

DESTINATION LEUKA
un autre regard



Danai Karaiskou
EPFL 2018

Danai Karaïskou

Énoncé théorique de Master

Équipe de suivi:

Professeur d'énoncé théorique

Elena Cogato Lanza

Directeur pédagogique

Franz Graf

Maître EPFL

Stephan Rutishauser

Remerciements

J'aimerais remercier mes professeurs Cogato Elena et Graf Franz pour nos discussions, leur encouragement, leurs critiques et leurs directions.

Un merci aussi à Stephan Rutishauser, pour sa volonté d'aider et ses conseils.

J'aimerais aussi remercier ma famille et toutes les personnes qui m'ont soutenu toutes ces années.

Je dois aussi remercier un nombre de personnes qui m'ont offert leurs connaissances et leur temps:

Professeurs de la section d'architecture de l'École Polytechnique d'Athènes

P. Tournikiotis

N. Belavilas

M. Kotea, professeur d'histoire à l'Université d'Athènes

P. Prentou et M. Oikonomopoulou, architectes

K. Sigalacos, vice- président de la municipalité du Pirée

T. Psarogiannis, Service d'urbanisme du Pirée

M. Maraveyia, direction GAIAOSE

G. Anagnostopoulos, direction ESSTY

I. Tzorzi, direction ELSTAT

F. Elliott, Association des amis du chemin de fer

D. Kardaras, mécanicien responsable des travaux de l'ensemble de réparation à Leuka

C. Senn, philologue

INTRODUCTION	9
Méthodologie	13
1. LA VILLE	15
La Fondation de l'État Hellénique et l'Industrialisation du port (1830 - 1920)	19
Athènes entre les deux guerres (1920 - 1940)	33
Athènes de l'après-guerre (1950 - 1980)	39
La ville contemporaine (1980 - 2009)	45
La ville d'aujourd'hui (2009 - 2017)	49
2. L'AXE	53
Le résultat d'un long parcours solitaire	55
La structure du réseau à Athènes	57
Le tissu au long du corridor ferroviaire	59
Le contact de l'axe avec la ville	64
Un regard vers le future	67
Plan Directeur d'Attique 2021	68
Boulevard Urbain – Corridor Culturel – Voie Verte	70
Learning from... Valladolid	73
Learning from... Odos Pireos	76
Learning from... Volos	80
Le Nœud et le Fil	85
La Città dei Tracciati	86

3. LE SITE	91
L'évolution du quartier	93
La morphologie du tissu	95
Quel avenir pour le Pirée ?	107
4. L'OBJET	111
L'ensemble de réparation et d'entretien de Leuka	113
Les bâtiments	118
Le relevé	146
Quelques mots sur l'architecture industrielle du Pirée	174
Quelques réflexions sur le patrimoine industriel	175
Learning from... Gazi	180
Learning from... Paris	184
Learning from... Zürich	188
5. L'ARCHITECTE	193
Quelques pensées...	195
Resistance: Les particularités de réaffectation des friches ferroviaires	203
Le projet de réaffectation	207
Considérations importantes sur la marche à suivre	218
CONCLUSION	220
Épilogue	221

INTRODUCTION

La révolution industrielle, à la fin du 18ème siècle, a amené des changements importants au processus de la production ainsi qu'au contexte économique, social et urbain. Les noyaux d'habitations développés autour des unités industrielles se sont mués en grands centres urbains où les conditions de vie étaient cependant mauvaises. La crise de 1930 mais principalement la révolution technologique et la désindustrialisation qui ont suivi la deuxième guerre mondiale, ont causé de nouvelles transformations à la société et au tissu urbain. L'évolution des moyens de transport et le nouveau modèle globalisé de production industrielle ont poussé les industries à l'extérieur de la ville et même du pays et ont laissé derrière eux de grands « vides ». Avec le rythme très rapide d'urbanisation, ces « vides » causent à leur tour la dégradation de l'environnement urbain et des problèmes au tissu social, des conséquences qui les teintent d'une charge négative.

Dans le cadre de l'Acte unique européen, pour la compacité économique et sociale, ont émergé des actions qui donnent priorité à des régions faisant face à ces conséquences de la désindustrialisation. Entre autres, ces actions adoptaient des mesures pour le rétablissement et la revalorisation des zones industrielles abandonnées ainsi que la préservation de l'héritage historique et culturelle.¹

Le terme friche urbaine est apparu dans les années 1990 et se réfère à un terrain (ou bâtiment) laissé à l'abandon suite à l'arrêt de l'activité qui s'y exerçait. Celles-ci comprennent des installations industrielles, ferroviaires, portuaires, militaires, des carrières, des déchèteries.² Leur importance se trouve dans la gravité de leurs conséquences : rupture de la continuité du tissu urbain, dégradation de la qualité de vie, chômage, délinquance, transformations de la composition de la population. Pourtant, elle se trouve aussi dans le grand potentiel qui s'y cache sous forme latente. Souvent ces espaces sont porteurs de la mémoire historique et culturelle, sont des morceaux du parcours d'un lieu et nous ne devons pas juste les regarder dans l'espace mais aussi dans le temps. Dans cette perspective, il est import-

¹ D.-A. MEIMAROGLOU, Réaffectation et valorisation des friches urbaines, Athènes, École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2008

² E. REY et S. LUFKIN, Des friches urbaines aux quartiers durables, Lausanne, Presse polytechniques et universitaires romandes, 2015

ant que n'importe quel effort de réhabilitation ait comme point de départ la question de ce qui peut être sauvegardé. Les friches urbaines doivent être vues comme des morceaux du passé dans le présent. L'objectif est leur réintégration, à l'aide de nouvelles fonctions, dans une nouvelle réalité urbaine et sociale qui a d'autres besoins. La réussite de l'intervention est garantie dans la mesure où elle arrive à satisfaire ces besoins et à s'assurer son acceptation sociale.

Les friches urbaines sont un défi pour l'architecte à travers leurs contraintes et leur complexité, les dilemmes qu'elles posent, la charge émotionnelle qu'elles portent. La réhabilitation prend ainsi une dimension thérapeutique. En même temps, pour pouvoir assumer ce rôle, l'architecte est appelé à connaître non seulement son site mais aussi la ville de laquelle elle en est une partie. Il est convoqué à comprendre le contexte historique qui l'ont fait naître mais aussi le contexte actuel dans lequel il doit intervenir.

ATHÈNES

Ayant travaillé pour une année sur la ville de Zürich, j'ai eu l'occasion de connaître l'intérêt particulier que présentent les friches ferroviaires. C'est ainsi qu'est née la volonté de travailler avec ce sujet dans le cadre d'une ville très différente.

Sous cette optique, le cas d'Athènes présente un intérêt particulier. Cette ville, connue pour son histoire et son héritage culturel unique, vit les dernières années, une crise économique prolongée avec de graves conséquences sociales. Les problèmes auxquels elle faisait face depuis longtemps se sont aggravés tandis que le manque de ressources et ses engagements, rendent leur affrontement très difficile. En même temps, la ville est devenue réceptrice d'un grand nombre d'immigrés et de réfugiés, sans être capable de les absorber ; ils en altèrent sa composition sociale et aggravent une situation déjà problématique. De l'autre côté, le pays est en train de perdre un grand corps de scientifiques, qui fuient vers l'étranger, fait qui le prive de la possibilité de devenir le récepteur de leur potentiel et de leur soutien. Les constantes de vie des habitants changent à un rythme et dans une direction que la société ne peut pas assimiler. Le chômage, l'exclusion sociale, l'incertitude qui font partie de la réalité pour de grandes parties de la société, composent un corps social très délicat qui entoure les friches urbaines qui sont en train de se multiplier.

Dans ces conditions nous sommes invités à approcher le thème de la réaffectation et de proposer des solutions réalistes, ayant un impact social et fonctionnant comme des modèles, des points de référence dont la ville a autant besoin. Dans cet effort, la façon et les outils la ville les donne elle-même. L'histoire, la culture, la psychologie, et le mode de vie, les cellules vivantes qui entourent les friches urbaines, les vrais besoins, peuvent nous « montrer » les solutions si on y « plonge » avec sensibilité et en ayant conscience de notre rôle. Dans cette optique, la dimension personnelle, étant partie de cette ville, m'offre peut-être un avantage mais aussi une responsabilité particulière.

En observant une vue aérienne d'Attique, ce qui nous étonne c'est la présence d'une grande surface étrange, en discontinuité avec son vaste tissu homogène en béton. Un énorme patchwork qui s'étale entre les deux pôles historiques Athènes et Pirée. Si on focalise sur les axes de liaison de ces deux centres, la route Pireos avec la ligne du métro au sud et la ligne du chemin de fer au nord, l'image de la carte antique nous vient en tête : le bi pôle historique Athènes-Pirée et les Longs Murs qui connectaient



photo aérienne de NASA



l'Acropole avec son port, qu'y tiennent pour 25 siècles et comme si peut être aujourd'hui encore ils auraient quelque chose à nous dire. La source du pouvoir et de la gloire d'Athènes antique était la « ville » avec sa démocratie et sa civilisation et le « port » avec sa flotte et son extraversion. Les Longs Murs ne connectaient pas seulement les deux pôles, offrant leur protection, mais en traversant l'ancien Elaionas (« Oliveraie »), ils constituaient, à leur intérieur et leur extérieur, un axe de transport, de production, d'économie et de culture. C'est peut-être cet axe que nous devrions ressusciter aujourd'hui.

Dans le labyrinthe des friches qui s'étalent dispersées à la surface de l'ancien Elaionas, entre Athènes et Pirée, nous distinguons, à travers leur taille, leur position et leur succession, les friches ferroviaires. Du port jusqu'à l'extrémité nord d'Athènes, Agios Dionysios, Leuka, Agios Ioannis Rentis, SKA, constituent des « nœuds » sur un fil qui attendent à être « démêlés ». Un effort a déjà commencé aux deux « extrémités » à la station terminus du Pirée et la station centrale d'Athènes.

La région de Leuka, a attiré l'attention en tant que le « premier arrêt » après le port. Dans ce quartier se sont accumulés en micrographie, tous les éléments historiques, sociaux et culturels ensemble avec les problèmes de la ville. Pourtant il a encore des choses à offrir. Il dispose d'une ressource bâtie très riche et d'une variété de vieilles halles industrielles, de grands espaces vides et d'une société vivante noyée dans son tissu dévalorisé et ses problèmes. Une société qui, à travers son histoire, ses traditions, sa solidarité et ses ses mouvements et interventions sociaux, se bat pour changer son avenir.

But ambitieux de ce travail est aussi, à travers l'exemple d'Athènes (Leuka), de chercher et proposer un mode d'approche, une méthodologie. Le processus propre de la recherche, son parcours et son évolution, m'ont fait vite me rendre compte que pour intervenir et améliorer une situation de manière significative, quelqu'un doit la regarder de l'intérieur, la regarder non seulement comme un problème mais aussi comme une partie de la solution. Nous devons investiguer et comprendre en profondeur les conditions et les causes qui l'ont fait naître et l'ont formé progressivement. Nous devons examiner la partie par le prisme de l'ensemble pendant qu'il évolue et qu'il change, mettre chaque fois en valeur la relation dialectique entre la petite et la grande échelle. Autant qu'une situation puisse paraître problématique, elle vous montre toujours une voie.

