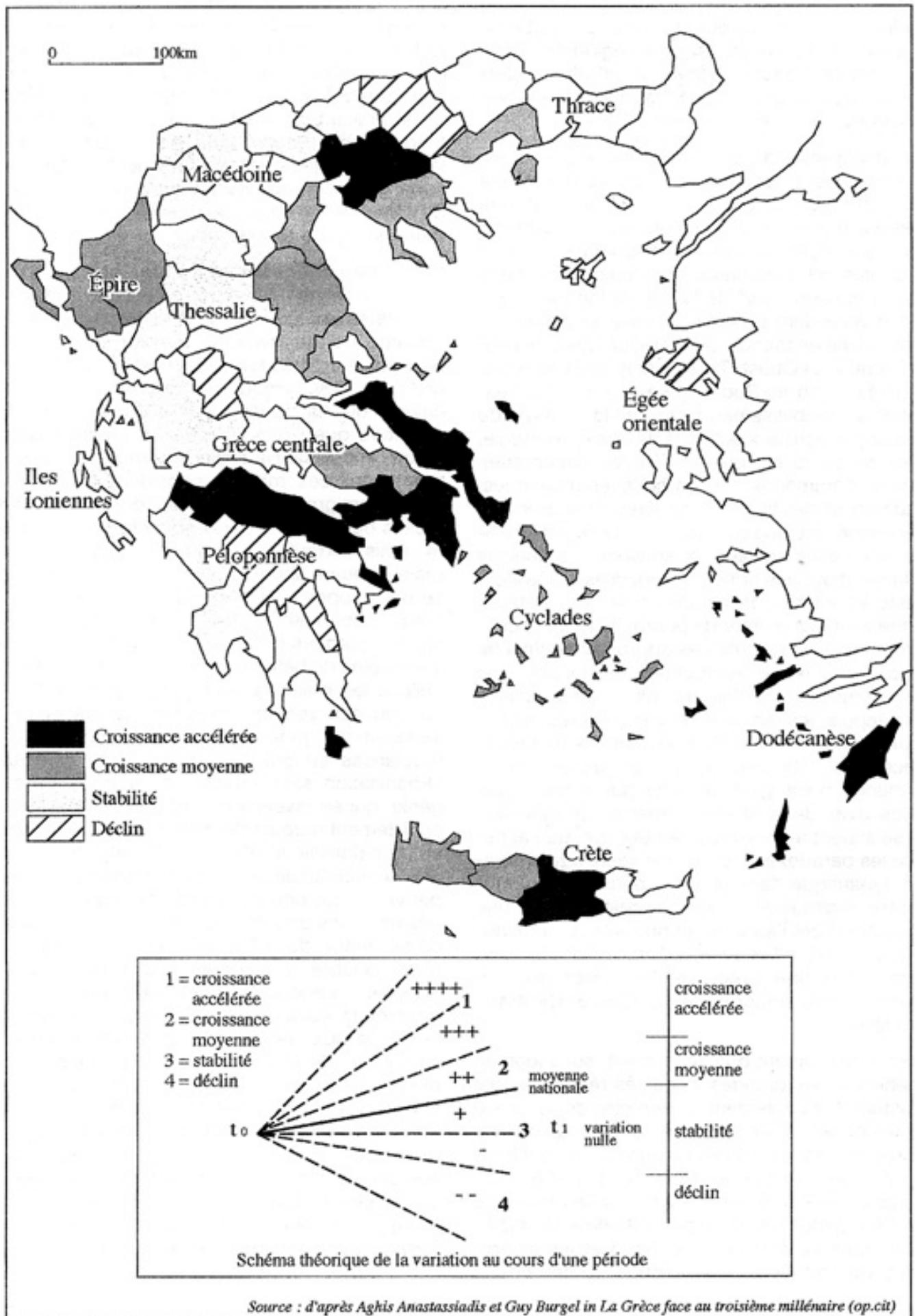
La conséquence de ces mécanismes politiques, économiques et sociaux, qui s'enchaînent, est la constitution d'une macrocéphalie urbaine rarement égalée. Il y a encore trois décennies, Athènes concentre dans l'agglomération *stricto sensu* (les 52 communes de l'unité statistique d'alors) plus du quart de la population nationale, près de 30% dans la région urbaine qui est en formation dans un triangle de 100 kilomètres de côté de Corinthe à l'Ouest, Thèbes et Khalkis au Nord, le cap Sounion au Sud-Est. Là se regroupe l'essentiel des établissements productifs du pays, de l'industrie légère aux activités de base (sidérurgie, raffinage pétrolier, chimie lourde, cimenterie). Pour la commande des intérêts économiques, nationaux et des filiales étrangères, la suprématie athénienne est quasi absolue : de façon continue, les sièges sociaux, et souvent des chaînes de fabrication, des firmes provinciales qui avaient résisté à l'emprise de la capitale, se sont installés à Athènes pour profiter de la proximité de l'administration, de la sécurité des approvisionnements, et des réseaux de distributions centralisés. Ces dissymétries sont d'autant plus remarquables que depuis les annexions des guerres balkaniques, juste avant la Première Guerre mondiale (Macédoine, Thrace), la position géographique d'Athènes n'est plus centrale par rapport aux forces vives de la nation, humaines et agricoles, qui se situent au Nord. La capitale grecque accumule les paradoxes : c'est une vaste agglomération dynamique dans un pays pauvre, de démographie malthusienne, encore affaiblie par une émigration vers l'étranger importante (États-Unis, Australie, puis Allemagne). C'est un îlot de croissance dans une Grèce du Sud déprimée par l'exode rural (Péloponnèse, Grèce Centrale, Cyclades).

C'est à ce moment que se forment, sous logique athénienne, les grandes inégalités régionales qui structurent durablement le territoire de la Grèce contemporaine. Des politiques timides de décentralisation dès les années cinquante, la construction d'un axe unique de "route nationale" à vitesse soutenue – Athènes-Patras, pour le débouché sur l'Adriatique et l'Europe, Athènes-Thessalonique, vers la métropole du Nord et les incertitudes des frontières balkaniques – charpentent

d'un étroit ruban de développement le fameux S de la "Grèce utile", qui longe la côte péloponnésienne du golfe de Corinthe et remonte ensuite de l'Attique au golfe Thermaïque. À mi-chemin entre Athènes et Thessalonique, Larissa, capitale agricole de la Thessalie, profite de ce relai inespéré plus que Volos, le port traditionnel de la région, mais à l'écart de "l'auroroute", qui s'assouplit au fond du golfe Pagasitique. Au delà de l'accumulation matérielle, c'est Athènes qui "produit" l'espace grec, comme symboliquement la boutique du "Marché athénien" accueille le visiteur dans toute bourgade de l'Hellade.

