

# Mutations socio-économiques dans la Région Métropolitaine d'Athènes: Localisation entrepreneurial et pôles métropolitains

**Stavros - Nikiforos Spyrellis**

*Docteur en Géographie, Chargé de Cours, Université de Paris, Associé à l'UMR 8504  
Géographie-cités, Equipe Paris,  
st.spyr@gmail.com*

**Résumé:** L'objectif de cet article est de suivre les mutations économiques qui ont eu lieu dans la Région Métropolitaine d'Athènes à travers le dernier siècle. Notre but est l'observation du développement du tissu urbain tout en insistant sur les procédures et les circonstances par lesquelles les différenciations locales furent émergées. Dans un premier temps, on examine l'évolution de l'économie athénienne à travers 20<sup>ème</sup> siècle. Une deuxième sous partie questionne les réseaux entrepreneuriaux athéniens contemporains, en accordant une attention particulière au modèle de localisation des entreprises selon leur secteur économique. Une troisième sous-partie est consacrée à l'identification de la relation entre la localisation des entreprises et le réseau routier athénien principale afin de remettre en question l'existence de modèles de développement spécifiques. Finalement, l'existence de nouveaux pôles de concentration - épicentres, en dehors des centres urbains traditionnels d'Athènes et du Pirée est examinée.

## 1. Introduction : La mise en place de l'impérialisme athénien au cœur de l'économie grecque

À partir du 20<sup>ème</sup> siècle, la région de la capitale acquiert un poids particulièrement important au niveau national et s'impose face à la province dans le domaine industriel. Athènes, monopolise depuis entièrement les initiatives industrielles, créant ainsi de fortes relations de dépendance entre la province et la capitale (Burgel, 1976:105). Après la Première Guerre Mondiale, Athènes s'est très rapidement transformée. D'une ville «parasitique» régissant sans produire, elle devient une agglomération de plus en plus productive (Leontidou, 1990 :78) à une époque où le domaine économique préoccupant principalement l'Etat était l'agriculture et non la construction d'une infrastructure industrielle solide, comme ailleurs dans les pays Européens industrialisés.

Les forces motrices de ce changement ont été les réfugiés d'Asie Mineure (voir Leontidou, 1989: 173-184) , après 1922, qui bénéficiaient d'une tradition industrielle bien supérieure à celle des autochtones (Prevelakis, 2000:82) et qui en même

temps ont indéniablement apporté une nouvelle vitalité à la société grecque et ont aidé l'économie à survivre dans une période de dépression économique internationale (Leontidou, 1990:74).

Cependant, après la Première Guerre Mondiale, l'émergence de l'industrie à Athènes, où les usines fordistes faisaient alors exception, fut non seulement le résultat de l'intégration des réfugiés mais également de la grande masse des populations agricoles de province qui sont arrivées ensuite.

Avant la première guerre mondiale, l'économie athénienne souffrait d'un manque de fonds et de planification politique à long terme, ainsi que de l'absence de la bourgeoisie grecque dans les grandes initiatives industrielles. Par conséquent l'Etat a choisi, durant l'entre-deux-guerres, de promouvoir l'entrepreneuriat de taille réduite (Leontidou 1989).

Malgré cette politique, pendant l'entre-deux-guerres, des signes d'industrialisation ont fait leur apparition. Cette croissance industrielle, très importante par rapport aux standards nationaux mais assez limitée par rapport aux autres pays d'Europe, a eu comme conséquence le renforcement de la place d'Athènes comme pôle majeur de migration interne. Ceci a produit des changements intenses de la composition sociale de la capitale qui ont engendré la polarisation importante de la société (Leontidou, 1990:79). De plus, après la Seconde Guerre Mondiale et jusqu'aux années 1970, les régions montagneuses et certaines communes périphériques du Péloponnèse ou des îles se vident inexorablement (Rontos, 1995:69) à la faveur d'une émigration massive vers l'étranger et d'un large exode vers les centres urbains et en particulier vers Athènes, dont la population a plus que doublé (Rontos, 1995; Sarrigiannis, 2000; Sintès, 2008). Cela a mené à une nouvelle accumulation de richesses dans la capitale et à la mise en place d'un véritable impérialisme économique athénien au niveau national (Burgel, 2003:254).

Le fait qu'Athènes ait été la destination principale de ces mouvements massifs internes met en évidence la relation asymétrique qui a caractérisé le développement du marché du travail et la croissance démographique entre 1940 et 1970. La vigueur accrue de la capitale comme centre de prise de décisions supranationales, combinée avec l'existence d'infrastructures telles que le port du Pirée et le réseau de voies ferrées (Papagiannakis 1982), assurait les garanties préalables à un développement industriel. Cette croissance économique n'a toutefois jamais atteint des niveaux pouvant à elle seule justifier l'augmentation de la population (Sarrigiannis, 2000:159,187) qui a eu lieu après la Deuxième Guerre Mondiale dans la région de la capitale (Leontidou 1990; Maloutas 2007). Ce processus repose moins sur un développement industriel qui aurait attiré les populations dans les villes, plutôt que sur des causes exogènes (Petraikos & Economou, 1999:18) : contrôle de la migration vers les États-Unis entre les deux guerres, crise de l'économie agricole après une quasi décennie de guerres, anonymat garanti par la capitale, dans un climat politique aggravé par la guerre civile.

Au cours des années qui ont suivi la Seconde Guerre Mondiale, l'économie grecque a été largement influencée par l'étranger, et en particulier par l'aide alliée. Jusqu'en 1947, au moment où la guerre civile en était à son point culminant, les décisions relevaient avant tout de la politique britannique. Après 1947, la Grèce adhère à la doctrine Truman et s'inscrit dans la lignée des politiques américaines (Thomadakis, 2011: 400-434). L'instabilité à la fois politique et économique du pays continuait à décourager les investissements du capital grec dans l'industrie locale, et à freiner le développement économique. Ces conditions ont entraîné un réel sous-développement industriel qui a largement nuit à la compétitivité du pays vis-à-vis des économies étrangères. Il a fallu attendre 1950 pour que la production industrielle égalise les niveaux de production d'avant-guerre. Le niveau de 1939 n'a été dépassé qu'en 1957 (Louri & Pepelasis Minoglou, 2001:405), marquant une période de changements, connue comme la «*décennie d'or*» de l'économie, au cours de laquelle le cœur de la politique économique nationale, traditionnellement fondé sur le secteur agricole, s'est déplacé vers l'industrie et le développement (Leontidou, 1990:89). De fait, cette «*décennie d'or*» fut marquée par un réel développement industriel, administratif et touristique de la capitale.