METHODOLOGIE

À travers cette approche, une importance particulière a été attachée à l'analyse historique du cadre économique et social de l'ensemble Athènes-Pirée, leur évolution urbaine et le développement des transports. La focalisation finale sur la friche ferroviaire de Leuka s'effectue à travers une succession progressive des quatre échelles : la ville – l'axe – le site – l'objet

LA VILLE

En Grèce, en raison du parcours turbulent et complexe du pays les derniers 180 ans, l'évolution du tissu urbain et des transports est entrelacé avec son parcours historique et socioéconomique de manière très particulière. Il est donc fondamental de parcourir son évolution à partir de la constitution de l'Etat Hellénique et la nomination d'Athènes comme sa capitale (1833) pour revenir au début du 21^{ème} siècle et la crise économique à laquelle le pays fait face actuellement. Une importance particulière sera donnée à la première phase de son parcours (1830-1950) parce que c'était durant cette période que le « destin » du pays s'est décidé. Sortant d'une guerre civile qui a suivi la lutte contre l'Empire Ottoman et se concluant par une guerre civile qui a suivi l'occupation nazie, le peuple grec n'a pas réussi à devenir le « maître » de son destin

Des fois tel un héros tragique, d'autres comme un spectateur d'une pièce qu'il n'a pas pu mettre lui-même en scène.

L'AXE

Dans cette section nous allons regarder de plus près l'infrastructure du réseau ferroviaire qui commence au port passager du Pirée et arrive à la Gare centrale d'Athènes dans le but de comprendre sa structure, la nature du tissu urbain qu'il traverse ainsi que la relation qu'il établit avec la ville. Contrairement à la première échelle qui va se développer exclusivement dans un cadre d'observation, ici il y aura aussi une dimension opérationnelle dans le but d'établir un scénario pour la revalorisation de cet axe qui sous-opère actuellement.

LE SITE

Suivant l'analyse du corridor ferroviaire nous allons nous focaliser sur les quartiers du Pirée qui entourent le nœud ferroviaire de Leuka. Il s'agit d'anciens quartiers ouvriers et réfugiés Agios Dionysios, Kokkinia, Leuka, Maniatika et Kaminia.

L'OBJET DU PROJET DE REAFFECTATION

A la fin de ce parcours, après avoir analysé et compris le tissu urbain, social et historique qui entoure la friche ferroviaire de Leuka, son état actuel et son potentiel, nous pourrions nous concentrer sur les éléments qui le composent. Après les avoir observés, photographiés, dessinés et connus, nous allons proposer certaines pistes de projet qui seront capables d'opérer à l'échelle du quartier, en tant que nœud de l'axe et comme une partie de la ville.

LEARNING FROM...

Durant ce parcours, un peu de temps sera consacré à l'analyse de quelques exemples d'effort de réaffectation provenant de l'espace hellénique, chacun se focalisant sur une des trois échelles : ville – axe – quartier. Ces cas d'études, en rapport assez étroit avec la réalité à laquelle on va faire face dans le cadre de ce projet, peuvent constituer une grande aide pour notre perspective concernant le traitement d'un projet de réaffectation en Grèce et nous offrir quelques réflexions utiles quant au thème du projet de réaffectation en général. Ce parcours de recherche va aussi sortir à des moments de la Grèce pour tourner le regard vers l'Europe, l'Espagne, la France, la Suisse parce que malgré les enjeux différents de chaque pays, l'un peut toujours apprendre à travers les yeux de l'autre.

LA VILLE

« L'olivier sacré de Platon, situé à Iera Odos, entre les numéros 89-91 a été déraciné le 7 Octobre 1976 quand un bus a heurté son tronc... »

Annnonce de la direction de Antiquités et Heritage Culturel

axes ferroviaires
route Pireos (et Kifisos)
fleuves

tissu urbain
zones industrielles et artisanales
oliveraie et cultivations
terrain non bâti

echelle: 1_45000



1881



Liegenberg

Airtenberg

Feldberg

Old Pachy

PEIRAEIUS

Bucht von Phaleron

Hafen Peiraeus

Hafen Zeus

Kastell

Cap Iolias

Johan August Kaupert
1881

E
R



Pour pouvoir comprendre l'image actuelle que présente la ville, son tissu urbain, son chemin de fer, ainsi que le cadre dans lequel on doit aujourd'hui donner des solutions, il faut retourner 200 ans en arrière. La Grèce, après 400 ans d'occupation Ottomane et 10 ans de lutte pour sa libération, a été reconnue comme Etat indépendant par les pays de la Grande Puissance (Angleterre, France, Russie) qu'en 1830 (Protocole de Londres). A l'époque il contient seulement une petite partie de l'hellénisme (1/3 de sa superficie actuelle), tandis que ses centres importants se trouvent en dehors de ses frontières. Durant les années qui ont suivi, à travers un parcours turbulent, dans un cadre de dépendance économique et politique et sous la gouvernance du roi bavarois Othon, elle devait réécrire son histoire dans le but de se rapprocher des idéaux urbains et démocratiques de l'Europe.

LA FONDATION DE L'ÉTAT HELLÉNIQUE



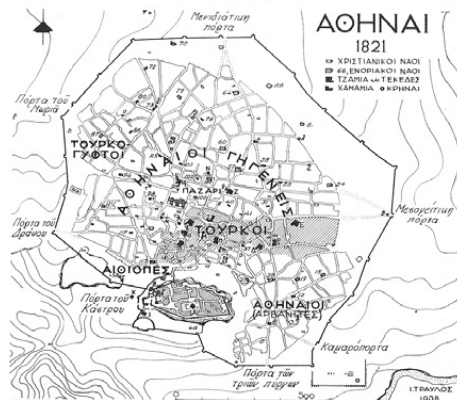
La libération de la Grèce, a trouvé la ville d'Athènes détruite par les Turcs et abandonnée d'une grande partie de ses habitants. Avec la déclaration de la constitution de l'État Hellénique, elle a commencé à attirer de nouveau ses anciens habitants, suivis par un grand nombre de Grecs aisés de diverses autres régions ainsi que des étrangers qui ont acheté les parcelles que les Turcs avait laissées. Elle était à l'époque seulement une petite ville qui comptait 4000 habitants sur une surface d'un peu plus que 1 km².¹

En juin 1833, Athènes est choisie comme la capitale du Nouvel Etat Hellénique. Malgré le fait que sa position n'est pas stratégique pour une communication facile avec le reste du pays, facteur néanmoins déterminant pour son développement économique et industriel, elle portait un symbolisme idéologique très important qui allait lui permettre d'assumer le rôle très difficile de nouvelle capitale: constituer le centre d'une nation dispersée et contribuer à la cristallisation de la conscience nationale².

1 I. TRAVLOS, *Athènes au fil du temps: atlas historique d'urbanisme et d'architecture*, Boulogne, Cuenot, 1972

2 M. MANTOUVALOU, « La Planification Urbaine d'Athènes (1830-1940) », dans *De l'Acropole d'Athènes au port du Pirée. Plans de réhabilitation de Regions Urbaines*, Athènes, École Polytechnique National, 1988 ; T. VLASTOS, « Athènes et transport public. Passé, présent, futur », dans *Des chariots au metro - 170 ans de transports publics Athènes-Pirée-Periphrie*, Athènes, Militos, 2007

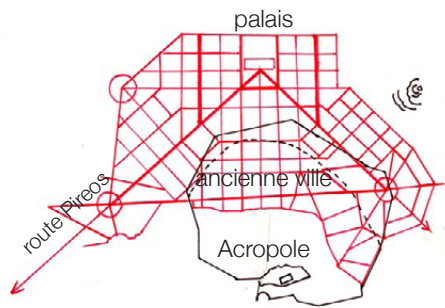
Les frontières de la Grèce (en rouge)
après sa libération
source: <http://greekworldhistory.blogspot.gr/2013/01/1830-1832.html>



La conception d'un plan urbain pour la nouvelle ville d'Athènes, était assignée, déjà depuis 1832, à deux jeunes architectes Stamatis Kleanthis et Édouard Schaubert.³

Il faudrait ici mentionner que déjà depuis la période de l'occupation Ottomane, Athènes était une ville où ses fonctions et des classes sociales avaient trouvé leur place dans l'espace. La ville historique se développait au nord-est de la colline de l'acropole. Etant donné sa position géographique en altitude, son environnement était plus sain. C'est là où avaient leurs habitations les Turcs et la noblesse athénienne ainsi que les quelques classes aisées. À la partie Est, qui descendait vers la cavité du fleuve Kifissos, étaient installés les classes inférieures. C'est dans cette partie moins privilégiée de la ville qu' a trouvé place l'activité artisanale et les manufactures.⁴

C'était sur ce dispositif spatial que Kleanthis et Scaubert ont essayé de superposer le nouveau plan, basé sur l'approche allemande d'extension de ville :



- l'ancienne ville historique restait presque intouchée. Les seules interventions concernaient le percement d'axes pour établir des connections avec la nouvelle ville. Ici la nouvelle ville se développait au Nord de l'ancienne.
- le plan de la nouvelle ville entourait la ville historique et son plan était basé sur une simple maille hippodameenne.
- La composition de la nouvelle ville était conçue selon une composition néo-classique sévère : symétrie et monumentalité du plan, avec des connections radiales entre les points centrales de la ville, de grandes surfaces d'espace public et architecture néoclassique des bâtiments⁵

Avec l'Acropole et le nouveau Palais comme points de référence, ce plan démontre d'un côté l'idéologie de la continuité nationale (Acropole) mais aussi le nouveau pouvoir (Palais). La représentation de ce pouvoir par Othon était une condition imposée par les pays de la Grande Puissance pour que la Grèce soit reconnue comme une identité dominante au niveau international. Néanmoins, ce fait constituait la confir-

Athènes en 1821

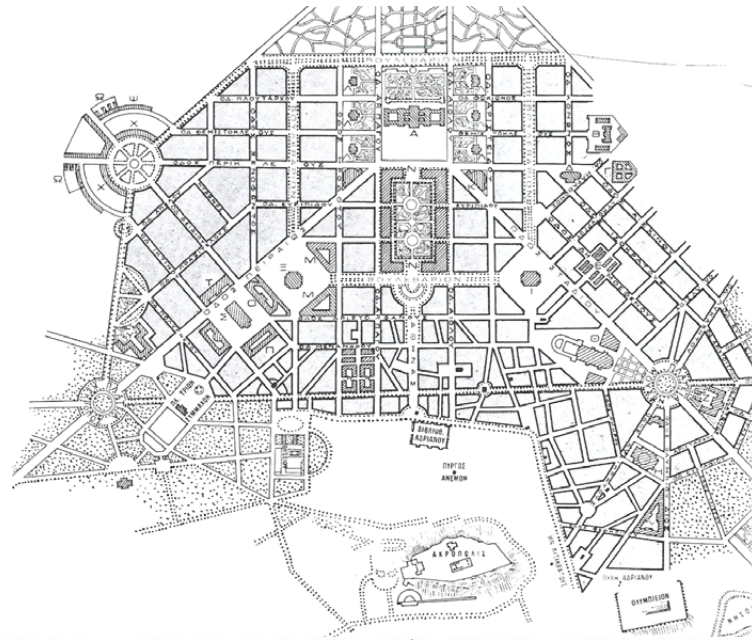
source: I. TRAVLOS, *Athènes au fil du temps*, 1972