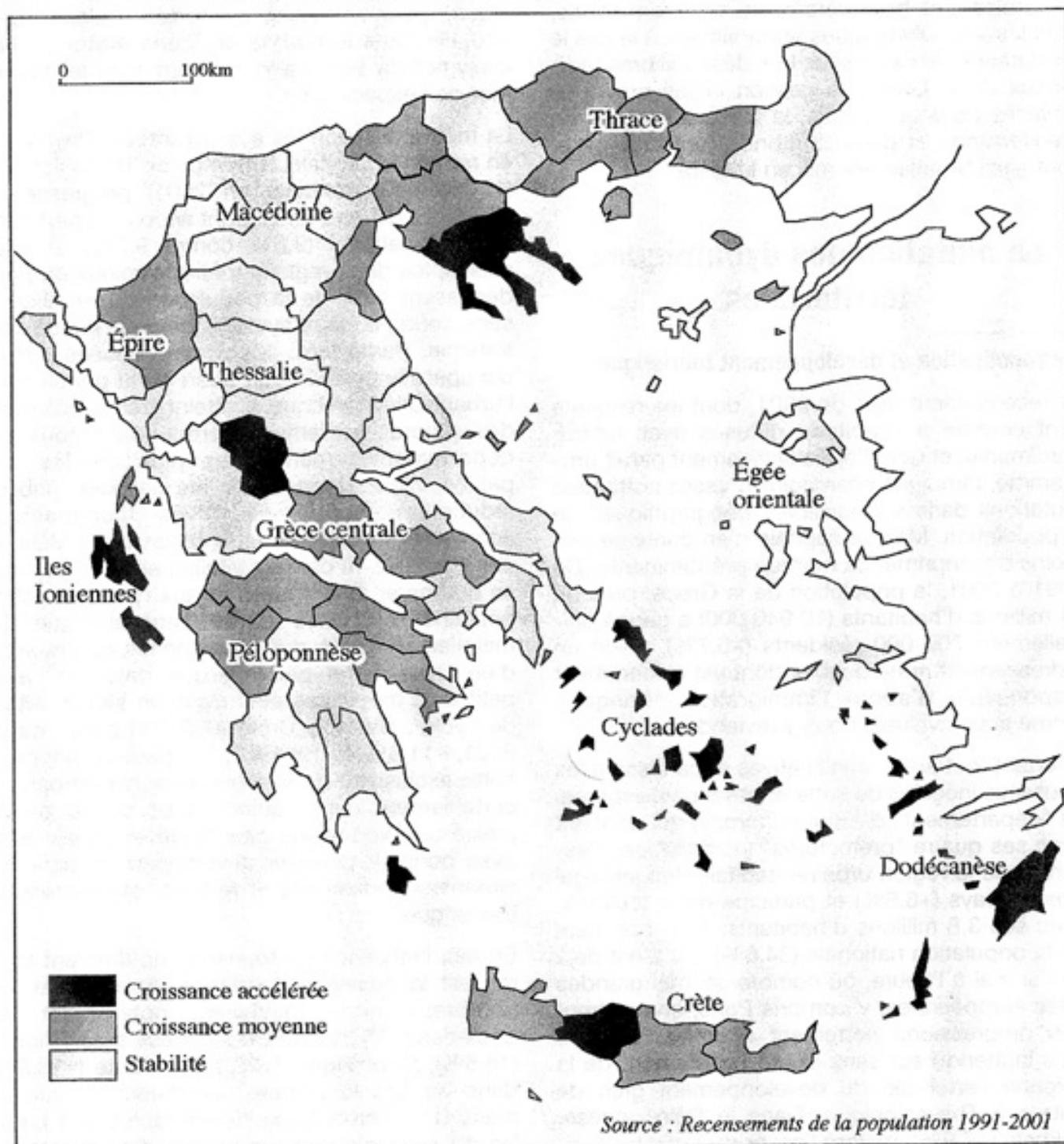
Enfin, dernière caractéristique, cette capitale méditerranéenne, qui dans les années soixante a complètement colmaté le triangle de plaine (la "cuvette") entre Hymette, Pentélique, Parnès et Aigaléo, et croît au rythme annuel quasi tiersmondiste de 3%, prend des allures latino-américaines, qui font plus évoquer un Sao Paulo en miniature que Rome, Naples ou même Istanbul. L'État, impuissant à régler le problème du logement pour ces masses considérables de nouveaux immigrants, les couches dominantes désireuses de s'enrichir par la spéculation immobilière, mais surtout soucieuses de disposer d'une main-d'œuvre abondante et bon marché, laissent se développer avec méthode les deux fronts de l'urbanisation athénienne : une reconquête interne des quartiers centraux du XIX^{ème} siècle, où les immeubles de béton remplacent sur le même parcellaire les maisons-cours, le grignotage lent et continu des versants périphériques, à coup de lotissements privés, illégaux ("hors plan"), et régularisés au gré des opportunités politiques. Urbanisation sans urbanistes, architecture sans génie, qui se révèlent pourtant techniquement et socialement redoutablement efficaces (il n'y a pas eu de bidonville à Athènes et le bâtiment a assuré la prospérité de la société tout entière, riches et pauvres confondus), mais de conséquences désastreuses pour la ville : environnement dégradé (le nuage de pollution – le fameux *néphos* – aussi célèbre à Athènes qu'à Mexico ou Los Angeles, incendies de forêts périurbaines catastrophiques, eaux du golfe Saronique altérées, vulnérabilité aux séismes en raison des mauvaises conditions de la construction – cf. plus de 150 morts en septembre 1999), mais surtout carence en espaces et services publics, dont les transports urbains sont un témoignage accablant. Au milieu des années quatre-vingt-dix, l'agglomération athénienne trois fois millionnaire n'est encore essentiellement desservie que par une flotte d'autobus polluants et une marée de voitures particulières, à peine dissuadées par la circulation alternée dans les zones centrales.

Tendances d'évolution des départements grecs ("nomi") 1961- 1991



Source : d'après Aghis Anastasiadis et Guy Burgel in *La Grèce face au troisième millénaire (op.cit)*

Tendances d'évolution des départements grecs ("nomi") 1991- 2001



Ce sont ces équilibres historiques et spatiaux qui semblaient immuables que les deux dernières décennies ont bouleversés de transformations, dont les jeux Olympiques apparaissent à la fois le révélateur et le catalyseur. Les déséquilibres territoriaux de la Grèce, la gestion et les pratiques urbaines dans la capitale, la place d'Athènes en Méditerranée et dans le monde, ont changé et sont ainsi brutalement mis en lumière.

La mutation des dynamiques territoriales

Métropolisation et développement touristique

Le recensement grec de 2001, dont les résultats sont comme à l'habitude diffusés avec retard, parcimonie, et dont l'appauvrissement paraît programmé, témoigne néanmoins d'assez profondes mutations dans les équilibres géographiques de la population. Mais la capitale n'en continue pas moins d'y imprimer sa marque prédominante. De 1991 à 2001, la population de la Grèce, près de 11 millions d'habitants (10 940 000) a gagné officiellement 700 000 résidents (+6,7%). C'est un redressement remarquable, dont est évidemment responsable d'abord l'immigration étrangère, même sous évaluée, nous y reviendrons.

Pourtant tout aussi significatives apparaissent les poussées inégales de cette croissance inespérée. Le "département" d'Attique (*nomos*) qui contient avec ses quatre "préfectures" (*nomarchies*), l'essentiel de la région urbaine-capitale, fait jeu égal avec le pays (+6,6%) et participe donc toujours, avec ses 3,8 millions d'habitants, à un bon tiers de la population nationale (34,6%). Ce n'est déjà pas si mal à l'heure, où nombre de très grandes villes européennes, y compris Paris, enregistrent des progressions nettement ralenties. Mais le plus inattendu est sans doute l'effritement de la colonne vertébrale du développement grec de Patras à Thessalonique. Dans le Péloponnèse, l'Akhaïe (+7,9%), malgré l'essor du trafic portuaire de Patras avec l'Italie, et le chantier de construction grandiose du viaduc maritime sur le golfe de Corinthe, Rion-Antirion, la Corinthie (+8,7%), malgré les retombées du desserrement industriel et touristique d'Athènes, ne font guère mieux que la moyenne nationale. Vers le Nord, en Grèce Centrale et en Thessalie, l'axe est véritablement coupé : +2,2% en Béotie (Thèbes), +4,5% en Phtiotide (Lamia), +2,7% dans le

nomos de Larissa. Il faut atteindre les confins macédoniens de la métropole du Nord, Thessalonique, pour retrouver de fortes croissances : +10,4% dans le *nomos* de Piéria (Katerini). Les dissymétries régionales ne sont plus le maître-mot de l'espace grec.

La métropolisation les a supplantées. Devançant en rythme la capitale, le *nomos* de Thessalonique (1 050 000 habitants en 2001) progresse de 10,8% en dix ans, améliorant encore sa part dans le total national (9,6% contre 9,2%). À elles seules, les deux régions métropolitaines du pays dépassent 45% de la population totale. Bientôt sans doute, la barre symbolique de la moitié sera franchie. Partie tard, (les zones classées rurales occupent encore un bon quart de la population), l'urbanisation grecque a atteint très rapidement des records extrêmes. Certes, dans tous les départements, mêmes les plus reculés, les petites villes, dopées par les services publics (éducation, santé) et privés (commerces), accueillent l'essentiel de la croissance. Mais, ni par leur taille, ni par leur vitalité, elles ne peuvent se comparer aux masses et aux rythmes métropolitains d'Athènes et de Thessalonique. Le maintien prolongé dans les années quatre-vingt d'un dynamisme plus marqué dans les villes petites et moyennes était donc un simple retard de cycle². Seule la Crète (600 000 habitants en 2001, +11,5% de 1991 à 2001), paraît échapper à cette exclusivité de la croissance hypertrophiée, certainement parce qu'elle avait connu par le passé un exode rural plus limité et qu'elle a su avec bonheur concilier développement agricole, expansion industrielle et tertiaire, et progression touristique.