En 1968, pour la première fois dans l'histoire économique du pays, la production industrielle a dépassé en valeur la production agricole. Athènes s'affirme alors comme le centre administratif et la capitale économique indéniable du pays, en absorbant à la fois les investissements issus de Grèce comme ceux venant de l'étranger (Burgel, 1976:357, 2003:106,115; Louri, Papanastassiou, and Lantouris 2000).

Plus généralement, la capitale, au cours des années 1950 et 1960, était la force motrice qui entraînait le développement de l'économie grecque (Burgel, 2003 :106,115 ; Burgel, 1976 :357). Elle connaissait alors une pleine croissance économique, portée en particulier par le secteur de la construction et des travaux publics. Athènes devint un grand chantier d'édification de constructions publiques et privées, tenant de répondre aux très importants besoins de logements, pour des populations qui y immigraient en masse (Leontidou, 1990:92). En 1970, l'économie est encore principalement portée par le secteur de la construction, autour de petites entreprises dispersées dans le centre d'Athènes et dans les banlieues (Kourliouros 1997; Vaiou et al. 1999).

Des recherches ont montré que la tertiarisation de l'économie et la crise économique des années 1970 ont laissé leur empreinte sur l'identité socio-spatiale de la ville (Kourliouros, 1997; Sayas, 2004). C'est ainsi que à travers les années 1980, l'économie athénienne se caractérise par de nouvelles stratégies de localisation des entreprises au profit de la périphérie. Durant cette période, le nombre d'entreprises s'est accru de 20% à l'échelle nationale ; cependant, plus de 80% de ces nouvelles entreprises se sont implantées hors de la capitale, pour des raisons de rentabilité liées à la compétition accrue (Louri, Anagnostaki 1995).

Dorénavant, le pays se trouve dans une période charnière, avec de nombreux chan-

gements. La Grèce, membre de l'UE depuis 1981, bénéficie des avantages des fonds européens d'aide économique et poursuit, la convergence européenne. La tertiarisation de l'économie est plus marquée tandis que la vague d'intégration européenne et la mondialisation s'intensifient. La capitale est à nouveau au cœur de ces processus, une position qui se renforcera par l'organisation des Jeux Olympiques de 2004.

Par ailleurs, durant les années 1990, un changement sans précédent dans la structure et la composition sociale de la ville s'est opéré puisque, pour la première fois, est apparue une immigration en provenance d'autres pays – surtout des Balkans et en particulier d'Albanie (Maloutas 2007; Arapoglou 2006; Arbaci 2007; Lianos 2001; Rovolis, Tragaki 2006). Athènes est alors la destination la plus attractive, rassemblant 41% du nombre total d'immigrés (Lianos, 2001:8). En même temps, d'un point de vue plus géopolitique, la capitale cherche à se tourner vers l'extérieur. Ainsi, le passage du Plan Directeur d'Athènes (1985) au projet de nouveau Plan Directeur en 2009 et au schéma final d'Athènes-Attique 2021, lancé en 2011 et intitulé «Athènes une capitale méditerranéenne» illustrent un changement substantiel des objectifs stratégiques, de l'identité et de la dynamique de la capitale. En effet, la métropole vise à améliorer sa compétitivité et son attractivité en tant que métropole internationale et européenne, et en tant que porte d'entrée dans la Méditerranée du sud-est. Elle s'affirme également comme un pôle de concentration d'activités de développement avec un prestige international. Enfin, ces documents affirment la nécessité de passer d'une capitale «hydrocéphale» à une capitale plus décentralisée au profit d'autres régions du pays.

## **2. La situation actuelle : le modèle économique de la capitale athénienne.**

Dans le cadre de cette analyse, nous avons procédé à l'utilisation d'une base de 310 933 entreprises du livret de matricule des entreprises en 2005, dont le siège est localisé dans l'Attique. Pour mener à bien cette recherche, nous avons regroupé les sociétés selon le secteur économique dont elles relèvent, en utilisant la nomenclature statistique des Activités Economiques NACE rev. 2 (Commission Européenne 2008). De plus, comme cette base était structurée au niveau municipal et afin de faciliter l'observation de la dispersion des entreprises dans le bassin de l'Attique, une deuxième base comportant 17 447 sociétés anonymes (ICAP 2009) établies dans la région l'Attique a été exploitée, tenant compte de la localisation de leur siège (Spyrellis 2013).

Les résultats des analyses (Tableau 1) ont tout d'abord démontré que la R.M.A. demeure l'indéniable centre d'affaires du pays, accumulant plus du tiers (36%) des entreprises situées à l'intérieur des frontières nationales (Tableau 1). Par ailleurs, ces analyses ont montré que les principaux domaines d'expertise sont toujours ceux

qui sont traditionnellement considérés comme le noyau de l'économie athénienne, comme le commerce de gros et de détail, la construction et la manufacture.

Les principaux acteurs du système économique athénien semblent être les sociétés de négoce, le secteur du commerce et de la réparation d'automobiles et de motocyclettes, regroupant à eux seuls 33% des 105 228 entreprises. Dans le détail, 60% de ces entreprises sont actives dans la sous-section du commerce de détail et 30% dans le commerce de gros. La sous-section du commerce de détail est en fait très représentée, à la fois aux niveaux local et national. Cette sous-section rassemble 20% des entreprises situées dans la R.M.A. ; ce pourcentage représente 44% des entreprises de commerce de détail au niveau national. À l'échelle locale, le commerce de gros est la deuxième sous-section dans la R.M.A. recueillant le 10% des entreprises.

**Tableau 1:** Répartition des entreprises par secteur d'activité (2005)

Secteur d'activité économique (NACE Rev.2)	Nombre d'entreprises	Poids du secteur dans l'ensemble de la R.M.A.	Poids du secteur au niveau national	Part du secteur dans l'ensemble des entreprises dans la R.M.A.
Agriculture, sylviculture et pêche	1 342	0,4 %	2,3 %	6,5 %
Industries extractives	158	0,1 %	0,1 %	14 %
Industrie manufacturière	31 417	10,1 %	9,8 %	35,7%
Prod. et distr. d'électricité; de gaz etc.	452	0,1 %	0,1 %	50,3 %
Prod. et distr. d'eau; assainissement, etc.	422	0,1 %	0,2 %	25,5 %
Construction	35 022	11,3 %	12,1 %	32,1 %
Commerce, Réparation d'automobiles et de moto	105 228	33,8 %	33,6 %	34,9 %
Transports & Entreposage	16 695	5,4 %	4,8 %	38,7 %
Hébergement & Restauration	18 457	5,9 %	11,5 %	17,9 %
Information & Communication	9 559	3,1 %	1,8 %	60,5 %
Activités financières & d'assurance	1 891	0,6 %	0,4 %	47,4 %
Activités immobiliers	2 552	0,8 %	0,6 %	46,2 %
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	52 274	16,8 %	11,1%	52,4 %
Activités de services administratifs et de soutien	9 502	3,1 %	2,6 %	40,9 %
Administration publique	205	0,1 %	0,1 %	27,8 %
Enseignement	2 748	0,9 %	0,7 %	41 %
Santé humaine & action sociale	1 555	0,5 %	0,3 %	54 %
Arts, spectacles & activités récréatives	7 502	2,4 %	1,5 %	54,7 %
Autres activités de services	13 952	4,5 %	4 %	39,3 %
<i>Total*</i>	310 933	100%	100%	36,1 %

\* le nombre des entreprises, niveau national, en 2005 est 877 198.