3 K. MΠΙΡΙΣ, *ATHÈNES, du 19ème au 20ème siècle*, Athènes, Melissa, 1966

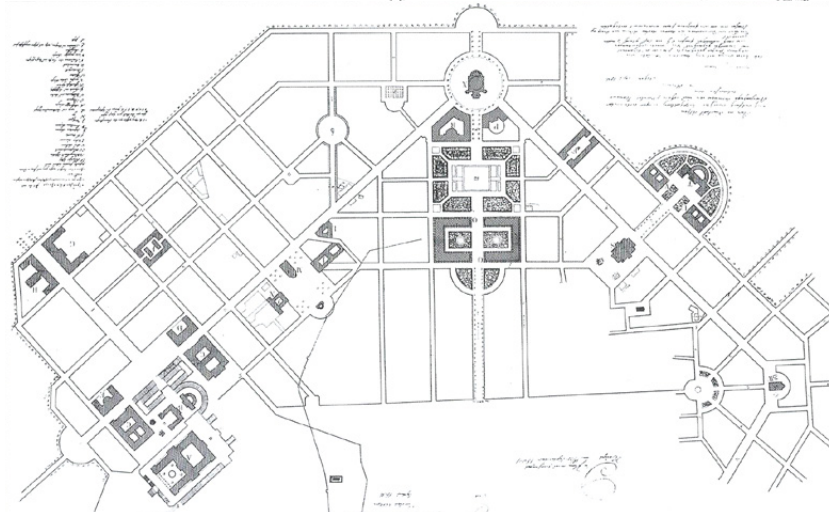
4 G. ΣΑΡΙΓΙΑΝΝΙΣ, *ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports*, Athènes, Symmetria, 2000

5 *Ibid.*

Plan de Kléanthis et Shaubert, 1833
 nous observons la différence des deux
 tissu, de la vieille ville, intouchée et
 la nouvelle, avec un maille orthogonale
 développée autour
 source: K. Mpiris, *ATHÈNES, du
 19ème au 20ème siècle*, 1966



Plan L.von Klenze, 1834
 nous pouvons observer le
 rétrécissement de la zone destinée
 pour les escavation autour de
 l'Acropole
 source: K. Mpiris, *ATHÈNES, du
 19ème au 20ème siècle*, 1966



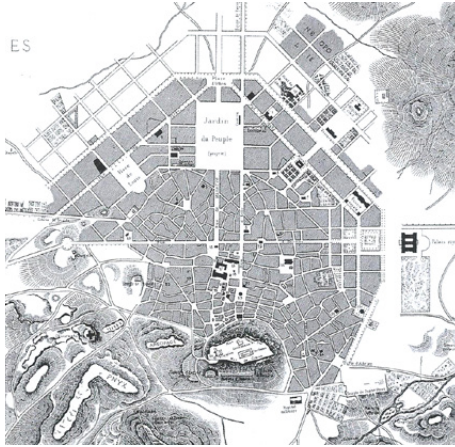


image en haut: Athènes 1834
 image en bas: Athènes 1854
 source: K. Mpiris, *ATHÈNES, du 19ème au 20ème siècle*, 1966

mation d'encore une tutelle étrangère à un pays qui venait de se libérer de l'occupation turque⁶. Malgré le fait qu'un centre culturel (Est) et un centre administratif (ouest) constituent une partie importante du nouveau plan, rien n'est prévu concernant la future vie économique du pays. Il n'y a pas d'espaces et d'installations prévues pour la production et l'organisation sociale, représentant en effet les aspects les plus incertains pour un nouvel état. De toute façon la ville était conçue pour la classe bourgeoise, la classe ouvrière allait remplir des vides dans les nouvelles régions industrielles.⁷

Jusqu'à son application, le plan a dû subir plusieurs modifications. Les moyens économiques et techniques nécessaires pour son application étaient très limités. Le fait que la nouvelle ville était prévue pour se développer en contact avec la vieille rendait les choses encore plus compliquées à cause des grandes oppositions par les habitants. L'ouverture de grandes rues et la construction de places réclamaient l'expropriation de maisons allait contre les intérêts et les profits des propriétaires de terre⁸. La nouvelle version approuvée en 1834, suite à des interventions de Leo Von Klenze (plan page précédente), la largeur des rues et la grandeur des places sont diminuées. L'étendue autour de l'Acropole, prévue de rester libre pour permettre des fouilles archéologiques a été aussi fortement diminuée⁹. Le plan initial a été appliqué qu'en petite partie. Ses deux axes principaux obliques forment encore les grandes artères de la cité: rue Pireaios (Ouest) et rue Stadiou (Est).

A part les plans de Kléanthis, Schaubert et Klenze, pendant la période qui a suivi, jusqu'à la première guerre mondiale, un grand nombre de plans ont été conçus pour la ville, qui sont restés sur papier ou ont été réalisés encore une fois qu'en partie. Généralement l'intervention de l'État à l'urbanisme d'Athènes concernait soit des extensions successives soit des adaptations provisoires. Athènes, durant cette première phase critique de son histoire, n'a pas vraiment pu profiter d'un grand plan urbain général unitaire. Des modifications consécutives du plan initial, les difficultés techniques et politiques concernant sa mise en œuvre, les changements successifs des organes

6 M. MANTOUVALOU, « La Planification Urbaine d'Athènes (1830-1940) », *op. cit.*

7 G. SARIGIANNIS, *ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports*, *op. cit.*

8 I. TRAVLOS, *Athènes au fil du temps: atlas historique d'urbanisme et d'architecture*, *op. cit.*

9 K. Mpiris, *ATHÈNES, du 19ème au 20ème siècle*, *op. cit.*

directifs de planification (grecs, étrangers, commandants militaires, techniciens, architectes) ainsi que les intérêts des propriétaires et des vues politiques sont les problèmes qui la suivent jusqu'à aujourd'hui.

Ici il faudrait faire une remarque importante. Avec la nomination d'Athènes comme capitale, un grand nombre de Grecs venant de l'empire Ottomane et de l'étranger ainsi que des étrangers philhellènes, sont arrivés à Athènes en achetant de la terre que les Turcs avaient abandonnée. Ils ont vu leur installation comme une occasion pour un grand investissement économique et politique. Ceci a aussi déterminé la façon dont ils regardaient la ville et leur attitude vers tout ce qui allait contre leurs intérêts. De l'autre côté, la partie des autochtones Athéniens et d'autres petits propriétaires, ont vu ces plans urbains comme une nouvelle imposition extérieure, étrangère qui changeait leur ville de manière violente sans leur participation « Ils ont défendu leur identité, leur propriété et finalement, consciemment ou inconsciemment, la vraie histoire et la vraie physionomie de leur ville »¹⁰ Ce n'est pas par coïncidence que le conseiller royal de Othon, le juriste Georg Maurer, qui avait compris en profondeur le contexte et la psychologie du peuple grec à l'époque, avait proposé que « l'effort de modernisation de la situation doit s'effectuer d'une manière qui n'affecterait pas les lois fondatrices et les habitudes qui existaient déjà depuis l'époque byzantine et avaient survécu à la période ottomane avec une continuité très régulière.»¹¹

10 T. VLASTOS, « Athènes et transport public. Passé, présent, futur », *op. cit.*

11 G. SARIGIANNIS, *ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports*, *op. cit.*, p. 70



Plan de Kléanthis et Schaubert pour Pirée
Le remblai de la côte n'a pas été réalisé et la partie en rouge n'a donc pas été construite

L'INDUSTRIALISATION DU PIRÉE

La reconstruction avait recommencé à un rythme rapide et vers la fin des années 1850-60 Athènes était arrivée à 42.000 habitants pour une superficie 2.6 km². Pendant les années qui ont suivi, elle était un grand pôle d'attraction pour les Grecs. En même temps, au niveau des infrastructures et des canalisations la ville restait encore en état primitif et l'augmentation continue de la population aggravait la situation.

Un des facteurs qui est venu jouer un rôle déterminant au développement de la capitale est l'avantage de sa proximité du port du Pirée.

Le Pirée, a suivi un parcours différent que celui d'Athènes. Son histoire recommence aussi avec la nomination en tant le port officiel de la capitale Hellénique en 1833. Son plan urbain, a aussi été dessiné par Kléanthis et Schaubert, modifié par Leo Von Klenze et approuvé en 1834¹². Pourtant, le plan du Pirée, au contraire d'Athènes, a été appliqué dans sa plus grande partie, vu que la ville était complètement désertée et ne rentrait donc pas en conflit avec les propriétés de ses nouveaux habitants¹³. La ville de Kléanthis et Schaubert se développait autour du port et était divisée en deux parties. Chaque partie suivait un plan en maille orthogonale d'orientation différente :

- la partie sud-est suivait les tracés de la ville historique
- la partie nord-ouest suivait une direction Nord-Sud et allait se poser sur un remblai de la côte

Les deux parties se rejoignaient dans un triangle orthogonal, la pointe duquel arrivait à l'endroit où se trouvait l'ancien portail de la ville historique du Pirée.¹⁴ À ce même endroit, selon le plan de Kleanthis et Schaubert, arrivait la route qui reliait le port avec

12 M. ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΥ, *Désindustrialisation et Politique Culturelle. Le cas de la ville de Pirée*, Athènes, École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2011

13 E. GIANNOU, *Le cas de la région de Leuka du Pirée. De la dévalorisation environnementale à la durabilité*, Athènes, École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2008

14 M. ΚΟΤΕΑ, *La zone industrielle du Pirée (1860-1900)*, Athènes, Presses universitaires de Panteion University, 1997

la capitale. Achevée en 1836, la route Piréos reprend l'axe du chemin qui reliait l'acropole avec le port à l'antiquité (Makra Teihi) en passant sur les traces du Murail Nord¹⁵.

À l'époque le Pirée recouvrait la même surface que la capitale (1,12 km²). Il accueillait principalement des habitations et des activités commerciales, mais des bâtiments de caractère public ainsi que des activités artisanales ont aussi été prévues.¹⁶ En 1835 il est devenu une commune autonome. Le Pirée a commencé à être habité de manière organisée. La plus grande partie de ses habitants sont arrivés depuis des îles en proximité, le Péloponnèse et la Crète. Le fait qu'il allait vite acquérir un caractère industriel a mis fin aux visions d'une ville néoclassique¹⁷.

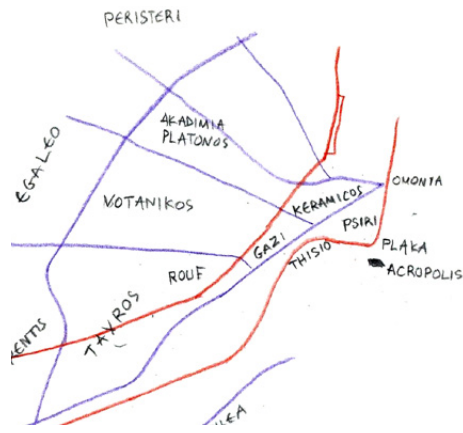
Le Pirée, avait dès le début, toutes les « qualifications » pour devenir un grand centre économique. Sa position géographique et son port lui avaient assuré un développement important dans le cadre des activités commerciales et parallèlement ont créé les conditions pour l'installation et le développement de l'artisanat et l'industrie.