En fait, l'influence du tourisme, notamment littoral, est la deuxième tendance remarquable. De nombreux *nomi* insulaires, notamment les Cyclades (+18,3%), le Dodécanèse avec Rhodes (16,6%), Céphallonie (+22,1%), Zante (+18,8%) dans les Îles Ioniennes, constituent les rubans bleus de la croissance démographique : parmi les dix premiers *nomi* en rythme d'augmentation intercensitaire, sur la cinquantaine que compte le pays, cinq sont à vocation touristique exclusive, et deux seulement relèvent de la périphérie métropolitaine d'Athènes et de Thessalonique. Certains départements de montagne, très dépeuplés, participent eux-mêmes à ce regain de vitalité. Au cœur du Pinde, l'Évrytanie (32 000 habitants) est censée avoir gagné 8 000 résidents en dix ans (+31,8%), et l'essor apparent n'est pas

² Cf Anastassiadis Aghis, Burgel Guy, Concentration et dispersion de la population. Étude comparée en France et en Grèce, in *Petites et grandes villes du Bassin méditerranéen, Études autour de l'œuvre d'Étienne Dalmasso*, Rome, École Française de Rome, 1998.

limité à sa petite capitale, Karpénissi (9 300 habitants, +13,9%). En Grèce Centrale, Delphes (3 500 habitants, +40,5%) profite de sa réputation mondiale, mais aussi des champs de neige du Parnasse très appréciés l'hiver des skieurs athéniens.

Car s'il faut compter avec les artifices des regroupements communaux introduits par le Plan "Kapodistria" de 1997, et surtout les enregistrements de complaisance et d'intérêt dans les petites localités montagneuses dont sont originaires nombre de citoyens³, le mouvement de reprise démographique est indéniable, et plus souvent encore sous la dépendance de la consommation des grands centres urbains, Athènes en premier lieu, que de l'affluence étrangère. Fréquentation de week-ends, séjours estivaux, investissements de prestige (maisons familiales), ou de rapport (hôtels, commerces) dans les contrées d'origine, auxquelles les Grecs restent extraordinairement attachés, expliquent, avec la rapidité accrue de la mobilité, ces remontées remarquables. À titre d'exemple, isolée au milieu de l'Égée, l'île cycladique de Santorin, maintenant à 4 heures de bateau rapide du Pirée, à 25 minutes d'avion gros porteur, ou à 45 minutes de biporteur ATR, du nouvel aéroport Éleftérios Vénizélos (une dizaine de vols quotidiens en saison estivale), est vraiment devenue une banlieue d'Athènes, autant qu'une escale de croisière des grands paquebots et un séjour mythique pour le tourisme intérieur et international. Construction intense, résidences alternées, revitalisation d'un vignoble de qualité et de la culture de la tomate-cerise locale, attestent cette poussée périurbaine d'un nouveau genre. L'influence immédiate d'Athènes s'étend désormais sur une grande partie de la Grèce méridionale et insulaire.

Le retournement migratoire

Une autre composante bouleverse les données de l'espace grec et athénien : le renversement des courants migratoires. De pays pauvre, terre d'émigration séculaire, la Grèce est devenue en trois lustres une nation d'accueil et d'appel dû à sa prospérité pour les candidats au départ, dont l'aire de recrutement dépasse largement les relations de voisinage méditerranéen et balkanique. Le premier signal fut évidemment la "crise" économique des années soixante-dix en Europe

occidentale, qui fermait, notamment en Allemagne pour les ressortissants grecs, les portes des usines aux immigrants méditerranéens. Elle correspondit aussi avec la chute de la dictature militaire (1974) et un deuxième rebond de l'économie nationale, après le "miracle" de la décennie cinquante, qui favorisa les réinvestissements, sinon les réinsertions, en priorité dans les grandes villes du pays.

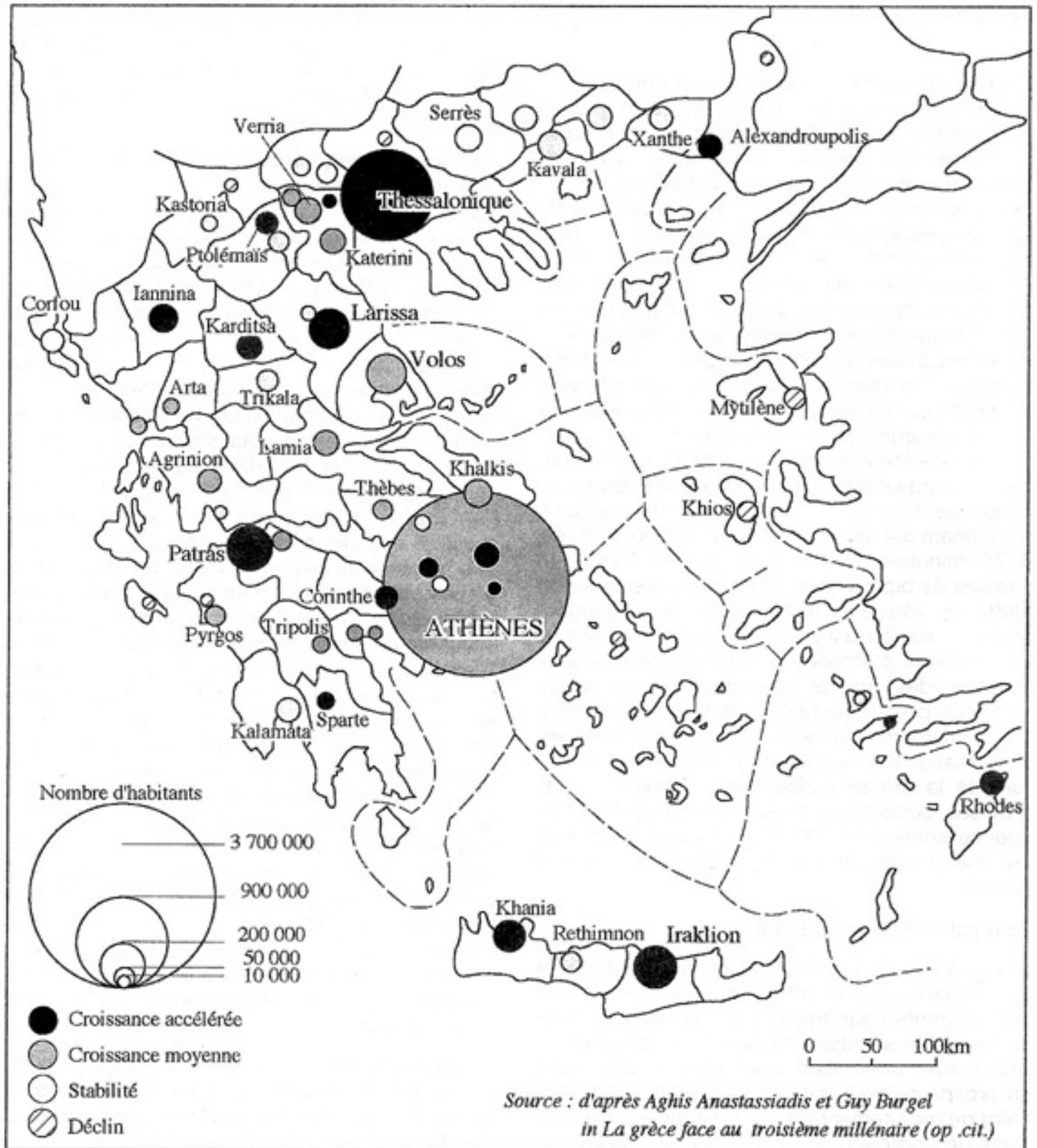
Mais le véritable tournant est évidemment consécutif à l'effondrement de l'Union soviétique et à l'ouverture du bloc communiste (début des années quatre-vingt-dix). Non seulement l'Albanie et la Bulgarie limitrophes, mais la Roumanie, la Serbie, la Pologne, l'Ukraine, la Russie même, devenaient des pourvoyeurs de main-d'œuvre pour un pays, qui commençait à manquer de bras dans les activités de services peu qualifiées (aides ménagères, restauration, hôtellerie dans le tourisme), la construction et même la collecte des produits agricoles. À cela s'ajoutait le rapatriement d'une partie de la diaspora grecque, notamment les fameux "Pontiques" (originellement du Pont Euxin – la Mer noire), exilés par vagues successives en Russie, puis en Union soviétique, et trop heureux de ces retrouvailles ethniques inespérées pour s'installer dans la mère-patrie⁴. Mais il faut aussi compter avec les réfugiés kurdes accueillis en vertu de l'hostilité historique avec la Turquie, les bonnes philippinaises ou éthiopiennes hébergées par la bourgeoisie athénienne, les ouvriers et les hommes de soute pakistanais qui hantent les bas-fonds du Pirée, les masseurs thaïlandais qui courent les plages l'été, les "banats-banats" sénégalais qui tentent de vendre les derniers CD repiqués de Youssou Ndour, bref tout un peuple bigarré et nombreux, auquel la population grecque attribue sans retenue la montée de la délinquance, mais sans lequel l'économie serait chancelante. La "Grèce des Hellènes chrétiens" (slogan des colonels de 1967) a vécu. En 2001, on recensait officiellement 800 000 étrangers (7,2% de la population totale) : nul n'est capable d'apprécier la vérité de ce nombre.