Le secteur des Activités spécialisées, scientifiques et techniques est le deuxième le plus représenté. Dans le détail, ce secteur comprend d'une part des sous-sections qui peuvent être considérées comme des activités intégrées aux domaines de la « nouvelle économie », tels que les entreprises spécialisées, scientifiques et techniques (13%), les activités des sièges sociaux, conseil de gestion (12%), et la Publicité et études de marché (8%). Pour ces domaines particuliers, la région de l'Attique constitue un centre national concentrant respectivement 60%, 59% et 64% des entreprises localisées sur l'ensemble du territoire grec. D'autre part, 62% des entreprises comprises dans cette sous-section sont liés au secteur de la construction car elles offrent des services spécialisés indispensables pour la construction comme le domaine des Activités d'architecture et d'ingénierie, activités de contrôle et analyses techniques. Ces entreprises constituent 8,8% de l'économie athénienne totale, un pourcentage qui démontre leur importance particulière. Il faut noter qu'en Grèce, la possibilité d'exercer une activité indépendante par les professionnels de «prestige» (médecins, avocats, ingénieurs) et les professionnels de statut intermédiaire (dessinateurs, éducateurs infirmières) présente des proportions beaucoup plus importantes que dans la plupart des autres pays européens (Maloutas, 2010:6). Cela justifie l'existence de nombreuses entreprises de petite taille.

Par ailleurs, le secteur de la Construction constituant à lui seul 11% de l'entrepreneuriat athénien, il paraît logique que ce secteur, traditionnellement important pour l'économie locale, se maintienne dans l'épicentre. Concernant la localisation de ces entreprises, 20% d'entre elles se trouvent dans la municipalité d'Athènes, avec sinon une très vaste dispersion sur le reste des municipalités ; plus de 50% des 123 municipalités de la région de l'Attique concentrent plus de 100 entreprises du secteur.

Le développement de l'économie mondialisée fait que l'industrie ne joue plus le rôle qu'elle jouait auparavant, cependant elle demeure toujours parmi les plus importantes du système économique athénien. La localisation des entreprises de ce secteur est liée au modèle de ségrégation sociale dominant dans la métropole. Plus précisément, indépendamment de la municipalité d'Athènes qui concentre 21,6% de ces entreprises, la plupart des autres sont recueillies par des municipalités à caractère ouvrier – suivies par la municipalité de Peristeri, avec 6,2%, et du Pirée, avec 5,5%. De plus, les entreprises manufacturières se caractérisent par une grande dispersion, tout en se localisant majoritairement dans les quartiers proches du Pirée et à l'ouest d'Athènes. 40% des municipalités concentrent plus de 300 entreprises (300 entreprises est égale à 1% de l'échantillon). Le fait que certaines municipalités situées dans la partie occidentale du bassin rassemblent de nombreuses entreprises illustre que, malgré la vague de déconcentration qui a eu lieu pendant les dernières décennies, les noyaux traditionnels de l'industrie manufacturière demeurent dans les quartiers densément peuplés de la métropole. En s'éloignant du centre, les entreprises industrielles suivent un modèle (de concentration) linéaire autour des

axes routiers avec de grandes concentrations dans le nord-ouest de l'Attique (*Acharnes, Ilion, etc.*)

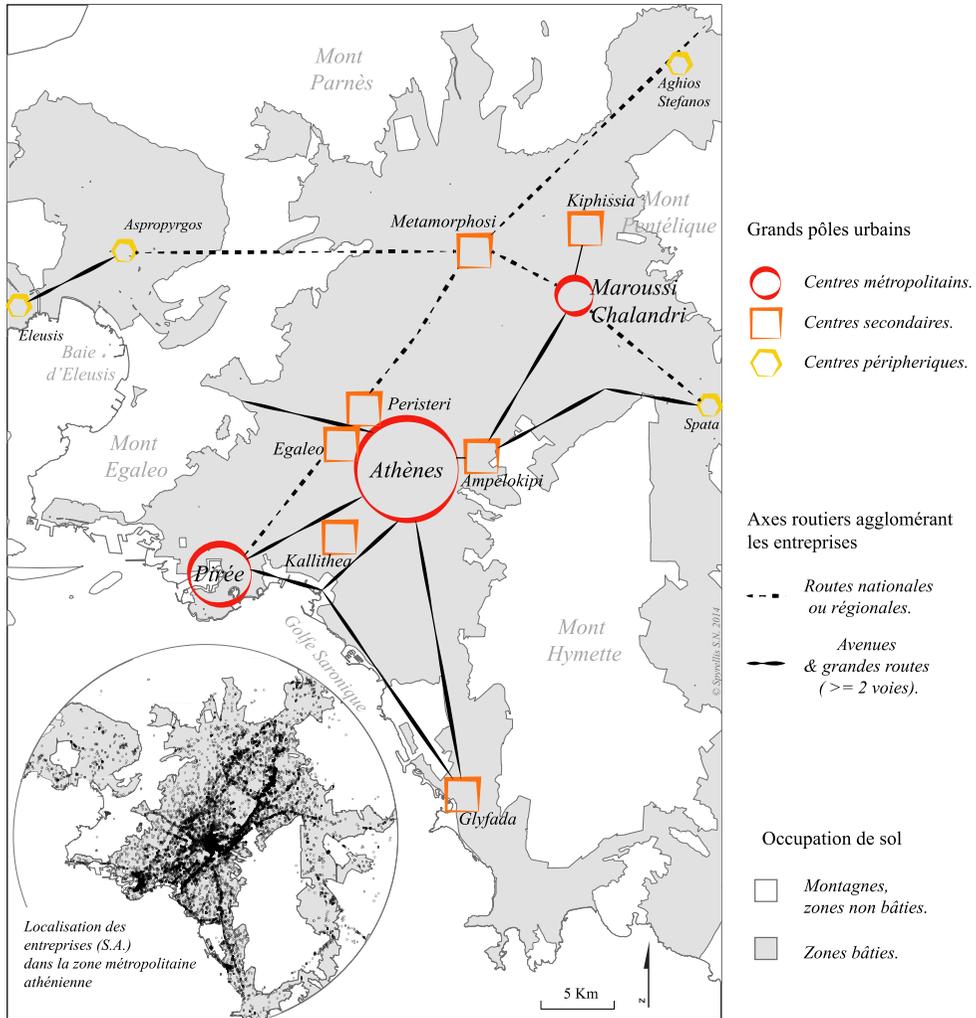
Un autre secteur d'importance majeur est celui de l'Hébergement & Restauration qui concentre 18 500 entreprises. Le sous-ensemble qui domine ce secteur est la Restauration qui représente 92% des entreprises du secteur. L'Attique reste en retrait puisque ce secteur n'y représente que 5,8% de l'économie locale, contre 11,5% au niveau national. De même, la R.M.A. ne concentre que 17% des entreprises de ce secteur au niveau national.