- à cette période, il n'existait pas encore en Grèce un réseau routier et ferroviaire. Les transports des marchandises, de la matière première et du charbon (moteur de l'industrie), ne s'effectuaient qu'à travers la mer. L'industrie pouvait seulement s'installer en zones portuaires pour pouvoir se développer. Pourtant, même après l'arrivée du chemin de fer, le Pirée n'a pas perdu sa position avantageuse parce qu'il s'est connecté avec le reste du pays et l'étranger et son industrie pouvait promouvoir ses produits sur le marché national, européen et ottoman.
- Son évolution démographique qui s'est caractérisé par une augmentation impressionnante de la population (1.011 habitants en 1835 à plus que 40.000 en 1896) a offert au Pirée un potentiel ouvrier abondant ainsi que un grand corps de consommation. En même temps, le Pirée avait attiré des capitalistes de la Grèce et de l'étranger qui ont commencé d'y installer leurs industries.

15 N. BELAVILAS, « Route Pireos », sur *Action des Citoyens de Moshato, mesopotamia-mosxato.blogspot.com*, 30 décembre 2015

16 S. MALIKOUTI, *Le Pirée 1834-1912, Leitourgiki Sygkrotisi kai évolution urbaine*, Athènes, Fondation Culturelle du groupe de la banque Pireos, 2004

17 *Id.*



quartiers industriels près de Athènes



quartiers industriels du Pirée

Le Pirée s'est développé en une ville purement industrielle, la seule ville du 19^{ème} siècle où l'urbanisation s'accompagne par une industrialisation si déterminée. Bien sûr la recherche pour l'installation de l'industrie ne s'arrête pas à la position géographique de la ville. Elle continue avec le site approprié pour la construction du bâtiment. Dès ce moment les rôles entre l'espace urbain et l'industrie commencent à s'inverser et c'est les industries qui affectent l'espace de la ville en imposant des divisions géographiques et sociales avec leurs dimensions, leur nuisance et l'occupation ouvrière qu'ils offrent.

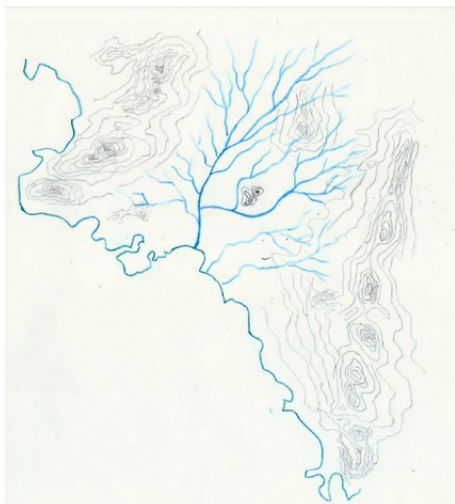
La nouvelle ville, se développait à la partie sud-est du port, où au centre se concentrait l'activité commerciale et à la partie sud du port l'activité marine. Les usines ont commencé à s'installer à l'extérieur de la ville, dans les régions de Alipedeo, où le terrain libre était bon marché et en abondance vu que il était marécageux et donc pas approprié pour l'habitation. Pourtant le rythme rapide de l'installation des usines à gaz ensemble avec la pression pour l'obtention de nouveaux permis de construction, accompagnée par l'augmentation continue de la population a créé la nécessité de la définition de la première zone d'affectation industrielle en Grèce au Nord de la ville du Pirée (Décret Royal du 1864)¹⁸. La construction des usines a avancé de manière très rapide et la ville a dû prolonger ses limites vers l'ouest et a offert cet espace entre le vieux et le nouveau bord entièrement à des bâtiments industriels qui ont remplacé des cultures agraires. Ainsi, dès les années 1870, la partie Nord-Ouest de la ville (Kaminia, Agios Dionysios, Leuka) se distingue du tissu urbain en définissant la zone industrielle.

« Parmi les usines, a trouvé sa place le chemin de fer. Trois axes ferroviaires Pirée-Athènes, Pirée-Peloponnèse, Pirée-Larissa (frontier nord de l'époque), ont traversé la zone industrielle, l'ont segmenté, et ont constitué la limite naturelle entre celle-ci et le reste de la ville »¹⁹

L'urbanisation et l'industrialisation sont deux procédures qui continuent de s'effectuer en parallèle. Dans la zone industrielle, dans un environnement dévalorisé se sont

18 E. GIANNOU, *Le cas de la région de Leuka du Pirée. De la dévalorisation environnementale à l'efficacité*, op. cit.

19 M. KOTEA, *La zone industrielle du Pirée (1860-1900)*, op. cit.



La topographie de la péninsule en Antiquité

développés les quartiers ouvriers du Pirée. À part le besoin d'habitations bon marchées, en proximité des usines, cette division de la ville par les axes ferroviaires et le manque de connexion suffisante ont piégé la classe ouvrière dans la zone industrielle.

En retournant à Athènes, le développement rapide de la ville lié aussi au développement de l'industrie, rend son rôle définitif, ensemble avec celui du Pirée, en tant que pôle économique dominant du pays²⁰. Parallèlement aux industries du Pirée, qui ont commencé vers la fin du 19^{ème} à monter de plus en plus vers le nord au long les grands axes de transport (Piréos et chemin de fer), quelques usines s'installent, à la zone de l'arrivée de la rue Peiraios et du chemin de fer Pirée-Thision ensemble avec leurs quartiers ouvriers. (Keramikos, Gazi, Metaksourgio). La vaste zone entre les deux villes continue comme partie de l'ancien Elaionas (= Oliveraie) traversée par son fleuve, Kifissos, et est recouverte par des vignes, des potagers et d'autres cultures. Il constitue le nucleus de la production agricole et d'élevage.

Avant de terminer ce chapitre, il est important de faire une remarque concernant ce parcours différent d'urbanisation des deux villes. Dans le cas du Pirée, la ville a été organisée complètement de neuf, sur la base d'un plan urbain général sur lequel les fonctions de la ville et les classes sociales ont trouvé leur place. Dans le cas de Athènes, les fonctions et les classes sociales étaient déjà disposées et organisées dans l'espace de la ville, sur la base des conditions historiques, topographiques et climatiques. Le nouveau plan urbain, provenant d'une logique différente de celle de la ville existante, a essayé de s'y imposer et non pas de s'y adapter. Cette figure triangulaire était étrangère sur cette ville d'une histoire de milliers d'années.²¹ « Ce plan n'as pas pu s'appliquer là où le contexte et la logique existante de la ville n'as pas été prise en compte. Les changements qui ont résulté ont été des déviations importantes par rapport au plan initial mais pas par rapport à la réalité. »²²

20 M. MANTOUVALOU, « La Planification Urbaine d'Athènes (1830-1940) », *op. cit.*

21 T. VLASTOS, « Athènes et transport public. Passé, présent, futur », *op. cit.*

22 G. SARIGIANNIS, *ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports*, *op. cit.*, p. 58



L'organisation des deux villes en antiquité 450 A.J.-C.

Nous voyons les Longs Murs (Makra Teixi) ainsi que la grande surface de Elaionas

Jusqu'à la première guerre mondiale les deux villes ont continué à s'étendre²³, sans suivre un plan organisé, toujours au détriment des espaces publics et verts et sans la prévision des infrastructures appropriés.²⁴ Deux villes qui comptaient ensemble 12.300 habitants²⁵ en 1835, sont arrivées à 55.563 en 1870, en 1907 en 242.300, pour compter, à la fin de la guerre (1920), 430.700 habitants²⁶

LES TRANSPORTS

Dès sa libération et sa déclaration en tant que capitale, Athènes a essayé de rétablir la connexion avec son port, une connexion qui a une histoire de 2500 ans. La ville antique était connectée avec le port du Pirée à travers les Makra Teixi (Long Murs)²⁷, qui assuraient la communication protégée d'Athènes avec sa source économique (commerce - shipping) et son pouvoir militaire (sa flotte). La nouvelle connexion a appuyé sur les traces de l'ancienne. La route Pireos, achevée en 1836 par le bavaois Strog, selon le plan de Kléanthis et Schaubert, reprend les traces du Murail Nord, s'orientant vers l'Acropole²⁸. À cette époque, la communication s'effectuait à l'aide d'animaux et de chariots qui transportaient des passagers et des marchandises. En plus, avec le développement des deux villes, a émergé, à la moitié du 19^{ème} siècle, le besoin pour leur connexion avec leur campagne qui concernait plutôt les classes sociales moyennes et supérieures. Pour ceci, en 1869, suite à plusieurs années de discussions et d'essais²⁹, a été mise en service la première ligne ferroviaire (8,5 km) Pirée – Athènes (Thésion), reprenant les traces du Murail Sud.³⁰ Cette ligne ferroviaire passagère, ne visait donc pas la simple connexion des deux villes mais aussi à la valorisation du front marin de Faliro qui accueillait déjà des villas de la classe aisée.

23 Au début du 20^{ème} siècle, la superficie de Athènes était déjà 7 fois plus grande et comptait 162.678 habitants

24 M. MANTOUVALOU, « La Planification Urbaine d'Athènes (1830-1940) », *op. cit.*

25 12.000 Athènes et 300 le Pirée

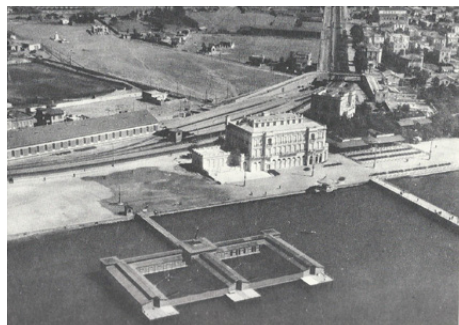
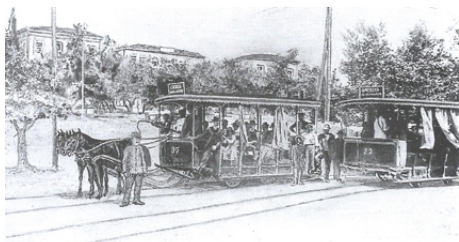
26 G. SARIGIANNIS, *ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports*, *op. cit.*, p. 87

27 Il s'agit de deux murails parallèles, écartés de 184 m entre eux, courant sur 7km et connectaient les deux villes fortifiées

28 N. BELAVILAS, « Route Pireos », *op. cit.*

29 PERSONNEL DU CHEMIN DE FER, « L'histoire des chemins de fer grecs. Passé brillant, futur incertain », sur *Ek-kinisi*, ek-kinisi.blogspot.com, 19 octobre 2013

30 N. BELAVILAS, « Route Pireos », *op. cit.*



en haut: le tram à chevaux et le train électrifié à l'ancienne gare de Thisio (1905)
 en bas: Faliro au début du 20ème siècle
 source: K. MΠIRIS, *ATHÈNES, du 19ème au 20ème siècle*, 1966

Pour pouvoir donc joindre la plage de Faliro le tracé de la ligne fait cette grande déviation. L'entreprise anglaise de E.Pickering, qui a construit la ligne ferroviaire, a aussi construit des installations luxueuses et a transformé Faliro en un lieu d'agrément de la bourgeoisie.³¹ La même valorisation sera amenée aussi à la région de Kifisia avec son prolongement vers le nord en 1885.³²

Le développement industriel et commercial du Pirée a créé le besoin de connexion terrestre avec le reste du pays. En plus, dans le cadre de la stratégie politique du gouvernement de l'époque (Ch. Trikoupis), pour le développement autonome et l'indépendance du pays, le chemin de fer était un outil fondamental. Ainsi deux lignes ferroviaires indépendantes ont été construites, en départ du port du Pirée, par des entreprises privés. La première en direction d' Athènes et après vers le Péloponnèse (1882) et la deuxième, aussi en passant par Athènes, continuait vers le nord du pays (1904). Après 1912 (guerres balkaniques) et la libération des régions au nord du pays, le réseau ferroviaire a été connecté avec les réseaux existants de l'Europe et de l'Empire Ottoman. Pour de raisons économiques, le réseau vers le Péloponnèse était en gauge métrique (1m de largeur). Par contre, le réseau vers le nord, qui devait se connecter avec le réseau étranger devait suivre la gauge normale (1.43m).