Pourtant une réalité demeure : la majeure partie est fixée dans les villes, et d'abord à Athènes, en raison des opportunités de travail, d'habitat et de clandestinité. La région métropolitaine de la capitale (les 4 "nomarchies" de l'Attique) concentrerait ainsi près de 370 000 étrangers "officiels"

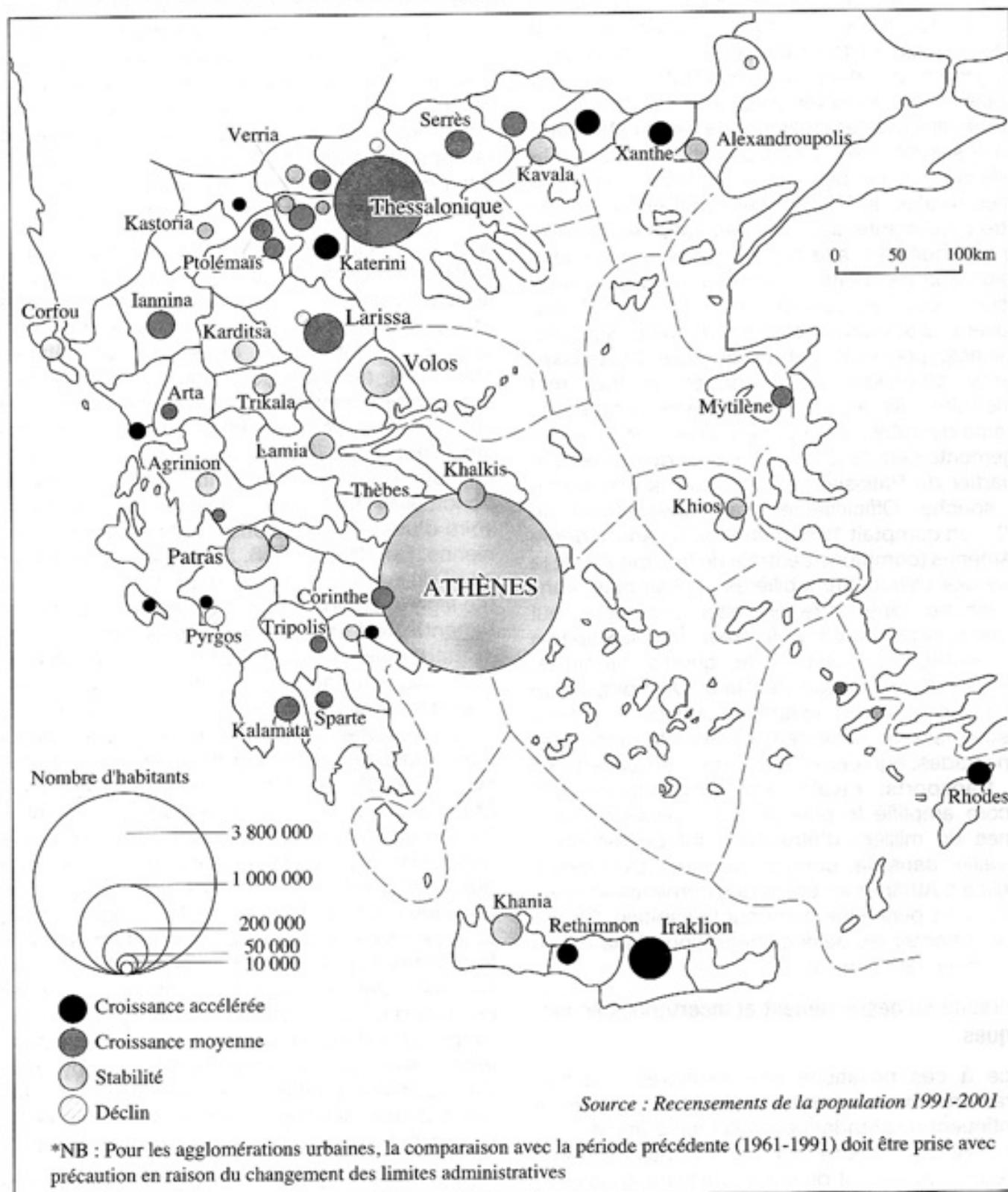
³ Voir à ce sujet l'excellente contribution de Stathis Damianakos, Espace urbain et espace rural : fiction statistique et observation sociologique (1961 – 1991) in *La Grèce face au troisième millénaire, territoire, économie, société, 40 ans de mutations*, (Guy Burgel, Zakharias Demathas dir.), Université Pantios, Laboratoire de Géographie Urbaine, Athènes 2001.

⁴ Voir la thèse de Marie Lavrentiadou, *L'installation des grecs pontiques de l'ex-URSS en Thrace et à Athènes : voyage et enracinement*, Université Paris X, 2002.

Tendances d'évolution des agglomérations grecques de plus de 10 000 habitants en 1991 (1961-1991)



Tendances d'évolution 1991-2001 des agglomérations grecques de plus de 10 000 habitants en 1991 sur la base des "dèmes" du Plan "Kapodistria" de 1997*



(9,8% de la population totale) et accaparerait presque la moitié (46%) du volume national de la catégorie. La proportion n'est certainement pas exagérée, si les effectifs absolus sont à coup sûr sous-évalués. Cette attraction spécifique est dans la logique générale de la métropolisation, qui génère une multitude d'activités légales et parallèles, en même temps qu'elle fascine par ses facilités apparentes de genre de vie et l'abondance de ses services. L'échec d'une politique officielle de fixation des Grecs Pontiques dans les zones rurales de Thrace, qui aurait eu encore en outre pour mérite aux yeux des autorités de rétablir les équilibres face aux minorités turques de la région à la fécondité importante, n'a pas d'autre raison : ces réfugiés de l'ex-Union soviétique, souvent d'ailleurs originaires d'agglomérations urbaines, préfèrent s'entasser dans les lotissements athéniens périphériques parfois mal construits – ils ont été les premières victimes du séisme de 1999 – ou, parmi d'autres, occuper les logements denses ou les sous-sols du centre-ville (quartier de Patissia), désertés par la population de souche. Officiellement, au recensement de 2001, on comptait 19% d'étrangers dans le dème d'Athènes (commune centrale de la capitale), et la crise des valeurs immobilières y serait plus grande encore sans cette présence inespérée, qui risque pourtant à terme de créer dans la capitale un véritable problème de ghetto ethnique. Depuis, la préparation des jeux Olympiques de 2004, les multiples chantiers publics et privés, directement ou indirectement liés à la manifestation (stades, équipements sportifs, infrastructures de transports, ravalement d'immeubles), ont encore amplifié le phénomène : plusieurs centaines de milliers d'étrangers ont certainement travaillé dans la construction et les travaux publics à Athènes au cours des dernières années. Chance et péril extrêmes pour la capitale. Saura-t-elle affronter les défis d'intégration d'une Grèce devenue multiculturelle ?

Poursuite du desserrement et incertitudes économiques

Face à ces novations des territoires, d'autres caractéristiques apparaissent plus classiques et continuent des tendances déjà bien établies. Il en est ainsi du desserrement de la population dans la région urbaine et de la tertiarisation croissante des activités dans la capitale. La seconde est d'ailleurs plus difficile à apprécier que le premier. L'office National Statistique a cessé de publier des statistiques économiques détaillées par circonscriptions géographiques, permettant de

suivre au moins l'évolution des grands secteurs d'occupation. Les logiques métropolitaines, le développement très apparent de l'immobilier de bureau le long des grandes avenues qui rayonnent du centre (Syggrou, Kiphissias), la multiplication extraordinaire des centres commerciaux et des grandes surfaces, voudraient que les activités de services déjà très présentes à Athènes aient pris encore un essor supplémentaire. Ici, la consommation et "l'immatériel" entraînent de longue date l'économie, avant même l'émergence de la prétendue société "postindustrielle".