Enfin, en ce qui concerne le secteur des Transports & Entreposage, principalement composé d'entreprises du domaine des transports (72%), la municipalité du Pirée domine les Transports par eau, au niveau local (42%) comme au niveau national (24%) – suivi par la municipalité d'Athènes (6%) et la municipalité de Salonique (3%) le deuxième port du pays. Ensuite, concernant les Transports terrestres et transport par conduites, 18,5% des entreprises sont localisées dans la municipalité centrale, une concentration encore plus forte caractérisant le secteur plus dépendant des infrastructures des Transports aériens. La concentration de 70% des entreprises, au niveau national, rend évidente la domination de la R.M.A. d'Athènes dans ce domaine.

### **3. Le modèle de localisation entrepreneurial : Une analyse sur la linéarité du développement des entreprises**

En ce qui concerne la dispersion des entreprises au sein de la R.M.A., la municipalité d'Athènes continue, incontestablement, de constituer le centre économique de la métropole en concentrant 25,5% des entreprises localisées dans l'Attique en 2005. Elle conserve par ailleurs la primauté dans tous les secteurs économiques ; seules exceptions, les secteurs très spécialisés de l'agriculture, sylviculture et pêche et des industries extractives, qui en raison de leurs caractères particuliers, montrent une présence limitée dans la R.M.A. Le deuxième pôle de concentration, d'une amplitude réduite, est la municipalité de Pirée (6%).

Les trois autres municipalités parmi les cinq dotées du plus grand nombre d'entreprises sont les plus densément peuplées. Il s'agit de municipalités principalement situées dans la partie Ouest de la zone métropolitaine, qui concentre 41% des entreprises et qui est doté d'une densité de population très élevée. Une situation fondamentalement différente caractérise le côté Est du bassin, là où se trouvent les quartiers des couches aisées. Dans ces municipalités, les populations sont desservies soit par le centre commercial de la municipalité d'Athènes, soit par quelques centres secondaires, de portée mineure, tout en conservant le caractère résidentiel de ces zones, en s'appuyant sur des étroites législations de règlement d'utilisation de sol.



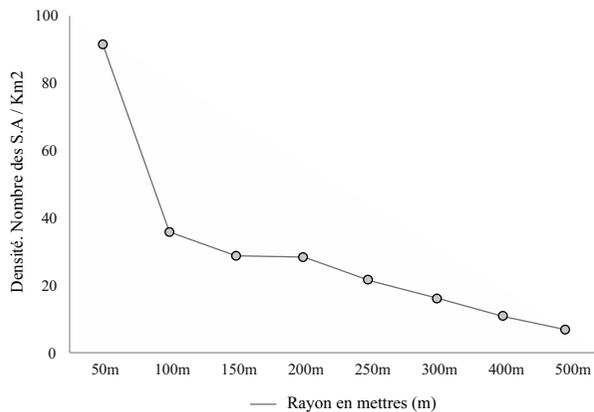
**Figure 1:** Les grands pôles urbains et axes routiers agglomérant les entreprises.

On peut distinguer comme marchés secondaires des concentrations moins importantes par rapport à celles de la métropole, mais toujours d'un caractère supra-local. On peut citer les marchés des municipalités d'Egaleo, de Peristeri, d'Ampelokipi, de Kallithea, de Kiphissia, de Glyfada et de Metamorfosi. On peut alors différencier des profils de centres secondaires (Figure 1).

Dans un premier groupe (Aigalaio, Peristeri, Ampelokipi, Kallithea), on observe des municipalités très denses, surpeuplées et dégradées (+12 000 hab/km<sup>2</sup>) qui, même si elles sont en voisinage direct avec la municipalité centrale, ont une tendance d'émancipation, en montrant de très fortes concentrations d'entreprises. Le deuxième type de centres secondaires, Kiphissia et Glyfada, relève de cas complè-

tement différents, car ils concernent les banlieues est, plus éloignées, et marquées par la présence de couches sociales moyennes et aisées. Ces banlieues sont fondées sur une législation stricte qui préserve leur caractère résidentiel. Enfin, il faut considérer le centre secondaire de Metamorfofi comme un cas particulier, car son développement est plutôt lié à sa localisation et la présence d'infrastructures. Il s'agit d'une région moins peuplée, caractérisée par une intégration au tissu urbain de la capitale plus limitée, et qui, à cause de son voisinage avec le carrefour de l'Attiki Odos et avec la route nationale Athènes-Thessalonique, est dotée d'une forte concentration d'industrie légère, de manufacture et d'entreposage.

Enfin, cette analyse a révélé un dernier type de centres périphériques et relativement isolés comme *Aspropyrgos*, *Spata* et *Aghios Stephanos*. Cette dernière catégorie comprend les marchés ex-urbains qui, en raison de l'expansion constante de la R.M.A. et le développement des infrastructures, ont tendance à être liés au tissu métropolitain principal. Une caractéristique majeure de la diffusion de l'entrepreneuriat dans la R.M.A. est sa forte linéarité (développement en ruban). Notre analyse a montré que la localisation des entreprises privées (sociétés anonymes) semble être fortement associée au réseau routier principal de la capitale. Dans le détail, 27% des entreprises de l'ensemble de la base de données se trouvent dans un rayon de 50m autour d'avenues métropolitaines ; en d'autres termes, un peu moins d'un tiers de l'ensemble des firmes est concentré sur 5% de l'espace urbain métropolitain. Par ailleurs, 55% des entreprises sont situées dans un rayon de 200 m et 75% dans un rayon de 400 mètres de ces mêmes axes (Graph 1).