Ces trois axes de transport, ont créé des liens entre les deux villes. De l'autre côté ils ont peut-être présagé l'évolution future du quartier Elaionas. Tous ces axes de transport l'ont sectionné en plusieurs parties, ce qui engendra des problèmes plus tard, lors de son urbanisation.

Vers la fin du 19^{ème} siècle, la taille que les deux villes avaient obtenu, a exigé la construction d'un réseau de transports en commun à leur intérieur. Ainsi depuis 1890 ont commencé à se mettre en place les premières lignes de tram, au début sur des rails en bois – tram à cheval – et après sur des rails en fer – tram à charbon. L'installation des deux usines de production d'énergie électrique à Gazi (fin du 19^{ème} siècle) et à Faliro (début du 20^{ème}) a amené l'électrification tant de la première ligne ferroviaire passagère Pirée - Athènes (Thésion) en 1904, que des lignes de tram. « En 1910, Athènes ensemble avec le Pirée, avait un réseau complet de tram, à peu près de

31 K. MΠIRIS, *ATHÈNES, du 19ème au 20ème siècle*, *op. cit.*, p. 196

32 *Ibid.*, p. 191

1. 1869

Première ligne ferrovière Pirée - Thision ensemble à la route Piréos (1836) suivent la direction des Longs Murs

2. 1882

Deuxième ligne ferroviaire Pirée - Athènes - Péloponnèse
SPAP (gauge normale 1.43 m)
Ensemble de réparation et entretien lourd à Leuka

3. 1904

Troisième ligne ferroviaire Pirée - Athènes - Larissa
SEK (frontiers Nords du pays à l'époque)
(gauge métrique 1 m)
- Nouvelle gare à Athènes (gare centrale actuelle)
- Nouvelle gare au Pirée (gare Agios Dionysios)
- Électrification de la ligne ferroviaire Athènes - Thision, d'où son nom "Électrique" (HSAP) jusqu'à nos jours et prolongement jusqu'à Kifisia

4. 1912

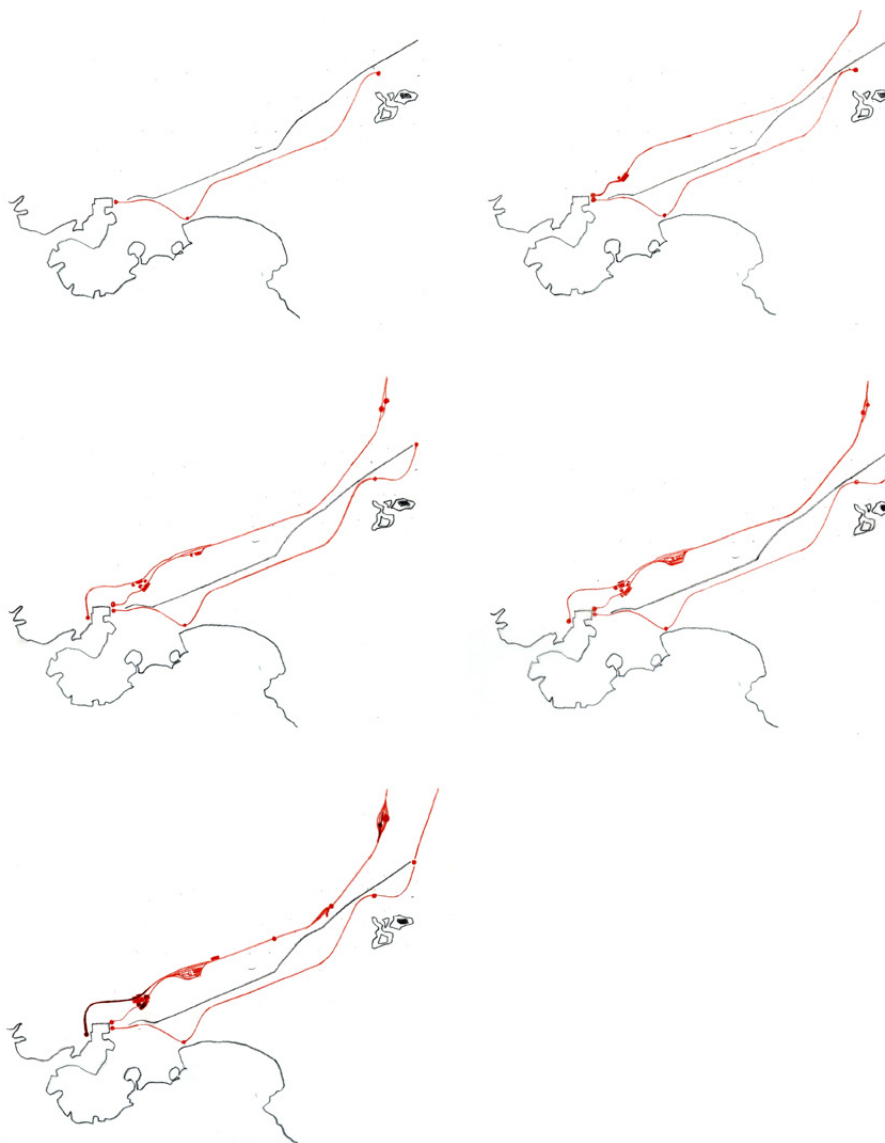
- Complément le l'ensemble le Leuka avec des installations pour la ligne SEK
- Ensemble de réparation et d'entretien léger à Agios Ioannis Rentis pour la ligne SEK

5. 2005-2008

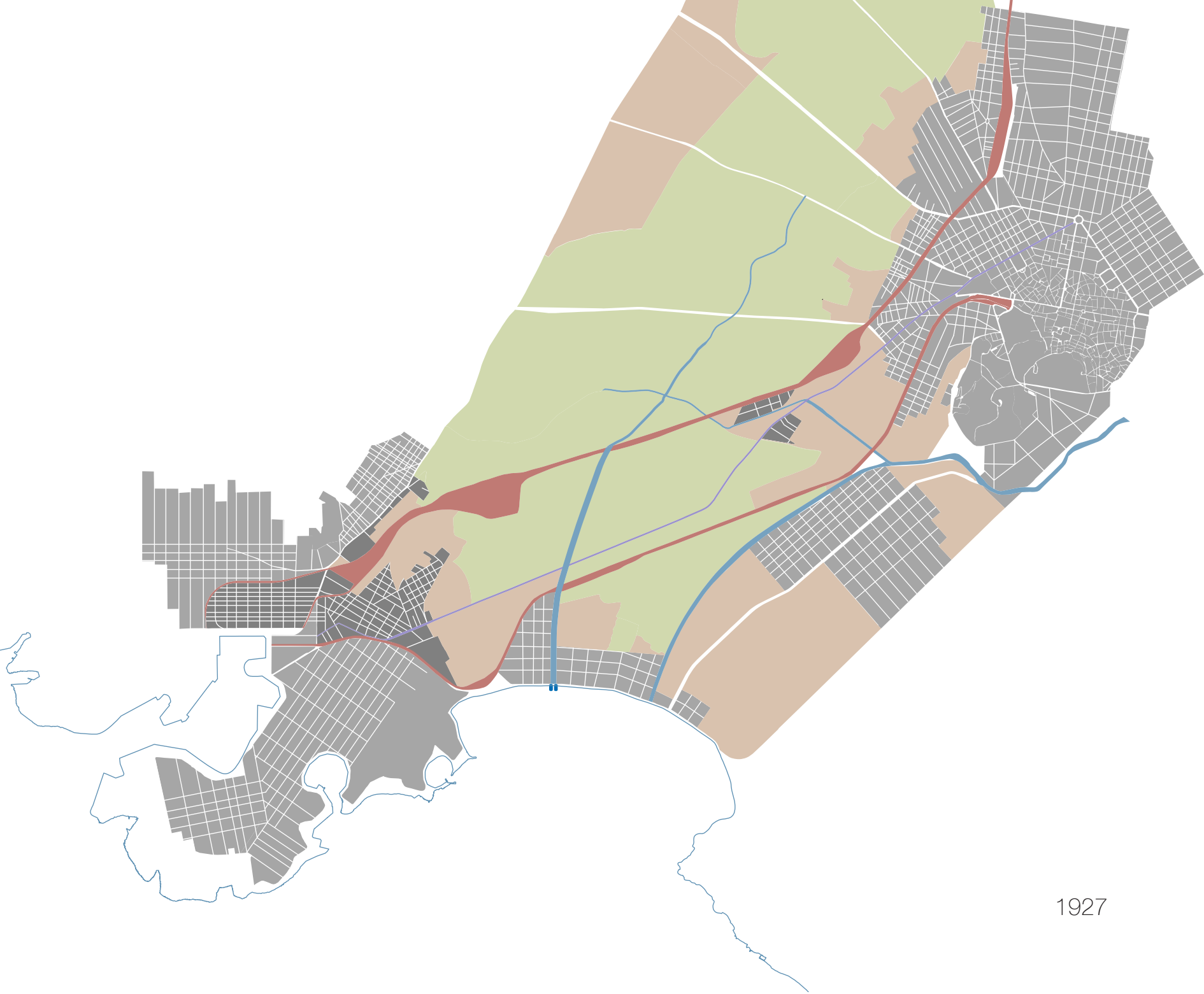
Désactivation de la partie de la ligne SEK à la partie Leuka - Agios Dionysios (2005)
Arrêt du fonctionnement des installations de SPAP à Leuka