Mais tout cela n'est finalement pas aussi sûr en termes d'effectifs. On a déjà évoqué le boom de la construction et des travaux publics qu'a généré la préparation des jeux Olympiques. Il est venu opportunément relayer le secteur du bâtiment résidentiel, qui fut un des grands moteurs de la croissance athénienne, et qui pouvait commencer à s'essouffler, sans jamais cesser pourtant d'être important dans les zones périphériques de la capitale. Dans le domaine industriel, des études ponctuelles font état d'une bonne résistance, voire d'une nouvelle poussée de l'industrie athénienne. De 1990 à 1998, alors que la plupart des *nomi* du pays témoignent d'un déclin de l'industrie légère, on note une remontée dans les départements de l'Attique, de Thessalonique, où les investissements industriels ne sont pas pourtant encouragés, et de Xanthe (Thrace), où les primes à la décentralisation sont les plus élevées⁵. De façon plus anecdotique, toute la presse grecque s'est gaussée récemment de la relance des aciéries d'Éleusis par le trust mondial (intérêts aux États-Unis, en Chine) Anguelopoulos, dont la femme du principal actionnaire vient d'organiser avec éclat les jeux Olympiques. Au delà des supputations d'échanges de bons et loyaux services politiques, il y a là un symbole : comme beaucoup de villes nord-américaines, notamment californiennes, la prospérité d'Athènes est fondée sur l'addition des secteurs économiques (services, production, construction), plus que sur une simple épuration par le haut vers des activités à forte valeur ajoutée, mais à faible employabilité. Ce caractère contribue à faire de la capitale grecque une métropole européenne atypique, qui la rapproche encore des horizons des pays neufs.

Inversement, le desserrement de l'agglomération en termes d'emploi mais surtout de résidence, se poursuit au delà des limites du bassin d'Attique *stricto sensu*. Quand la "préfecture" d'Athènes, qui contient encore la majorité de la population de la région urbaine (2,7 millions d'habitants, 71%

⁵ Irini Klabatsa, Géographie des investissements et des emplois industriels (1961-1998), in G. Burgel et Z. Demathas, *op.cit*

du total) n'a cru qu'à un rythme officiel très modéré entre 1991 et 2001 (3,1%), la "préfecture" d'Attique occidentale, qui jouxte la Corinthie avec Éleusis et Mégara (150 000 habitants en 2001) a gagné 25 000 résidents en dix ans (+20,7%). Mais, c'est surtout à l'Est, franchissant par le Nord et par le Sud la barrière de l'Hymette et du Pentélique, que l'expansion est la plus importante et la plus visible. Avec près de 406 000 habitants, l'Attique orientale enregistre un gain de plus de 100 000 résidents (+37%), avant même les effets attendus du transfert de l'aéroport à Spata. Les vieux bourgs agricoles du Mésogée (Kératéa, Koropi, Markopoulo) sont submergés par la vague de la suburbanisation. Des localités balnéaires (Anavyssos, sur le golfe Saronique, vers le cap Sounion, Loutsa, sur le golfe d'Éubée), qui vivaient au rythme saisonnier des week-ends estivaux, sont brutalement rattrapées par les résidences principales qui s'insèrent dans les complexes touristiques, les plages aménagées et les marinas sophistiquées. Et dans les contreforts du Pentélique, la petite commune de Dyonisos (5 000 habitants), jusque là connue pour ses marbres immaculés, double d'importante dans la dernière décennie, avec ses villas familiales luxueuses, noyées dans les pins qui se mirent dans les piscines privées. Image presque hollywoodienne dans cette capitale méditerranéenne qui fut naguère parmi les plus denses du continent : la voiture et la multimotorisation des ménages, l'évolution des genres de vie vers une civilisation des loisirs, mais aussi le bouleversement des espaces de l'agglomération, expliquent cette explosion de la diffusion urbaine et les dissymétries qu'elles génèrent.

Les transformations de la ville

La révolution des transports

Le succès des jeux Olympiques d'août 2004 aura révélé au monde, et quelquefois à l'opinion nationale toujours circonspecte devant les réalisations du pays, la capacité de la Grèce à organiser une manifestation grandiose et festive, à construire des infrastructures titanesques (le pont Rion-Antirion déjà cité), mais aussi la beauté et l'efficacité d'une métropole, qui était jusque là réputée surtout par ses embouteillages, son absence d'espaces verts et sa pollution⁶. L'"été de Dieu", survenu après les surprises du printemps (la victoire de la Grèce à l'Euro de football au Portugal), fut avant tout la "fête mondiale d'Athènes", pour

reprendre les titres emphatiques de la presse grecque.

Emphatiques, mais pas démesurés, si l'on juge, par exemple, par les bouleversements introduits dans la mobilité urbaine en quelques années. Dans les mutations largement spontanées de la capitale grecque au cours du dernier demi-siècle, les carences des transports publics restaient le signe le plus évident de l'absence de pensée globale. S'ils n'ont pas initié le sursaut salutaire, les jeux Olympiques ont accéléré la prise de conscience et la mise en œuvre des investissements nécessaires. Jusqu'à la fin des années quatre-vingt-dix, les infrastructures sont singulièrement limitées pour une agglomération de cette importance et de cette étendue : un aéroport international, au fort trafic de lignes régulières et de charters, bloqué en pleine ville entre mer et montagne, une ancienne voie ferrée de la fin du XIX^{ème} siècle transformée en "métro" urbain poussif descendant des banlieues Nord (Kiphissia) au Pirée, une noria de bus et de trolleybus souvent hors d'âge. Le comble du paradoxe est atteint quand la mise en autoroute urbaine, grâce aux fonds européens, des grandes pénétrantes nationales vers Thessalonique au Nord et Patras à l'Ouest sert de voie rapide métropolitaine, essentiellement méridienne. On ne résout pas pour autant le grand défi de la mobilité athénienne : les communications entre les quartiers résidentiels à l'Est et les zones d'activité à l'Ouest.

Le début du nouveau millénaire voit incontestablement un retournement spectaculaire, même si les infrastructures mises en service sont prévues et annoncées depuis des décennies. La fermeture de l'aéroport d'Ellénikon, l'exploitation réussie, après quelques mois d'inévitables mises au point, de la plate-forme ultramoderne Éleftérios Vénizélos à Spata, dans le Mésogée, ouvrent le trafic aérien, libèrent le ciel d'Attique et des terrains convoités en bordure de mer. Les craintes sur l'accessibilité médiocre du nouvel aéroport à partir de la ville se sont révélées sans fondement et la liaison ferrée programmée (interconnexion métro et train suburbain) a même été inaugurée à l'étonnement général à la veille de l'ouverture des Jeux.

Dans l'agglomération dense, l'ouverture en 2000, de deux lignes de métro se croisant au centre suscite l'enthousiasme, au moins par leur fréquentation, inattendue, la modernité du matériel roulant et la beauté des gares transformées en musées archéologiques urbains. Pourtant, la méthodologie appliquée-un métro "politain", aux

⁶ Voir Guy Burgel, Athènes, une forme olympique ? in *Urbanisme*, juillet-août 2004, n° 337



L'attraction des jeux Olympiques de 2004 à Athènes : les voitures panoramiques du nouveau tramway dessinées par Pino Farina.
Gadget ou moyen de transport du troisième millénaire ?

© Alexandre Pajon

stations très rapprochées dans le centre, donc à la vitesse commerciale limitée en bouts de lignes, des tunnels dans la roche en place-pour ne pas perturber les horizons historiques - , très profonds, coûteux et longs à édifier-a pu faire craindre un temps que l'effort soit sans commune mesure avec les besoins du trafic de la région urbaine qui voudrait un réseau express tramé. On pense déjà que les 7 millions de déplacements quotidiens, dont 42% sont encore ici justifiés par les trajets résidence-travail, ne voient guère diminuer la part de la voiture (38%) par rapport aux transports en commun (31%). 30 000 places de parking supplémentaires dans le centre ne devraient pas au surplus décourager les automobilistes. Malgré le succès indéniable du métro, le besoin de mobilité et l'extension du territoire urbain n'augmentent-ils pas plus rapidement que l'efficacité du réseau ferré ?