**Graph 1 :** Densité des entreprises autour des avenues principales (source ICAP 2009).

La dernière partie de cette analyse a montré la concentration des entreprises selon la classification des voies métropolitaines. Afin d'observer la dispersion spatiale des entreprises à un niveau plus détaillé, un ensemble de données de 17 500 S.A. a été utilisé (ICAP 2009). Le fait que cette base contenait les adresses exactes a donné la possibilité de procéder à la géolocalisation précise des entreprises. Le lance-

ment d'une application SIG a donné la possibilité de relier les modèles de localisation d'entreprise et le réseau routier. Pour ce faire, nous avons calculé la quantité d'entreprises situées sur un rayon de 200 m des 130 principales avenues métropolitaines, puis nous avons procédé à leur classement compte-tenu de la densité de la concentration des entreprises. La raison de l'utilisation d'un rayon de 200m, et pas seulement l'évaluation des S.A. en voisinage direct avec les avenues, était de tenir compte d'une zone d'influence limitée. Afin de déterminer une distance suggestive, nous avons interrogé l'évolution de la densité des entreprises. Celle-ci a révélé une stabilisation de la répartition entre 150m et 200m et une diminution de la densité au-delà de 200 m (Figure 2)

Les concentrations les plus élevées ont été observées dans les centres métropolitains. Par exemple, les avenues Vassilisis Amalias (510 Sociétés Anonymes (S.A.) /km<sup>2</sup>), Alexandras (380 S.A./km<sup>2</sup>) et Vassilisis Sofias (350 S.A./km<sup>2</sup>) à Athènes, ou autour de l'avenue Vassileos Georgiou I (220 S.A./km<sup>2</sup>) au Pirée. Ces chiffres font jusqu'à 25 fois la concentration moyenne dans la R.M.A.

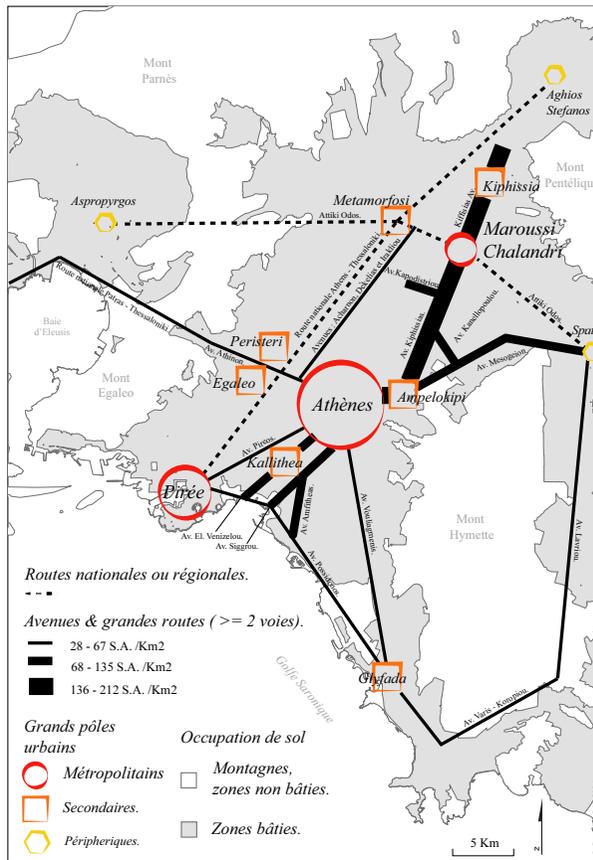


Figure 2 : Le Réseau entrepreneurial (source ICAP 2009)

Au-delà de ces zones centrales, les plus fortes concentrations se trouvent autour des principaux axes reliant les centres métropolitains avec les marchés secondaires. L'axe le plus encombré est celui de l'avenue Kiphissias (212 S.A./km<sup>2</sup>) qui relie la métropole d'Athènes à la banlieue nord-est, suivie par l'avenue Siggrou (133 S.A./km<sup>2</sup>) qui relie le centre aux banlieues littorales du sud-est. Le fait que ce modèle linéaire de concentration des entreprises soit plus puissant dans la partie Est de la capitale est liée au caractère résidentiel des banlieues. La plupart de ces municipalités ont suivi un étalement urbain linéaire.

#### **4. La formation d'un troisième pôle supra-local des services et d'un caractère post-industriel : Le cas de municipalités de Maroussi et Chalandri.**

Un des buts principaux de l'analyse du tissu entrepreneurial de la Région Métropolitaine d'Athènes fut l'hypothèse de l'existence des nouveaux centres métropolitains dans la capitale. L'analyse de la répartition des entreprises a démontré qu'un troisième pôle métropolitain fut créé à travers les derniers vingt ans. Il s'agit du centre formé par les banlieues de Maroussi et Chalandri (M-CH) situées dans le côté nord est du bassin de l'Attique. Ce pôle se distingue des centres métropolitains d'Athènes et du Pirée sur plusieurs niveaux :

- Au niveau de composition sociale, il se trouve entourée principalement par des couches moyennes résidentes dans les banlieues considérées comme les parties de la R.M.A. les plus homogènes.
- Au niveau de modèle de développement, il suit le modèle de développement linéaire considéré comme caractéristique de la « nouvelle urbanité » qui caractérise la R.M.A. depuis 1980.
- Au niveau de caractère économique, même si il ne s'éloigne pas extrêmement du modèle prédominant, il est plutôt caractérisé par la concentration des services et des entreprises de la « nouvelle économie ».

La combinaison du développement des infrastructures après les années 1980 et de l'étalement urbain au cours des 25 dernières années, a eu pour effet direct la création de centres secondaires, formant de nouvelles centralités, très puissantes dans les banlieues. Même si l'économie athénienne, n'a au départ pas conclu sa phase d'industrialisation et n'a ensuite pas envisagé une désindustrialisation complète (Louri and Pepelasis Minoglou 2001; Vaiou et al. 1999) il est intéressant de souligner que sa structure présente certains éléments caractéristiques des économies qui ont conclu ces phases, comme le déclin des quartiers fortement liés à l'industrie lourde ou aux fonctions portuaires et le développement de zones liées aux secteurs de la nouvelle économie (CEC 1996). De plus, il faut souligner l'importance diachronique du secteur des services pour l'économie grecque car, selon I. Choriano-poulos, lorsque l'augmentation de la population urbaine et l'évolution du marché du travail se sont produites dans l'après-guerre en Europe du sud, la population

active travaillant dans le secteur de services a égalé (Espagne, Portugal) voire dépassé (Grèce) celle de l'industrie (Chorianopoulos 2003:674).

C'est pourquoi la R.M.A. envisage, depuis 1990, un soutien aux secteurs des secteurs économiques postindustriels. Dans le cas de la zone athénienne, ce changement, qui a eu comme traduction spatiale la formation de nouveaux clusters économiques urbains, montre certains points communs avec les procédures poursuivies dans autres pays (Hutton 2004, 2009), comme par exemple la concentration spatiale ou la réutilisation des principaux bâtiments historiques du passé industriel. Selon A. Gospodini (Gospodini 2009), l'ensemble de l'activité des entreprises post-industrielles représente 20% du total de l'activité économique en Grèce.