source: D. KARDARAS,
responsable mécanicien à Leuka

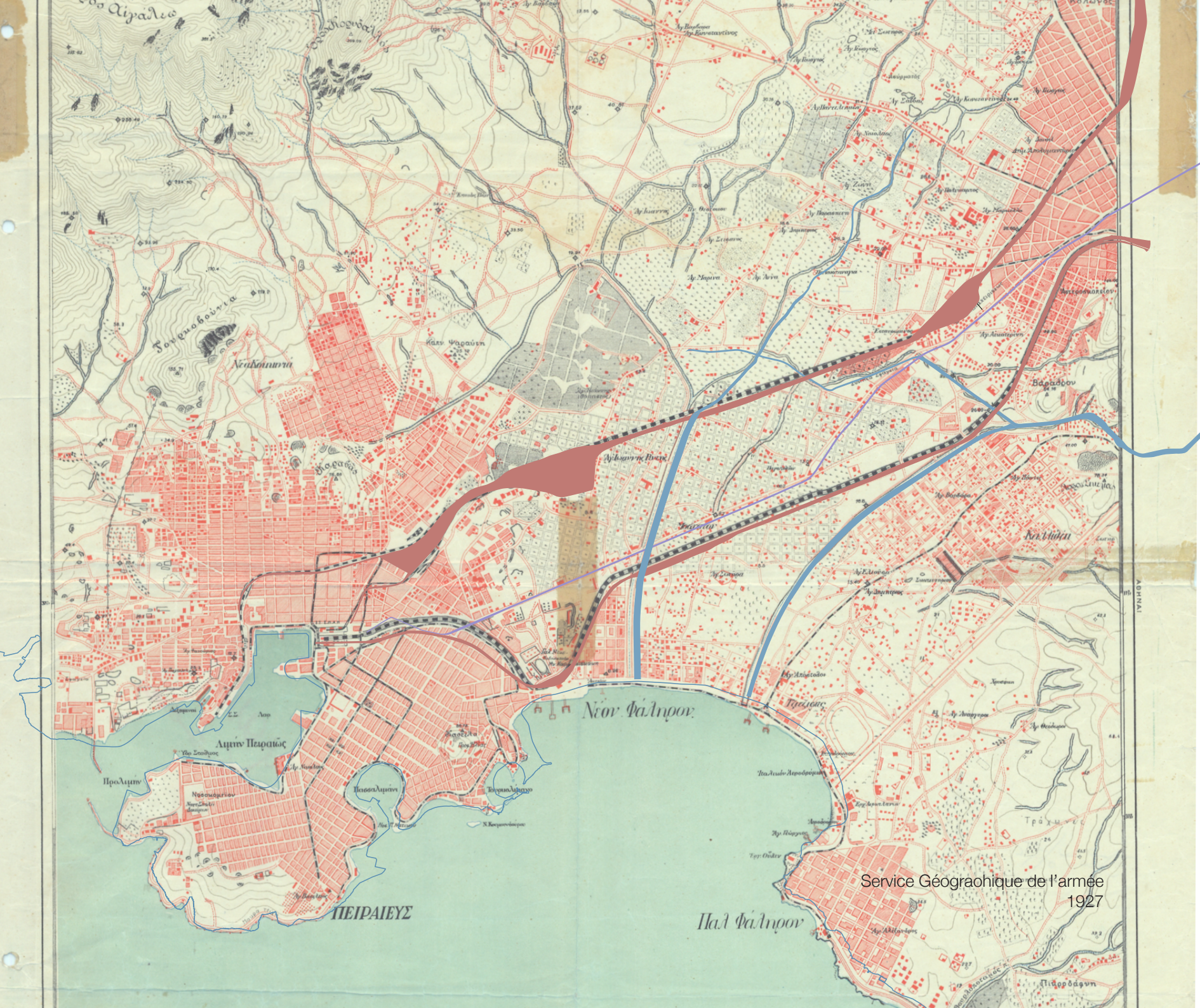
170 km, qui couvrait, de manière dense, pas seulement les centres urbains mais aussi ses banlieues »³³ En même temps un réseau développé de chemin de fer couvrait tout le pays. À ce point le temps s'est arrêté pour le chemin de fer Grec.



33 G. SARIGIANNIS, *ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports*, op. cit.



1927



Service Géographique de l'armée
1927

Παλ Φάληρον

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Νεον Φάληρον

Λιμνη Πειραιώς

Νεαπόλιν

Ακρόπολις

Προλιμν

Τράχη

Πισποδάμν

ΑΡΧΑΙΑ

LA PÉRIODE DE L'ENTRE GUERRES (1920-1940)

En 1920, la Grèce allait malheureusement faire un énorme pas en arrière. La première période de guerres (Guerres Balkaniques 1912-1913 et la première Guerre Mondiale 1914-1918) a libéré les régions restantes du pays et a doublé sa surface et sa population. Pourtant elle n'a pas amené la paix. La Grèce a été impliquée à l'expédition de l'Asie Mineure dans le cadre de la Grande Idée, qui a eu un résultat désastreux pour le pays: 1.225.000 Grecs de l'Asie Mineure ont été obligés de s'expatrier et de se réfugier en Grèce.³⁴, 246.000 parmi eux se sont installés dans la capitale³⁵. À la période de l'entre-deux guerres, l'instabilité politique a été combinée avec l'imposition du Contrôle Financier International et a fini en dictature en 1936. L'État devient de plus en plus centralisé, avec Athènes comme son seul noyau, avec une forte intervention dans l'économie. Le développement des infrastructures – l'approvisionnement en eau potable, énergie électrique, communications, transport – a été pris en charge par des entreprises privées étrangères. Le processus de l'urbanisation et d'étalement de la capitale continue et en 1940 Athènes, ensemble avec le Pirée, a triplé sa population (1.125.000 habitants).³⁶

L'intervention de l'État à la ville s'est concentrée dans deux domaines : le plan urbain et la construction. Un grand nombre de plans a été produit depuis les années 1910, commandés soit par l'État soit par la Municipalité d'Athènes³⁷ qui ne semblaient pas pouvoir se coopérer. « Ces plans ne concernaient plus la « physionomie » de la ville mais plutôt les problèmes de gestion de l'espace urbain – affectations, densité bâtie, hauteur des constructions, ouverture de routes, configuration des espaces publics, zones archéologiques.³⁸ En raison des conflits des différents opérateurs, les réactions des propriétaires et le contexte économique difficile, la ville a vu encore une

34 *La Grèce en 1928 est arrivée aux 6.204.684 habitants dans une superficie de 129.281 km² (contre 2.631.952 habitants et une superficie de 63.211 km² en 1907)*, I. TRAVLOS, *Athènes au fil du temps: atlas historique d'urbanisme et d'architecture*, op. cit.

35 M. MANTOUVALOU, « La Planification Urbaine d'Athènes (1830-1940) », op. cit.

36 G. SARIGIANNIS, *ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports*, op. cit., pg 109

37 Plan Hoffman (1910), Plan Mawson (1914-1918), Plan Kalliga (1925), Plan Karantinou (1940)
M. MANTOUVALOU, « La Planification Urbaine d'Athènes (1830-1940) », op. cit.

38 G. SARIGIANNIS, *ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports*, op. cit., pg 112



Immeuble de logement collectif appelé en grec "Polykatoikia"

La Polykatoikia est un terme composé de "poly" qui signifie "beaucoup" et "katoikia" qui signifie "habitation"

source: K. Mpiris, *ATHÈNES, du 19ème au 20ème siècle*, 1966

fois ses projets urbanistiques ambitieux se perdre dans leur impossibilité d'application et son tissu s'effacer dans des agrandissements désordonnés.

L'État, pour faire face au grand problème de logement, aggravé par l'installation des réfugiés de l'Asie Mineur, a procédé en 1929, à deux lois déterminantes : « Propriété Horizontale » et « Règlement Bâti Général » qui mènent à la commercialisation complète de l'habitation et à l'exploitation excessive de la terre.³⁹ Ceci a fait naître la « polykatikia » (immeuble de logement collectif) qui, commençant par le centre ville et se propageant ensuite aux banlieues, a pris la place des anciennes maisons traditionnelles et néoclassiques. Dans ce contexte, le besoin de loger tous les réfugiés de l'Asie Mineur a provoqué un courant de construction massive de mauvaise qualité. La création de vastes quartiers indépendants, d'une mauvaise qualité de vie, « ont complété les vides entre les industries. Où les industries n'existaient pas encore elles sont venues s'installer entre les quartiers des réfugiés, pour profiter de ce nouveau corps d'ouvriers de très bas prix.»⁴⁰

L'expansion industrielle se développe de manière linéaire, au long des axes de transport particulièrement aux extrémités et au long de la rue Pireos et du train électrique. Le terrain au long des axes était en proximité de Athènes et du Pirée mais le prix de la terre restait encore bas. Les nouvelles industries ainsi que la traversée du train, ont facilité l'urbanisation de la zone entre Athènes et le Pirée via le développement des nouveaux quartiers ouvriers (Mosxato, Kallithea, Rouf, Gazi, Metaksourgeio). De manière inverse, dans les zones de Elaionas au nord et à l'est d'Athènes (Nea Ionia, Nea Filadephia, Aigaleo), à l'est du port (Drapetsona) ainsi que dans les régions au nord du Pirée, traversées par le chemin de fer (Leuka, Nikaia, Ag. Ioannis Rentis, Tavros), se sont développés de grands quartiers de réfugiés .⁴¹ « Les critères de choix de ces zones étaient principalement deux: existence de grandes surfaces publiques libres et leur distance des « bonnes » régions de la ville »⁴² Ces quartiers ont ensuite attiré

39 *Id.*, pg 109

40 *Id.*, pg 104

41 *Id.*, pg 104

42 G. SARIGIANNIS et E. PAPADOPOULOU, « Les réfugiés de 1922 et leur installation à Athènes », sur www.monumenta.org



l'installation de nouvelles industries et c'est ainsi se sont définis les nouvelles zones industrielles.

LES TRANSPORTS

Cette période constitue le début de la dévalorisation et l'abandon progressif des transports ferroviaires et la promotion exclusive des transports routiers. Comme nous avons vu, un réseau étendu de tram, à Athènes et au Pirée, couvrait de manière complète les besoins de cette époque. Pourtant leurs rails suivaient l'étalement de la ville de manière passive sans avoir la capacité de l'influencer et le diriger.⁴³ En parallèle, le réseau de chemin de fer couvrait les besoins de transport des passagers et de marchandise du pays. Pourtant, la grande augmentation de la population ainsi que l'étalement des deux villes, ont créé de nouveaux besoins. Malheureusement, au lieu que ceux-ci soient couverts par le développement de ces deux réseaux, aucune nouvelle extension des transports ferroviaires a été faite, sauf de travaux nécessaires de modernisation de leur équipement. Au contraire, la fameuse « Convention Makris » en 1927, a reconnu comme priorité pour le développement du pays, la mise en place d'un réseau routier dense. Tout le poids est donc concentré sur les transports routiers : bus et voiture. Ainsi a apparu une grande « flotte » de bus privés, appartenant à des individus. Ces bus circulaient sans un trajet spécifique, en ayant le monopole à la périphérie vu que le tram n'arrivait pas à joindre les quartiers qui sont formés à l'extérieur de la ville et sans contact avec elle, et en rentrant en compétition avec ce dernier à l'intérieur de la ville. La structure dense et anarchique du tissu urbain, rendait le fonctionnement du tram difficile, contrairement à celui des bus qui étaient beaucoup plus flexibles. En raison du profit qu'il apportait, ce nouveau moyen de transport s'est développé de manière explosive et chaotique jusqu'à ce que l'État impose des règles et que les propriétaires s'organisent en entreprises. Durant cette période on assiste aussi à l'apparition et l'augmentation constante de l'utilisation des véhicules, tant privés que professionnels.⁴⁴