C'est sans doute la leçon des améliorations que la préparation des Jeux et les nécessités de desserte des différents sites olympiques ont donnée aux infrastructures de transport. Fidèle aux logiques circulatoires athéniennes, la grande œuvre reste la mise en place d'une rocade autoroutière, ceinturant l'agglomération par le Nord, du nouvel aéroport à Éleusis (voie Attiki). En Italie, on aurait parlé d'une *tangenziale*. L'investissement est gigantesque : cette rocade est parsemée d'ouvrages d'art remarquables (viaducs, tunnels, échangeurs avec les radiales principales) et comporte une déviation intéressante vers le centre d'Athènes. C'est une nouvelle colonne vertébrale qui est ainsi donnée à la capitale. On peut s'inquiéter simplement qu'elle la fasse davantage ressembler à Los Angeles qu'à une métropole européenne.

Pourtant, pour sacrifier au développement durable, on a imaginé des modes de transport encore moins polluants que les 2 000 autobus modernes qui devraient rénover le parc urbain. Le plus visible et le plus médiatique est une ligne de tramway de 27 km qui, du quartier de l'Acropole, descend vers la mer pour bifurquer vers les implantations olympiques de la baie de Phalère et d'Aghios Kosmas. Des voies engazonnées calculées pour résister aux séismes de fortes magnitude aux voitures dessinées par Pino Farina, rien n'a été épargné pour faire du tramway le clou d'une nouvelle conception de la ville. Mais c'est chèrement payé, de remise en ordre indispensable et imprévisible des réseaux (électricité, eau, égouts), de luttes contre les réticences des habitants des quartiers traversés et de stations en bordure de mer difficilement accessibles. À côté, la rénovation des voies ferrées nationales – pour

y faire circuler des trains de grande banlieue vers Thèbes, Khalkis (au Nord), Corinthe (à l'Ouest), à 100 km de l'Acropole – est moins spectaculaire, mais sans doute plus prometteuse. Pour la première fois, un réseau de transports collectifs prend la mesure de la région métropolitaine. Incontestablement, si elle ne se révèle pas un excellent traitement de la mobilité athénienne, la dispersion des implantations olympiques lui a du moins donné une impulsion prioritaire, et l'ouverture 24 heures sur 24 et la gratuité des réseaux de transports collectifs pendant les Jeux, au moins pour les porteurs de billets, ont été une publicité formidable, et entraîné un succès qu'on espère devenir habitude.

Le rééquilibrage de l'agglomération

Classiquement, le tissu urbain de l'agglomération était partagé entre deux grandes tendances spatiales : l'existence de deux centralités urbaines spécifiques Athènes et Le Pirée, le clivage entre une partie Est aisée et un Ouest plus défavorisé.

Reprenant la tradition antique de séparation entre le port du Pirée et le noyau de la cité autour de l'Acropole, l'Athènes contemporaine, capitale continentale, ne fut jamais une ville littorale. L'entrée maritime est excentrée, et la vocation de la côte fut toujours plus balnéaire (villégiature du Nouveau Phalère à la fin du XIX^{ème} siècle, plages et marinas du Vieux Phalère à Vouliagmeni dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle) que véritablement urbaine. Plus encore qu'à Barcelone, où le retournement de la ville sur son port est le grand bouleversement des années quatre-vingt-dix, les équipements et les infrastructures réalisés à l'occasion des jeux Olympiques le long de la baie de Phalère s'efforcent d'établir une nouvelle continuité de la ville et de la mer. L'ampleur des investissements (plus de la moitié de la dépense totale sur les 6 km de côte de la baie de Phalère), la nature et la conception des équipements répondent à un projet d'ouverture historique sur la mer. À la construction futuriste du stade de beach-volley, à la réutilisation pour le volley-ball du voile aérien du stade de la Paix et de l'Amitié, s'ajoute l'ambition explicite du rétablissement de la liaison de la ville et de l'eau : relocalisation de l'autoroute littorale avec espaces verts linéaires de protection visuelle et phonique, arrivée du tramway, vaste viaduc-promenade enjambant les infrastructures, sauvegarde contre les risques d'inondation par de gigantesques travaux de canalisation et de couverture du Céphise, espaces muséographiques qui associent au milieu de parcs et de restaurants un vieux musée militaire, de nouveaux bâtiments d'expositions navales et

d'art moderne et un aquarium, dont cette capitale d'un empire maritime était curieusement dépourvue. Vitrine des jeux Olympiques, la baie de Phalère est destinée à devenir la façade de la ville sur la mer et le monde.

La seconde différence majeure de l'espace athénien est la dissymétrie sociale et économique qui divise l'agglomération sur toute sa longueur entre une moitié orientale résidentielle et favorisée, et une façade occidentale industrielle et populaire. Ce déséquilibre, inverse de celui des grandes capitales européennes, où il est toujours attribué avec légèreté à la conséquence des vents dominants, est ici de toute façon d'origine historique évidente : l'établissement au XIX^{ème} siècle du palais royal sur le piémont de l'Hymette et de l'usine à gaz, chargée d'abord de l'éclairer, sur la route d'Athènes au Pirée, détermine durablement par les agglutinations de proximité qui accompagnent ces implantations (résidences de la cour ici, industrie là-bas) les gradients sociaux de la ville. Les distinctions fonctionnelles de la bourgade du XIX^{ème} siècle sont devenues les ségrégations spatiales de la métropole du XX^{ème} siècle.

Là encore, les localisations olympiques voudraient corriger cette dichotomie trop marquée. C'est sur les pentes du Parnès, au nord-ouest du centre, et à 23 kilomètres de l'Acropole, que s'est érigé le village olympique, avec l'ambition explicite de rééquilibrer la capitale. Les réalisations sont à la hauteur de ce dessein : un quartier "écologique", utilisant les énergies nouvelles, où les infrastructures – ce qui est une grande première pour Athènes – ont été conçues avant les constructions fonctionnelles, des liaisons rapides grâce au réseau en rénovation des trains de banlieue. Comme pour tous les autres équipements olympiques, l'ensemble des installations (résidences pour 15 000 athlètes, zone internationale avec centre commercial, parc d'entraînements sportifs au milieu de plantes méditerranéennes) doit être reconverti en quartier d'habitat de 2 300 logements sociaux. Ici aussi, c'est une exception dans les faubourgs populaires de la capitale, par le statut juridique et la densité d'occupation du sol. L'olympisme bouleverserait-il les modes sociaux et morphologiques d'Athènes ? Et suffira-t-il à infléchir les penchants spatiaux d'une agglomération, que l'ouverture du nouvel aéroport tire encore vers l'Est.