Les municipalités de Maroussi et de Chalandri sont caractéristiques de ces processus dans la R.M.A. Depuis la fin des années 1980, ces banlieues se sont développées comme un pôle suprarégional pour les banlieues nord, tout en voyant leur population augmenter. Du point de vue des infrastructures, Maroussi se situe à l'intersection de l'avenue de Kiphissias et de « Attiki Odos » et dispose d'un accès facile à Proastiakos Sidirodromos et au métro. À proximité se trouve le centre Olympique d'Athènes et un grand nombre des bâtiments qui étaient ont été construits pour les besoins des Jeux Olympiques de 2004, ce qui a impliqué la rénovation de la quasi-totalité des infrastructures dans cette région. Maroussi est l'un des rares exemples où une grande partie des infrastructures créées pour les JO a été reconvertie. Aujourd'hui, certains de ces lieux accueillent de grands centres commerciaux (shopping malls), tandis que les ministères de la santé et d'éducation ont été transférés dans certains de ces bâtiments. La municipalité voisine de Chalandri présente des caractéristiques proches.

L'axe de l'avenue Kiphissias constituait depuis le 18<sup>ème</sup> siècle la liaison principale entre le centre d'Athènes et les zones rurales du nord de l'Attique. Depuis le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, certaines de ces zones se sont développées comme les destinations de villégiature préférées pour les classes sociales supérieures. La période de l'entre-deux-guerres a vu la formation des premières banlieues sous forme de cité-jardin, d'un caractère bourgeois exclusif, le long de l'avenue (Leontidou 1990)

L'étalement urbain s'exprime principalement, à partir de 1960, dans les zones entourant les centres urbains et dans les zones de villégiature, sous une forme linéaire et spontanée autour des principaux axes routiers. Ainsi, l'avenue Kiphissias est devenue la route principale du bassin nord-est de la R.M.A. Au fil des deux décennies suivantes, de 1970 à 1990, le centre de la ville connaît un déclin progressif des zones strictement liées à l'industrie. Depuis la fin des années 1980, se développent de plus en plus les régions liées à une économie basée sur les secteurs de croissance, tels que les services financiers spécialisés (de haut niveau), les produits et services de haute technologie et le savoir-faire de l'industrie et de la culture et des médias.

Entre 1990 et 2010 on observe la création d'un nouveau pôle de concentration, une nouvelle centralité des activités économiques connues comme des activités post-

industrielles. Ce développement n'a pas été marqué par des grandes interventions, mais s'est surtout exprimé par des interventions occasionnelles qui visaient à améliorer l'existant plutôt que de bâtir de nouveaux quartiers. Cette procédure a abouti à la conversion de Maroussi et de Chalandri (M-CH) en un centre de bureaux de luxe et de fonctions commerciales. Ce changement s'est, dans un premier temps, limité aux parcelles contiguës à l'avenue de Kiphissias avant de progressivement se diffuser vers l'intérieur des municipalités.

La loi 2052 de 1992 a été un élément fondamental du devenir de la région. Elle a désigné Maroussi comme l'un des quatre sous-centres du bassin (avec Ellinikon, Haidari et Menidi), au niveau directement au-dessous des centres métropolitains d'Athènes et du Pirée. De plus, cette loi a prévu le déménagement progressif de la plupart des ministères vers la région, soit un total de 35 000 salariés (Sarrigiannis 2000:287). En raison du manque de fonds et de l'absence d'un schéma de planification adéquat, ces investissements à grande échelle n'ont pas été réalisés. En revanche, l'État a autorisé un laisser-faire du développement urbanistique qui a, entre autres, mené à une importante spéculation foncière. L'image contemporaine résultant de l'évolution du quartier reste ainsi très loin d'exemples comparables ailleurs en Europe, comme La Défense à Paris ou les Docklands à Londres.

Un dernier élément structurant de ce quartier est la construction du complexe olympique d'Athènes, figure emblématique des Jeux Olympiques, situé à Maroussi, renforçant encore cette nouvelle centralité. Ce processus s'est accéléré avec le développement global des réseaux qui a eu lieu avant les JO. Il faut également noter qu'au cours de la période de préparation des JO, l'intersection de l'axe de Kiphissias avec la nouvelle rocade d'Attiki Odos a été achevée en 2003 ; elle a permis une accessibilité optimale du quartier tout en mettant à disposition une nouvelle zone, un nouveau front, pour un futur développement. Ce développement a mené à une série d'interventions, à la limite de la légalité et en-dehors de tout plan directeur, et avec l'accord tacite de l'État. Ceci a permis à de grands entrepreneurs de réaliser des investissements à plus grande échelle comme par exemple les premiers grands centres commerciaux de la capitale. De plus, après la fin des JO, les ministères de la santé et de l'éducation ont finalement déménagé dans le quartier. Cela a ainsi formé un centre élargi supra local à la fois économique et administratif.

Les municipalités de Maroussi et de Chalandri (M-CH) concentrent 4,6% des entreprises localisées dans la R.M.A. (la moyenne de contribution pour chacune des 123 municipalités est de 0,8%), composant le troisième pôle de concentration après les grandes municipalités d'Athènes (25.5%) et du Pirée (5.5%). La plupart des municipalités qui se caractérisent par des concentrations d'entreprises significatives sont en voisinage direct avec les deux centres métropolitains et sont densément peuplées. Par exemple, la municipalité de Peristeri dans l'Est d'Athènes a une densité de 12 570 habitants par Km<sup>2</sup> et concentre 3,7 % des entreprises ; de même, la municipalité de Kallithea au sud a une densité de 22 110 habitants par Km<sup>2</sup> et