en haut: image des premiers bus

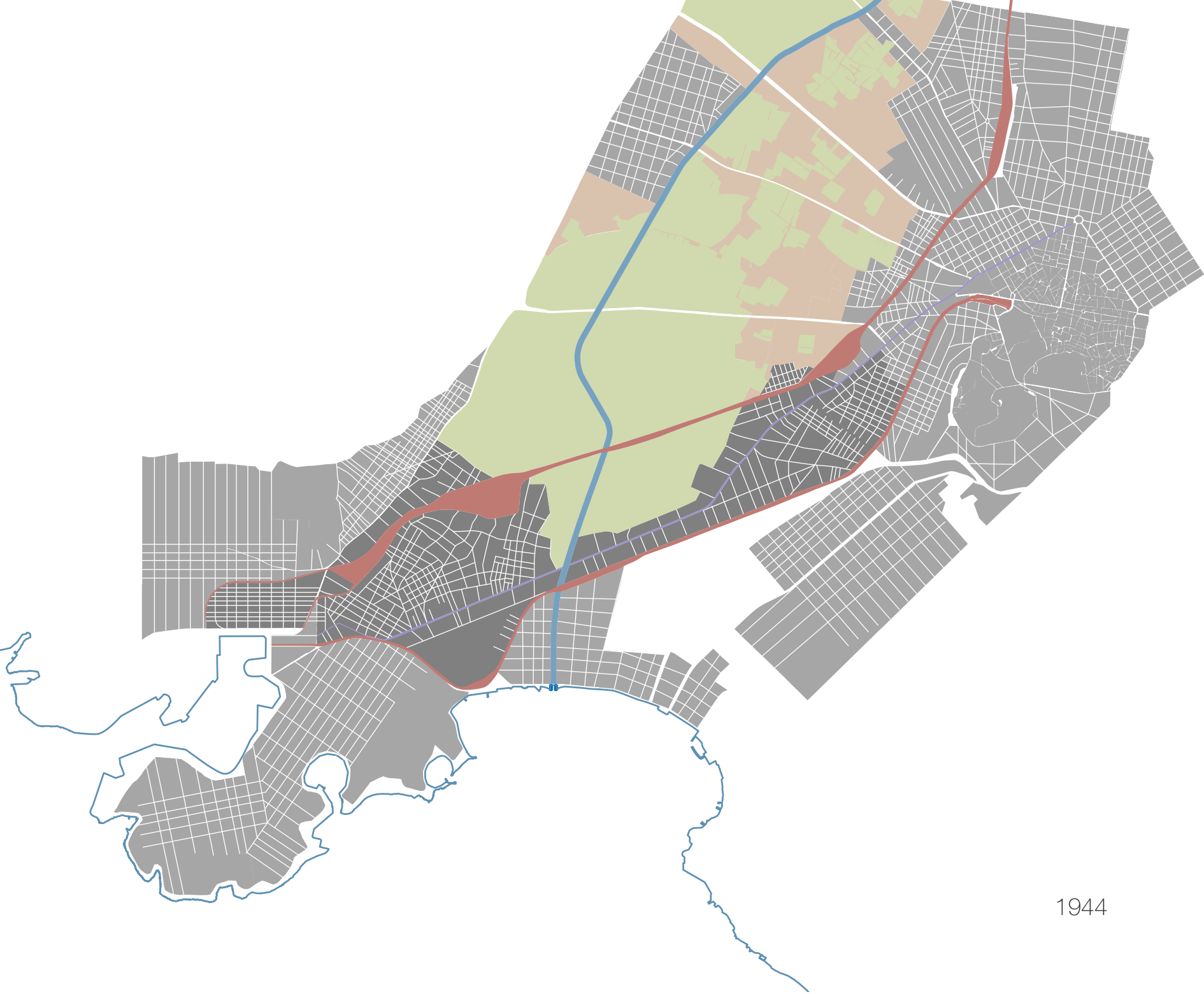
source: G. SARIGIANNIS, ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports

en bas: tram à charbon à une route principale de Athènes

source: K. MΠIRIS, ATHÈNES, du 19ème au 20ème siècle, 1966

43 T. VLASTOS, « Athènes et transport public. Passé, présent, futur », *op. cit.*

44 G. SARIGIANNIS, ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports, *op. cit.*



1944

ATHÈNES DE L'APRÈS-GUERRE (1950-1980)

A la moitié du 20^{ème} siècle, la Grèce s'est retrouvée une fois de plus dévastée. L'ensemble des réseaux routiers et ferroviaires, les ports, les centrales électriques, l'industrie tout avait subi des dommages très graves causés par l'ennemi. La guerre civile qui a suivi (1945-1949)⁴⁵, a aggravé la situation, a déserté la campagne et a conduit à une profonde division nationale. Le pays a perdu 23% de sa richesse bâtie.⁴⁶ La Grèce est passée dans la sphère d'influence de l'Amérique, laquelle, avec la Doctrine Truman et le Plan Marshall qui s'est chargé du processus de sa reconstruction intensive.⁴⁷ Le développement s'est basé sur l'industrie légère, les importations, et surtout sur le domaine de la construction bâtie et l'infrastructure routière. A partir des années 1950 et jusqu'à nos jours, c'est la première fois dans son histoire où le pays ne doit pas faire face à des guerres. Au niveau national, la Grèce a suivi une direction de développement démocratique lent et difficile, malgré la parenthèse de la dictature (1967-1974), qui a été complétée avec son intégration à l'Union Européenne en 1980. Durant cette période il a connu un grand progrès économique et social qui n'est pas linéaire (premier choc pétrolier 1973, crise du 1985).

Ce progrès a été accompagné par une énorme vague de migration, cette fois nationale, de la campagne vers la capitale à cause de la guerre civile, qui continue les deux décennies suivantes. Cette vague a accumulé sur la péninsule d'Athènes plus qu'un tiers de la population du pays⁴⁸. Ceci confirme encore une fois le caractère de la capitale comme un pôle de concentration de la population que l'Etat, fortement centralisé, que le gouvernement assurait de garder toujours ouvert.⁴⁹ Le domaine dominant de l'activité économique de la période de l'après-guerre, a été celui de la construction. Le nouveau « Règlement Bâti Général » de 1955 a augmenté

45 I. TRAVLOS, *Athènes au fil du temps: atlas historique d'urbanisme et d'architecture*, op. cit.

46 G. LAVVAS, *Histoire controversée de l'architecture. Focalisation au 19ème et 20ème siècle*, Athènes, University Studio Press, 2002

47 G. SARIGIANNIS, *ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports*, op. cit.

48 L'ensemble de la périphérie d'Athènes et Pirée avait 450.000 habitants (8,2%) en 1920, 800.000 en 1928, 1.125.000 (15,3%) en 1940 et 1.380.000 en 1951, 1.850.000 en 1961, 3.073.000 en 1991 et 3.762.000 (34,3%) en 2001 d'où il est resté pratiquement stable. T. VLASTOS, « Athènes et transport public. Passé, présent, futur », op. cit.

49 *Ibid.*



Athènes 1966

Source- Dimitris Philippides,
 "Town Planning in Greece",
 en 20th Century Architecture in Greece, 1999



Athènes des années 1970

Source: G. SARIGIANNIS, ATHENES 1830-2000,
 Évolution-Urbanisme-Transports

au maximum les coefficients d'occupation du sol. Cependant, cette explosion de la construction n'était pas le résultat d'une planification urbaine universelle et rationnelle. Elle a été effectuée sans la participation économique de l'État et a été basée sur deux « méthodes » :

- à l'intérieur de la ville, sur la méthode de l' « antiparohi », soit échange immobilier⁵⁰, qui a mené à la domination de l'immeuble en béton au centre ville et dans les quartiers proches, absorbant la partie aisée de l'immigration
- à la périphérie, surtout aux quartiers ouvriers et réfugiés d'Elaionas et du Pirée, c'est la « construction arbitraire »⁵¹ qui a dominé. Ce sont ces régions qui ont absorbé la grande masse de migration et surtout les classes les plus basses. Ainsi sont nés de nouveaux quartiers denses hors les zones d'affectation des villes, qui allaient ensuite s'intégrer au plan de la ville.

Avec comme motivation principale le profit du constructeur privé et du propriétaire, les bâtiments construits occupaient toute la surface du terrain disponible, toujours au détriment de l'espace public et d'une qualité constructive et architecturale faible, et sans les installations et canalisations nécessaires. Durant cette période, la division sociale, (Est vs Ouest) est devenue apparente sur la carte aussi. Dans ce dernier parcours de la ville, on observe en général une grande dégradation de l'environnement urbain. « Une ville à peine vieille de 120 ans c'est transformé, en 20 ans, de manière brutale » .⁵²

Concernant le domaine de l'industrie, le développement a continué mais sur une autre base. Les nouvelles unités (industrie légère, commerce, produits de consommation, de stockage-dépôt) se sont installées au long des nouveaux axes routiers. Ainsi le Pirée, avec son port, a perdu graduellement son importance qu'il avait pendant les années précédentes, en parallèle avec le chemin de fer, vu que les transports s'effectuaient de plus en plus en véhicules privés

50 système où le propriétaire d'une parcelle le donne au constructeur et obtient de retour un pourcentage du nouveau bâtiment, d'habitude 30-40%

51 Bâtiment sans permis de construction, en dehors du plan officiel de la ville G. LAVRAS, *Histoire controversée de l'architecture. Focalisation au 19ème et 20ème siècle*, op. cit.

52 I. TRAVLOS, *Athènes au fil du temps: atlas historique d'urbanisme et d'architecture*, op. cit.

LES TRANSPORTS



Les nouveaux besoins en transport qui ont émergé, ont été couverts par le développement constant du réseau des bus. Cette période peut se caractériser comme « l'époque d'or » pour leurs propriétaires qui sont maintenant organisés en coopératives et ont créé un lobby très fort⁵³. Ils ont continué à opérer de manière compétitive vers les transports ferroviaires, déjà dévalorisés (tram et chemin de fer). Ainsi, pas seulement aucune extension a été mise en place pour le chemin de fer, déjà en voie de dévalorisation, mais la ligne Athènes – Lavrion a été supprimée en 1956. L'évolution du tram était encore plus malheureuse. En 1955 le gouvernement a démonté tous les rails de tram à Athènes et au Pirée, ouvrant le chemin pour la dominance complète de la voiture. C'était l'époque de l'application d'un grand programme de travaux routiers basé sur les études de l'américain W. Smith⁵⁴ qui promouvait la voiture comme la solution aux besoins de transports des villes contemporaines. Ainsi, durant les années 1960, ont été construits les grands axes routiers du pays (comme les routes nationales) ainsi que d'autres travaux routiers tandis qu'en même temps, les pays au centre et au nord de l'Europe, investissaient à l'enrichissement des réseaux de transport ferroviaire. Après 30 ans d'utilisation excessive, mal entretenus et sans aucun renouvellement, les bus ont été fortement dévalorisés et ont orienté le peuple encore plus vers la voiture en aggravant de plus en plus le problème de circulation dans la ville, causant ainsi un cercle vicieux. La dévalorisation des bus était arrivée en une impasse. En 1961, l'État s'est obligé d'intervenir, en entreprenant la gestion, en remboursant les propriétaires et en renouvelant la flotte des bus⁵⁵. Le seul moyen de transport ferroviaire qui servait le déplacement des habitants en ville était la ligne ferroviaire de « l'électrique ». Le chemin de fer était utilisé pour de déplacements suburbains et le transport cargo.