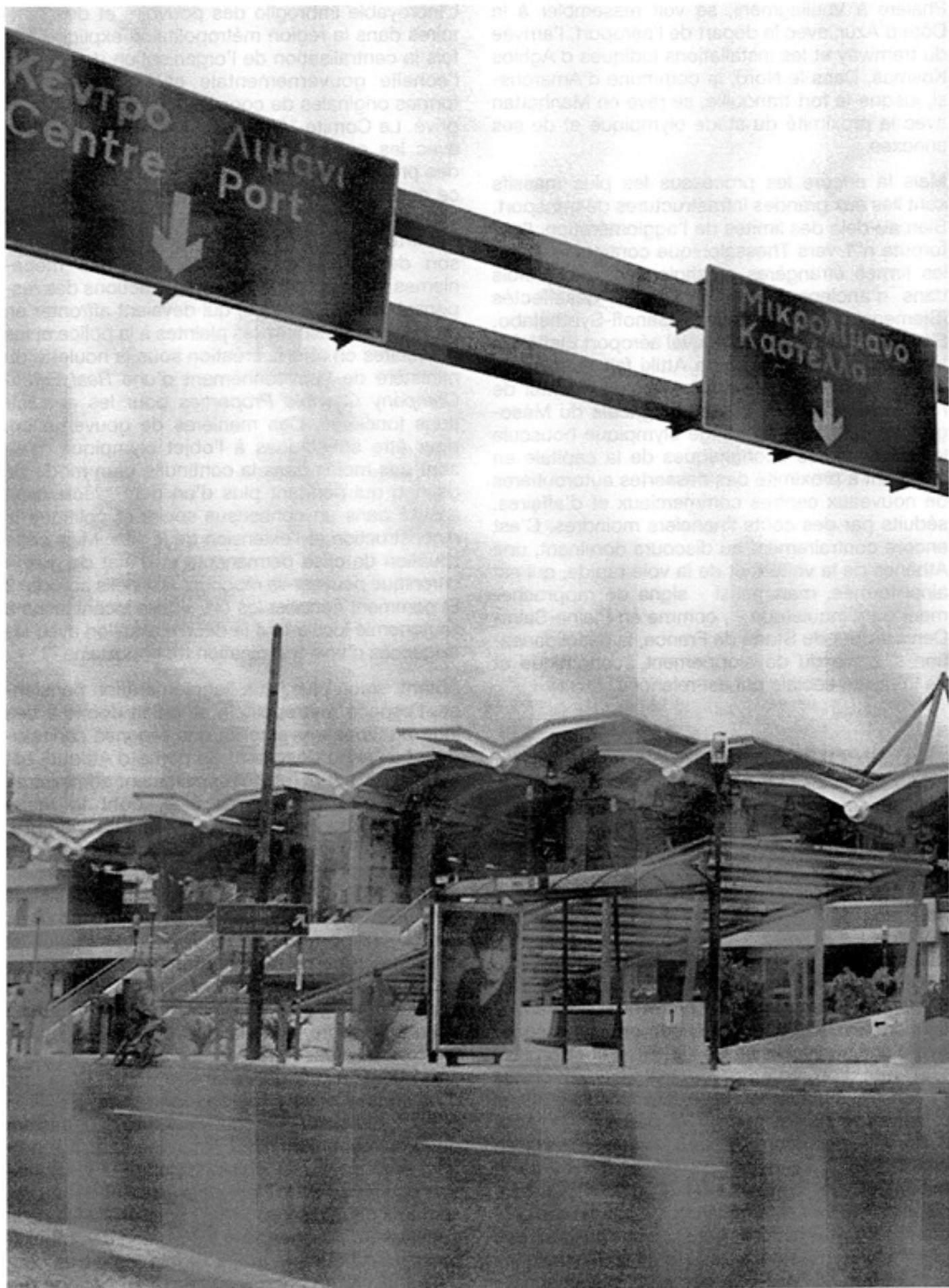
La régénération urbaine

D'une manière plus générale encore, l'atmosphère urbaine change à Athènes. Les transformations les plus visibles intéressent les quartiers centraux même si là encore les prises de conscience, les

projets et les premières tentatives avaient commencé bien avant l'annonce des jeux. Le démarrage lointain pourrait bien en être fixé dès 1974, quand la diaspora des exilés en Europe occidentale (France, Allemagne) ramène au pays le nouveau cours de perception de la centralité. Mais les réalisations des dernières années apparaissent d'une ampleur inégalée. La liaison piétonnière entre les différents sites archéologiques ou historiques autour de l'Acropole (Zappion, colonnes de Zeus, Philopappos, Agora, Plaka) est enfin réalisée, créant un remarquable havre de paix, même de respiration, au cœur de la capitale et offrant aux Athéniens et aux touristes la découverte d'un temps millénaire. À proximité immédiate, les grandes places symboliques d'Athènes - Syntagma (de la Constitution), Omonia (la Concorde), Monastiraki -, profitent de l'arrivée du métro, de la valorisation de bâtiments et d'hôtels de prestige (la restauration du Grande-Bretagne sur Syntagma est une pure merveille), pour réhabiliter, sinon créer, un véritable espace public.

En fait, tout le centre d'Athènes - rues, placettes, dernières constructions néoclassiques du XIX^{ème} siècle, sauvées ou habilement reconstituées - est l'objet d'un lifting urbain qui change la ville en chantier permanent, mais transforme aussi son apparence et son image. Si l'embourgeoisement résidentiel des anciens quartiers populaires est encore très limité à quelques îlots à la mode (au pied de l'Acropole et autour de l'Observatoire) et à des représentants de l'intelligentsia éclairée, la fréquentation sociale des zones centrales est beaucoup plus significative. Retrouver un samedi soir, des tablées de jeunes aux terrasses des cafés et restaurants du vieux quartier commerçant, habituellement désert à cette heure, est un signe évident de reconquête urbaine.

Davantage dans la pratique athénienne des dernières décennies, le boom immobilier entraîné par l'attente des Jeux profite aussi aux grandes avenues qui partent du centre et étirent les fonctions commerciales, traditionnelles et ludiques sur plusieurs dizaines de kilomètres : l'avenue Syggrou vers la baie de Phalère et l'avenue de Kiphissia vers le Nord et les contreforts aérés du Pentélique ont vu se multiplier les immeubles de verre et de glace, qui rivalisent d'architecture postmoderne, de décoration kitsch et de nature apprivoisée, où le drapeau frappé des anneaux olympiques affiche ce qu'il faut de fierté nationale et d'affirmation mondiale. La nouveauté est la valorisation accélérée de localisations qui, pour illustrer le double tropisme de la mer et de la montagne, n'en sont pas moins sous l'influence directe des grands équipements sportifs. Le front côtier, de



Dans l'agglomération athénienne, l'amélioration des autoroutes urbaines a été constante au cours des dernières années, notamment pour la préparation des jeux olympiques : ici l'entrée du Pirée.

© Alexandre Pajon

Phalère à Vouliagméni, se voit ressembler à la Côte d'Azur, avec le départ de l'aéroport, l'arrivée du tramway et les installations ludiques d'Aghios Kosmas. Dans le Nord, la commune d'Amarousi, jusque-là fort tranquille, se rêve en Manhattan avec la proximité du stade olympique et de ses annexes.

Mais là encore les processus les plus massifs sont liés aux grandes infrastructures de transport. Bien au-delà des limites de l'agglomération, l'autoroute n°1 vers Thessalonique continue à attirer les firmes étrangères prestigieuses, quelquefois dans d'anciens locaux industriels désaffectés (Siemens, Ernst & Young, Sanofi-Synthelabo, Squibb). L'attraction du nouvel aéroport Éleférios Vénizélos et de l'autoroute Attiki fait basculer le desserrement tertiaire sur le versant oriental de l'Hymette et envahir la plaine agricole du Méso-gée. Et, à l'Ouest, le village olympique bouscule les dissymétries économiques de la capitale en suscitant à proximité des dessertes autoroutières de nouveaux centres commerciaux et d'affaires, séduits par des coûts financiers moindres. C'est encore contrairement au discours dominant, une Athènes de la voiture et de la voie rapide, qui est ainsi formée, mais aussi - signe de rapprochement ou d'inquiétude - , comme en Plaine-Saint-Denis autour du Stade de France, la désolidarisation spatiale du développement économique et de la mixité sociale qui est relancée.

Gouvernance et mondialisation

Les difficultés d'un gouvernement métropolitain

À la fin de l'été 2004, la polémique gonfle dans l'opinion et les médias grecs sur l'estimation du coût réel de l'organisation des jeux Olympiques à Athènes : de 6 à 12 milliards d'euros, soit deux à trois fois les prévisions de 1997, selon que l'on se situe du côté de l'opposition de gauche (la majorité d'hier jusqu'en mars 2004), du gouvernement actuel conservateur, qui commence pourtant à craindre les conséquences négatives pour l'économie d'une surévaluation de l'addition et selon surtout que l'on compte les installations et les dépenses strictement liées aux manifestations sportives ou les équipements durables (métro, voie Attiki, voire pont Rion-Antirion). On met en avant, en citant Sidney, l'endettement de la ville et de la nation pour des lustres. Le calcul paraît un peu vain, s'agissant d'infrastructures depuis longtemps programmées et retardées, qui serviront pendant des générations. Répétons le, les jeux Olympiques furent pour Athènes une occasion exceptionnelle de mise en œuvre matérielle d'un urbanisme public défaillant, mais aussi de réflexion sur la gestion de la ville et son positionnement mondial.

L'incroyable imbroglio des pouvoirs et des territoires dans la région métropolitaine explique à la fois la centralisation de l'organisation des Jeux à l'échelle gouvernementale et la pratique de formes originales de coopérations entre public et privé. Le Comité "Athènes 2004" devait imaginer avec les entreprises adjudicataires des travaux des procédures d'urgence eu égard à l'importance des équipements, à l'imprévisibilité des financements et des opérations techniques à réaliser et surtout à l'échéance incontournable de livraison des ouvrages : accélération des mécanismes de marchés, autonomie d'actions des responsables de chantiers) qui devaient affronter en procédure immédiate les plaintes à la police et les poursuites en référé, création sous la houlette du ministère de l'Environnement d'une *Real Estate Company Olympic Properties* pour les acquisitions foncières. Ces manières de gouvernance, pour être spécifiques à l'objet olympique, n'en sont pas moins dans la continuité d'un mode de gestion qui pendant plus d'un demi-siècle avait assuré dans un consensus social et politique la reconstruction et l'extension de la ville. Mais cette situation de crise permanente et d'état de guerre chronique peuvent-ils répondre aux défis actuels ? Et comment concilier les classiques incantations à l'autonomie locale et à la décentralisation avec les exigences d'une coordination métropolitaine ?