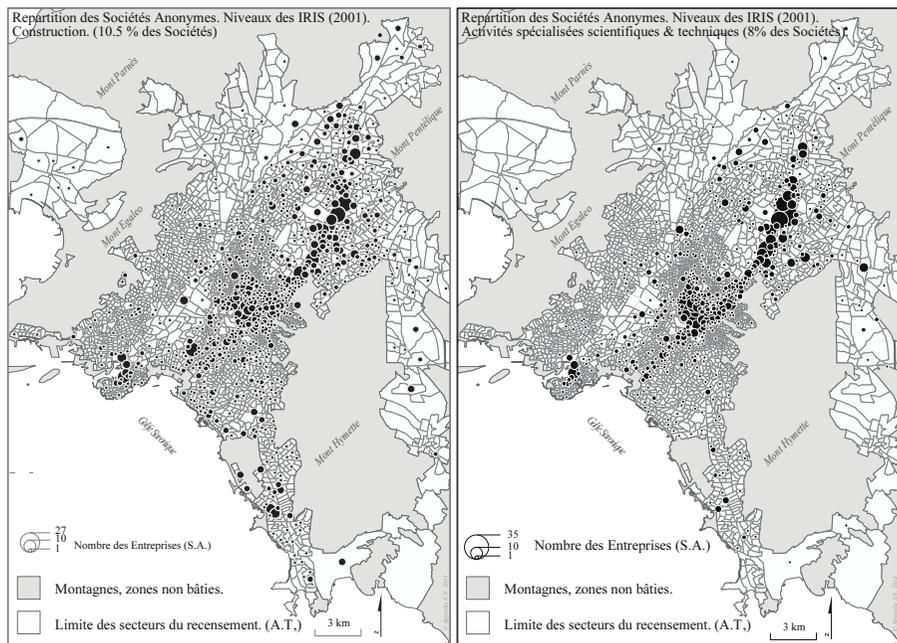
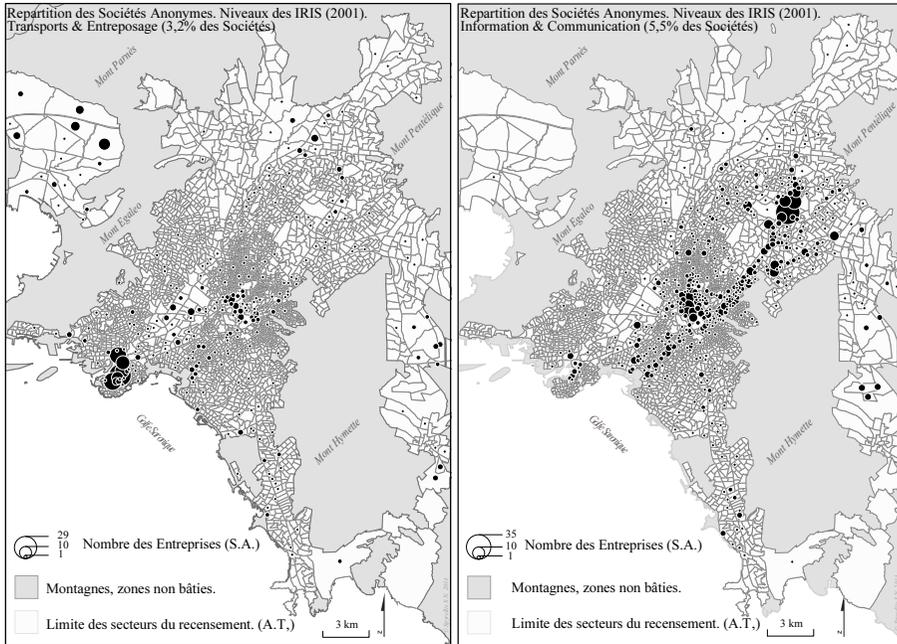
**Tableau 1** : Les caractéristiques de l'économie du pôle Maroussi-Chalandri.

Type d'activité économique (NACE Rev.2)	Poids du type dans l'ensemble de l'act. éco. à M-CH.	Poids du type dans l'ensemble de l'act. Eco. à la RMA.	Différence	Rapport M-CH & RMA.
Activités spécialisées, scientifiques et techniques.	28,6%	16,8%	+11,8%	1,7
Commerce, Rép. d'automobiles et de moto.	25,7%	33,8%	-8,1%	0,8
Construction	13,0%	11,3%	+1,7%	1,2
Information & Communication.	5,5%	3,1%	+2,4%	1,8
Industrie manufacturière.	5,4%	10,1%	-4,7%	0,5
Autres activités de services.	4,3%	4,5%	-0,2%	1,0
Hébergement & Restauration.	4,0%	5,9%	-1,9%	0,7
Arts, spectacles & activités récréatives.	3,5%	2,4%	+1,0%	1,5
Activités de services administratifs et de soutien.	2,8%	3,1%	-0,2%	0,9
Transports & Entreposage.	2,6%	5,4%	-2,8%	0,5
Activités immobiliers.	1,1%	0,8%	+0,3%	1,4
Enseignement.	1,0%	0,9%	+0,1%	1,1
Activités financières & d'assurance..	0,8%	0,6%	+0,2%	1,3
Santé humaine & action sociale.	0,7%	0,5%	+0,2%	1,4
Prod. et distr. d'électricité etc.	0,5%	0,1%	+0,3%	5,0
Agriculture, sylviculture et pêche.	0,3%	0,4%	-0,1%	0,8
Prod. et distr. d'eau etc.	0,1%	0,1%	0,0%	1,0
Administration publique.	0,1%	0,1%	+0,1%	1,0
Industries extractives.	0,1%	0,1%	0,0%	1,0

concentre 2,8 % des entreprises ; enfin, dans le même ordre d'idée, la municipalité de Nikaia au nord-est de la municipalité du Pirée, avec 13 700 habitants/km<sup>2</sup> concentre 2,1 % des entreprises. Par contre la zone M-CH constitue un centre éloigné et indépendant.

La structure de l'économie locale semble, à première vue, être en accord avec celle de l'ensemble de la zone métropolitaine. Cette affirmation découle d'une première comparaison du rapport du potentiel des secteurs d'activité dans la zone M-CH et du potentiel des entreprises qui opèrent dans l'ensemble de la R.M.A.

Les principales exceptions sont le secteur Transports & Entreposage (Figure 3) et le secteur Information & Communication (Figure 4). Dans le premier cas, le secteur Transports & Entreposage, qui est le sixième plus important pour l'économie métropolitaine (5,5%), paraît notablement limité, réduit de plus de 50%, basculant



à la dixième place de la hiérarchie locale (2,5%). Dans le second cas, le secteur de l'Information & de la Communication, typiquement post-industriel, présente une situation inverse puisque l'importance de ce secteur ds la zone M-CH est presque deux fois plus important que dans le reste de la R.M.A. (rapport de 1,8).

Une situation semblable s'observe dans le secteur de la Construction (Figure 5). Tout en maintenant dans son ensemble sa dynamique au niveau local, sa constitution intra-sectorielle présente des caractéristiques très différentes. Les travaux de construction spécialisée ne sont plus au centre du secteur (-24 points), car le domaine de construction des bâtiments regroupe le 60% (+17 points) des entreprises opérant dans ce secteur dans la région M-CH, représentant le 10% des entreprises du secteur au niveau métropolitain. En même temps, on observe une contribution accrue du domaine du génie civil (+ 6,5 points).

On doit enfin mentionner que, dans cette région, s'est développé ces vingt dernières années, un pôle majeur du domaine privatif de la santé, localisé principalement dans la municipalité de Maroussi. Sur ce dernier les AT présentent les plus fortes concentrations de telles sociétés anonymes, tandis qu'outre de grandes unités de cliniques privées et de maisons de soins infirmiers, s'est installé le ministère de la Santé.

## 5. Conclusion

La première partie de cet analyse fut consacrée à la présentation des différentes étapes du développement de l'économie athénienne à travers le 20<sup>ème</sup> siècle. Le but était premièrement d'observer l'évolution économique de la capitale et en suite de questionner la localisation spatiale des éléments principaux de cette évolution.

Concernant la situation actuelle de l'économie de la capitale, cette analyse a confirmé que la composition du réseau entrepreneurial contemporain de la Région Métropolitaine d'Athènes reste principalement liée aux secteurs économiques traditionnellement considérés comme majeurs (commerce, construction, manufacture). En outre, il a montré que la domination athénienne sur l'économie nationale s'est également développée vers les secteurs post-industriels.

Concernant l'observation de la localisation préférentielle des entreprises et de leur répartition dans la région métropolitaine, cette analyse a démontré l'existence d'un réseau multi-niveaux. Une attention particulière a été accordée à la création et le caractère d'un troisième pôle métropolitain. Ce pôle, situé aux municipalités de Maroussi et Chalandri, présente un caractère économique différencié par rapport aux centres traditionnels d'Athènes et du Pirée, étant caractérisée par l'économie tertiaire et post-industrielle.

Finalement, concernant le modèle linéaire de développement, cette recherche a

confirmé la forte association entre la localisation de l'entreprise et le réseau routier athénienne principale.

L'ambition fut une lecture socioéconomique de la capitale grecque selon les mutations socio-économiques qui ont eu lieu et le réseau entrepreneurial contemporain.

## Références

- Arapoglou, V. (2006). Immigration, Segregation and urban development in Athens: the relevance of the debate for Southern European Metropolises. *The Greek Review of Social Research*, (121), 11–38.
- Arbaci, S. (2007). Ethnic Segregation, Housing Systems and Welfare Regimes in Europe. *European Journal of Housing Policy*, 7(4), 401–433.
- Burgel, G. 1976. *Athènes, Étude de La Croissance D'une Capitale Méditerranéenne. (en Grec)*. Athens: Exandas.
- Burgel, G. 2003. *La Ville Contemporaine: De La Seconde Guerre Mondiale À Nos Jours*. edited by Jean-Luc Pinol. Paris: Le Seuil.
- CEC. 1996. *European Sustainable Cities*. Brussels.
- Chorianopoulos, I. 2003. "North-South Local Authority and Governance Differences in EU Networks." *European Planning Studies* 11(6):671–95.
- Commission Européenne. 2008. *NACE Rév. 2 – Nomenclature Statistique Des Activités Économiques Dans La Communauté Européenne*. Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes
- Gospodini, A. 2009. "Post-Industrial Trajectories of Mediterranean European Cities: The Case of Post-Olympics Athens." *Urban Studies* 46(5-6):1157–86.
- Kourliouros, E. 1997. "Planning Industrial Location in Greater Athens: The Interaction between Deindustrialization and Anti-Industrialism during the 1980s Planning Industrial Location in Greater Athens: The Interaction Between Deindustrialization and Anti-Industrialism Duri." *European Planning Studies* 37–41.
- Leontidou, L. 1989. *Cities of Silence: Working-Class Space in Athens and Piraeus, 1909-1940*. Athens: ETVA (Cultural Technological Foundation of the Hellenic Bank of Industrial Development) and Themelio.
- Leontidou, L. 1990. *The Mediterranean City in Transition: Social Change and Urban Development*. Cambridge University Press.
- Lianos, T. P. (2001). Illegal Migrants to Greece and their Choice of Destination. *International Migration*, 39(2), 3–28.
- Louri, H. and Anagnostaki, V. (1995). Entry in Greek Manufacturing Industry: Athens vs the rest of Greece. *Urban Studies*, 32(7), 1127–1133.
- Louri, H., Papanastassiou, M. and Lantouris, J., 2000. "FDI in the EU Periphery: A Multinomial Logit Analysis of Greek Firm Strategies." *Regional Studies* 34(5):419–27.

- Louri, H. and Pepelasis Minoglou I., 2001. "A Quantitative Exploration on the Determinants of (De-)Industrialisation: The Case of Greece." *International Review of Applied Economics* 15(4):397–410.
- Maloutas, T., 2007. "Segregation, Social Polarization and Immigration in Athens during the 1990s: Theoretical Expectations and Contextual Difference." *International Journal of Urban and Regional Research* 31(4):733–58.
- Maloutas, T., 2010. "Mobilité sociale et ségrégation à athènes. Formes de séparatisme social dans un contexte de mobilité spatiale réduite." *Actes de la recherche en sciences sociales* 184(4):2–21.
- Papagiannakis, L., 1982. *Les Chemins de Fer Grecs (1882-1910) (en Grec)*. Athènes: Nationale de Grèce Fondation Culturelle.
- Petrakos, G. and Economou, D., 1999. "Internationalisation et Changements Structurelles Des Systèmes Urbains. (en Grec)." Pp. 13–44 in *Le développement des villes grecques - Approches interdisciplinaires de l'analyse urbaine et de la politique*, edited by George Petrakos and Dimitris Economou. Athenes: Gutenberg and University of Thessaly Publications.
- Prevelakis, G., 2000. *Athènes. Urbanisme, Culture et Politique*. Paris: Harmattan.
- Rontos, K., 1995. "L' Evolution de La Repartition Regionale de La Population. 1951-2001." P. 258 in *Population et societe en Grece a l'horizon 2000*, edited by I Lampiri-Dimaki and N Kyriazi. Papazisis (in Greek).
- Rovolis, A. and Tragaki, A. (2006). Ethnic characteristics and geographical distribution of immigrants in Greece. *European Urban and Regional Studies*, 13(2), 99–111.
- Sarrigiannis, G., 2000. *Athens 1830-2000: Evolution, Urbanisme, Transportation*. Athens: Symmetria.
- Sayas, J. 2004. An exploration of the social and spatial division of labour in the athenian urban space. *The Greek Review of Social Research.*, 113, 167–206.
- Spyrellis, S.N. 2013. "The Role of Economic Sectors and Occupational Hierarchies in Shaping Housing Segregation in Metropolitan Athens.(in Greek)." *Geographies* 21:35–54.
- Thomadakis, S. 2011. *State and Development in Greece*. edited by Kostas Kostis and Sokratis Petmezas. Athens: Alexandria Publications.
- Vaiou, D., Golemis, Ch., Lambrianidis, L., Chadjimichalis, K. and Chronaki, W., 1999. "L'expulsion et Le Retour de La Production Industrielle À Athènes de 2000." Pp. 66–92 in *Le développement des villes grecques - Approches interdisciplinaires de l'analyse urbaine et de la politique.*, edited by George Petrakos and Dimitris Economou. Athènes: Gutenberg and University of Thessaly Publications.