Autant, sinon plus, que l'agglomération parisienne, l'espace métropolitain athénien donne à ces interrogations universelles une réponse caricaturale. La "région-capitale" (le nome d'Attique) est théoriquement et institutionnellement administrée par quelque 130 maires élus, dont la maire d'Athènes, Dora Bakoyannis, fille de l'ancien premier ministre de droite Constantin Mitsotakis, et un préfet régional représentant le gouvernement central. Mais il faut aussi, outre les oppositions politiques et personnelles inévitables, compter avec quatre présidents de "préfectures" élus et même un superprésident, encore élu, qui regroupe sous son autorité les "préfectures" d'Athènes et du Pirée. Face à cet empilement de pouvoirs, qui n'a le mérite, ni de la clarté, ni de la symétrie territoriale, l'essentiel de la stratégie urbaine appartient à l'Organisme du Plan Directeur d'Athènes (ORSA), "personne morale de droit public", qui est en fait sous l'autorité du ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et des Travaux publics. Malgré la composition équilibrée de l'Organisme directeur (4 représentants du ministère, 1 du "super préfet", 1 de la commune d'Athènes, et 1 de l'Union des municipalités d'Attique), le projet urbain reste très centralisé. C'est un gage d'efficacité en période critique. Mais c'est aussi un risque permanent d'encombres des circuits de décision, de dérives technocratiques qui trouvent leur répondant dans

la multiplicité des recours associatifs et citoyens devant le tribunal administratif. L'électrochoc des jeux Olympiques a incontestablement entraîné pour Athènes, une reformulation de sa matérialité et une réaffirmation de sa vocation mondiale. Suffira-t-il à refonder une cité constitutionnelle ?

Chances et risques d'une "ville globale"

La question est d'autant plus pertinente que la dimension géopolitique d'Athènes a changé⁷. Depuis trente ans déjà et la chute du régime des colonels, le retour de la Grèce à la démocratie a modifié la place internationale de la Grèce et réouvert ses horizons internationaux que la "catastrophe d'Asie mineure", l'échange forcé de population avec la Turquie (1922), avaient brutalement fermés. Le renversement déjà évoqué des conjonctures migratoires, l'arrimage à la communauté européenne, d'abord redouté et fantasmé, avant d'être quasi unanimement reconnu pour ses retombées économiques favorables, ont accentué le processus que l'olympiade réussie de 2004 vient de couronner. Athènes, non seulement par ce qu'elle a matériellement accueilli de ces différentes phases historiques, mais parce qu'elle s'identifie à l'ensemble des intérêts de la nation, vit de façon intense ces transformations. Elle aspire de plus en plus à dépasser son rôle de capitale nationale, qui la condamnait tour à tour à écraser la province ou à y décentraliser les investissements. L'opinion grecque et les habitants sont évidemment sensibles aux démonstrations de notoriété de l'agglomération (manifestations sportives, événements culturels, colloques, accueil de chefs d'État étrangers) pour s'enorgueillir ou se plaindre du dérangement de la vie quotidienne. Les gouvernements apparaissent plus enclins à souligner le rôle de médiateur dans les conflits régionaux (Balkans) ou mondiaux (Moyen Orient). Et le visiteur reconnaît rapidement les exigences fonctionnelles et les symboles identitaires qui qualifient une position de métropole internationale : l'aéroport ultramoderne, les équipements autoroutiers, les grandes signatures architecturales (cf l'extension sous l'inspiration de

Mario Botta du siège de la Banque Nationale de Grèce, qui intègre une partie de la muraille de Thémistocle). L'infrastructure et l'image deviennent des attributs du pouvoir mondial de la ville.

Mais cette accession au rang de métropole internationale comporte dangers et obligations. Ils risquent de se révéler plus redoutables encore que le franchissement du golfe de Corinthe, la construction de métro ou le bouclage des travaux olympiques. Pendant près de cinquante ans de "haute croissance", Athènes a réussi à être globalement un creuset d'intégration sociale et de prospérité économique partagée : les enfants des va-nu-pieds du Pirée des lendemains de la guerre, des déracinés des campagnes arides, des mal-lotis des lointaines banlieues périphériques, sont venus grossir les couches moyennes, toujours plus avides de consommations, de loisirs, mais aussi d'éducation et de culture. Sans négliger les inégalités sociales et les atteintes irrémédiables à l'environnement, ce processus de translation s'est accompli dans l'unité nationale et le plein emploi. Les défis actuels sont différents et plus amples. On a déjà souligné le caractère de plus en plus polyethnique de la population athénienne. Le nouveau statut de métropole internationale fait de la capitale grecque un lieu potentiel de richesse et d'exclusion, d'accumulation et d'insuffisante redistribution. On sait d'expérience combien le mélange des deux composants est détonant : l'étranger devient le marginal, le chômeur devient suspect, et l'assisté le responsable du déséquilibre des finances publiques. D'économique et social, le problème tourne au politique et repose la question du gouvernement démocratique et efficace de la métropole. La réponse dépend en partie de la capacité de rebondissement du ludique et du culturel sur la compétitivité économique globale de l'agglomération. Elle dépend aussi de son imagination à résoudre les contradictions des espaces métropolitains. Avec Solon, l'Athènes antique avait doté l'humanité d'une des premières constitutions urbaines. L'Athènes contemporaine saura-t-elle reprendre l'héritage ?

⁷Voir Guy Burgel, Athènes, de la balkanisation à la mondialisation, in *Méditerranée*, 2004

Athènes, capitale olympiquepar Guy BURGEL

L'événement mondial des jeux Olympiques de l'été 2004 est une occasion de revisiter la capitale grecque. Athènes a beaucoup changé dans son positionnement national et international et dans ses réalités urbaines. En Grèce, les dissymétries territoriales du dernier demi-siècle font place à la croissance inégale de la métropolisation dans les régions urbaines d'Athènes et de Thessalonique et du développement du tourisme littoral. Le renversement des mouvements migratoires attire de plus en plus d'étrangers. Dans le même temps, la ville s'est considérablement transformée : constitution d'un véritable réseau de transports routiers et collectifs, reconquête du centre, pendant que se poursuit le desserrement de l'habitat et des activités tertiaires. Malgré ces succès indéniables, Athènes pose les problèmes de toute "cité globale" : le gouvernement de l'espace métropolitain, la capacité d'intégration sociale et culturelle de populations variées.

Mots clés : Athènes, métropolisation, régénération urbaine, gouvernance.

Athens, Olympic Capitalby Guy BURGEL

The worldwide event of the Summer Olympics in 2004 provided an occasion for revisiting the capital of Greece. The national and international status of Athens has changed great deal, as has its urban reality. In Greece, territorial imbalances of the last half century have given way to unequal metropolitan growth in the urban regions of Athens and Thessalonika and to the development of seaside tourism. The reversal of migratory flows has drawn more and more foreigners to Greece. At the same time, the city has undergone significant transformations--a true road network and public transportation system have been established, the center of the city has been reclaimed, and housing and the service sector have been opened up. Despite these undeniable accomplishments, Athens faces the same problems as any "global city": the governance of metropolitan space and the integration--both social and cultural--of diverse populations.

Keywords: Athens, Metropolitan Development, Urban Renewal, Governance

Au cours des dernières années, Guy Burgel a notamment publié : *Du tiers monde aux tiers mondes* (Dunod 2000), *Le miracle athénien au XX^e siècle* (CNRS Éditions 2002), dans *l'Histoire de l'Europe Urbaine* (sous la direction Jean-Luc Pinol), *La ville contemporaine de la Seconde Guerre mondiale à nos jours* (Seuil 2003). Il a, avec Marcel Roncayolo, contribué à la nouvelle édition mise à jour et complétée de *l'Histoire de la France urbaine, La ville aujourd'hui* (Seuil 2001). Enfin, il continue à éditer, au Laboratoire de Géographie Urbaine, avec sa femme Galia Burgel, la collection *Villes en Parallèle*. Derniers numéros parus : *La ville aujourd'hui entre public et privé* (n°32, 33, 34. 2001), *Téhéran, l'émergence d'une métropole* (n°35. 2002), *Villes algériennes* (n° 36, 37. 2003), *De la ville-outil à la ville ludique* (Doc. n°3. 2004) et *Des grands ensembles à la banlieue, Témoignages sur une page de l'histoire de la France urbaine* (n°38, 39. 2004).