53 G. SARIGIANNIS, *ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports*, op. cit., p. 174

54 *Ibid.*, p. 172

55 G. SARIGIANNIS, *ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports*, op. cit.



Nous pouvons observer les arbres de Elaioussa en arrière-plan,

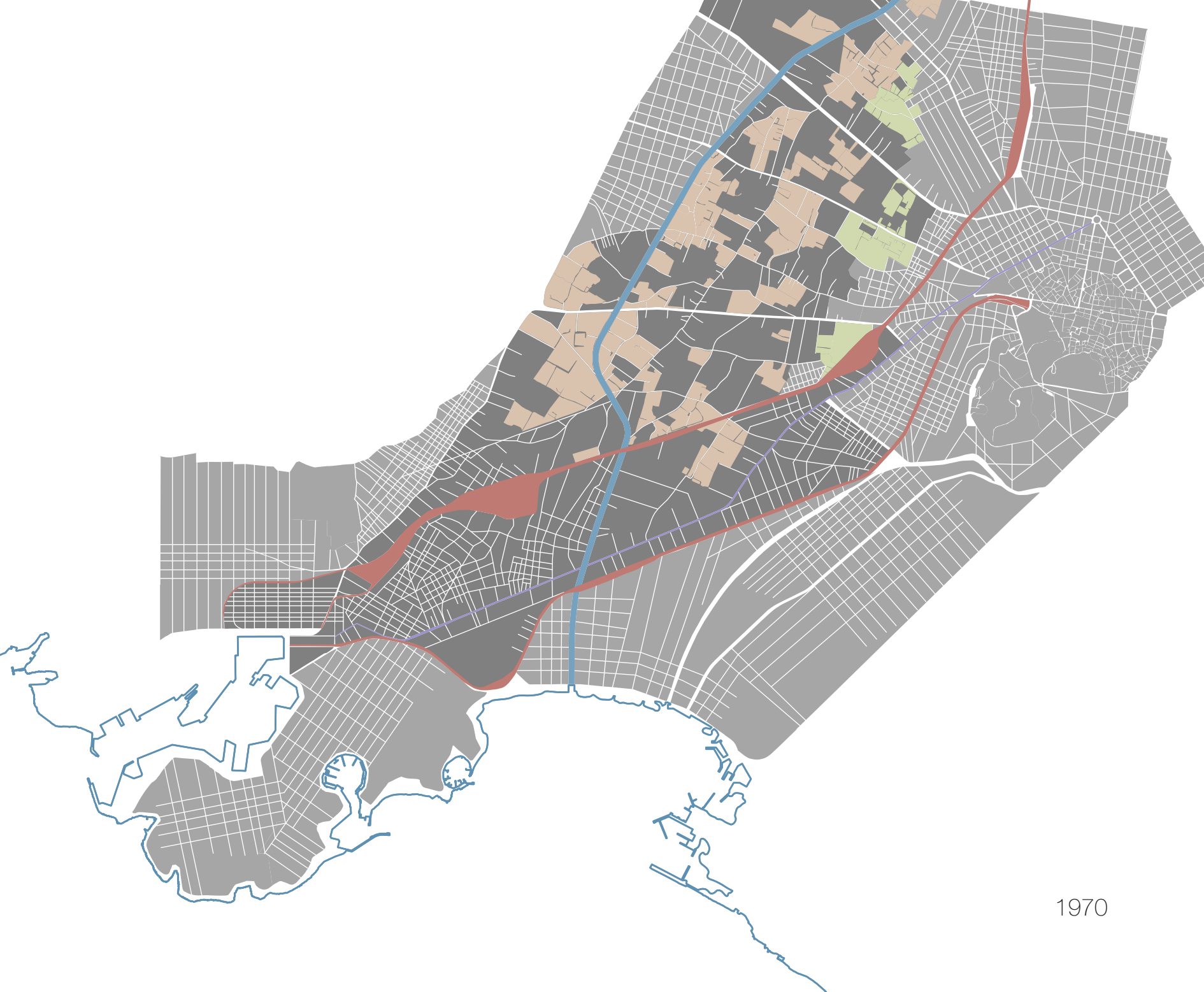
Image en haut : «Panorama von Athen»
Ferdinand Stademann, 1841

Image en bas: Konstantinos Dimitriou, 1855
source: AthensOpenMuseum.com

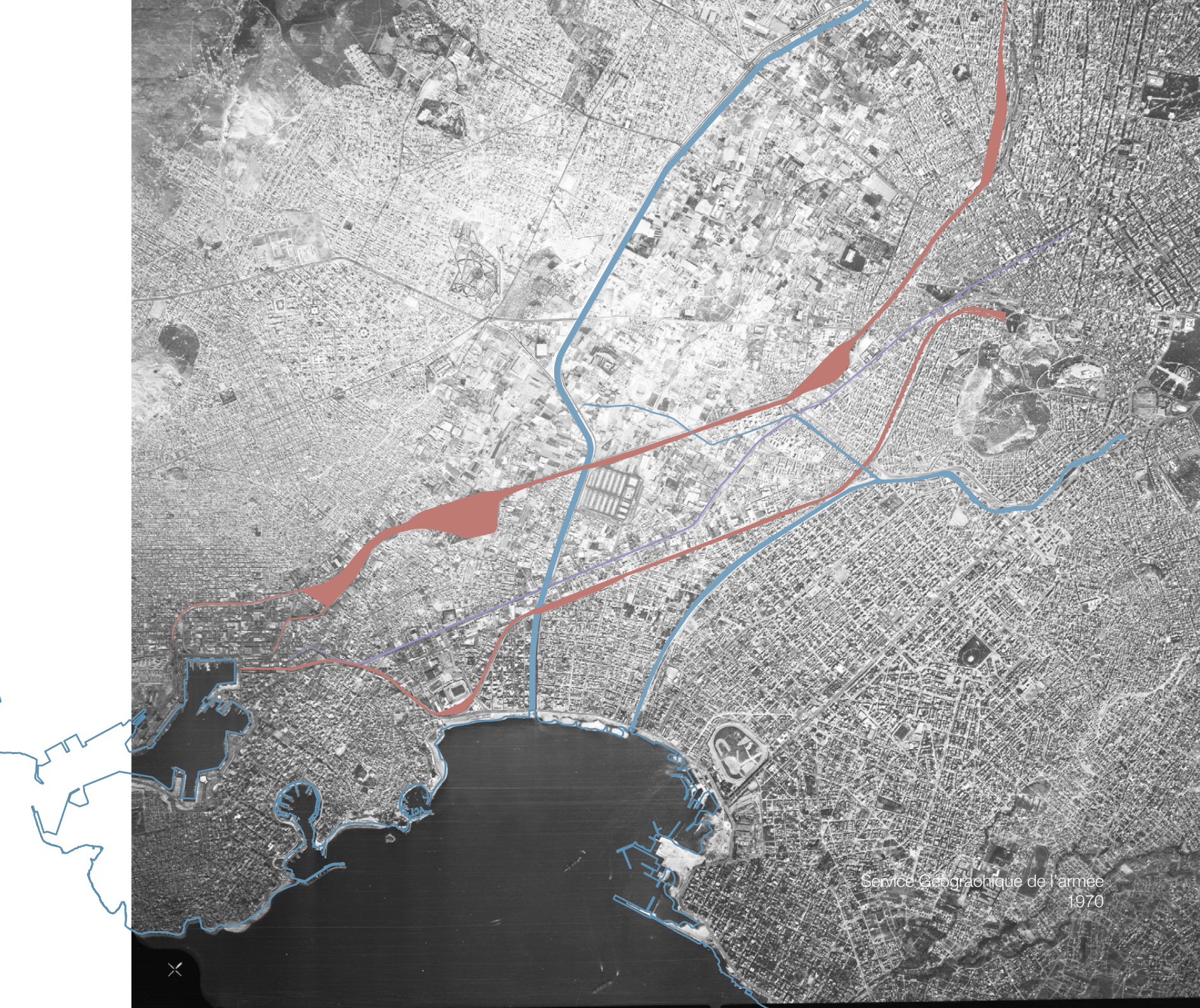
QUELQUES MOTS SUR ELAIONAS...

Pendant 2500 ans, Elaioussa était une vaste zone verte et d'activité agricole qui entourait les deux villes, Athènes et Pirée. Sa géomorphologie – une plaine avec du terrain fertile et un climat excellent, traversée par les fleuves de Kifissos. Jusqu'à la moitié du 20^{ème} siècle, les oliviers, les vignes, les potagers, les lieux d'élevage couvraient la partie principale de son terrain. Sa position entre les deux pôles urbains et le développement des axes de transport (route Pireos et axes ferroviaires), le rendait « idéal » aussi pour d'autres types d'occupations. Comme nous avons vu, depuis les années 1850, il a commencé à attirer des unités artisanales et industrielles, surtout à ses extrémités, là où il approchait les deux villes. Pendant qu'Athènes et Pirée s'étendaient, Elaioussa se rétrécissait. Jusqu'à la fin de la guerre (1945) il restait encore une zone verte péri-urbaine et de production agricole avec des unités industrielles et artisanales dispersées et des quartiers ouvriers – réfugiés . Après la guerre, avec le développement économique du pays et l'explosion constructive de la capitale, le tissu urbain a progressivement couvert les régions privilégiées et tout ce qui occupait de l'espace précieux « tout ce qui était pas bienvenu, désagréable, pollueur, et pouvait pas trouver sa place aux centres urbains de Athènes et du Pirée se transportait là-bas »⁵⁶ et trouvait sa place dans ces grands espaces vides sans restrictions urbanistiques et environnementales, ensemble avec les milliers des nouveaux immigrés de la guerre civile. Progressivement le vert et les cultures agricoles ont disparu, le Kifissos et ses fleuves sont devenus des routes et des bâtiments. Aux industries existantes, de nouvelles utilisations se sont ajoutées : des lieux de dépôt et de stockage, de commerce en gros, des garages ou ateliers de réparation de voitures, des entreprises de transport, des espaces-dépôts de matériaux divers, des remises de bus, des parkings, de grands centres commerciaux, des bureaux d'entreprises, entre des immeubles d'habitation, des campements de roma et des terrains vagues. La désindustrialisation qui a suivi après 1980, a « enrichi » Elaioussa avec un grand nombre de bâtiments industriels désaffectés ou en ruines. Elaioussa reste encore là et nous provoque avec son image. Une immense région historique qui pendant 25 siècles était le « jardin » qui entourait la ville, en 30 ans il a été entouré par la ville et s'est transformé en « dépôt » de tous ceux que la ville voulait éloigner ou cacher.

56 N. BELAVILAS, « Route Pireos », *op. cit.*



1970



Service Géographique de l'armée
1970



LA VILLE CONTEMPORAINE (1980-2009)

Les crises économiques internationales des années 1970, ainsi que l'introduction du pays à l'Union Européenne a créé de nouvelles données pour la Grèce. La désindustrialisation qui avait commencé par le Pirée s'est étalée de manière très rapide à l'ensemble du pays et principalement à la région d'Attique. Le domaine économique de la production (primaire et secondaire) s'est rétréci, et parallèlement il a été accompagné par un sur-développement du domaine du commerce et des services (tertiaire) ainsi que du secteur publique. L'activité constructive continue à un rythme très élevé mais maintenant il se concentre à la classe sociale moyenne et supérieure et s'étale vers le Nord et le Sud-Est de la périphérie attique.

Dans la zone de Elaionas, l'image de la désindustrialisation est très apparente. Un grand nombre des installations industrielles et artisanales sont abandonnées. De nouveaux bâtiments de bureaux, de services, de stockage coexistent avec de vieilles installations industrielles et artisanales abandonnés ou réaffectées, des espaces vides et quelques zones d'habitation dispersées ainsi que des ruines de l'époque antique. Pendant ces années, la détérioration de l'environnement urbain continue et devient encore plus intense pour ces régions de l'ouest : pollution, bruit, problèmes de circulation, manque d'espaces publiques et des espaces verts et même des problèmes d'inondation.

Pendant toute cette période après la guerre, il y avait, à des moments, des plans d'urbanisme de différentes échelles, le plus important ayant été le premier Plan Directeur de 1985, mais qui ont été appliqués en partie et/ou modifiés en fonction des conditions particulières de leur époque. Jusqu'aux années 1950, les planifications et les interventions urbaines concernaient la morphologie de la ville. À partir des années 1960, et surtout les années 80, ils se sont orientés très clairement à la gestion et exploitation financière de l'espace. Dans ce cadre ont été réalisés les grands œuvres pour l'Olympiade du 2004 qui ont influencé de manière importante l'image de la ville et la vie de ses habitants :

- Installations Olympiques, qui ont couvert une grande partie des espaces libres de la ville
- Transfer de l'aéroport à la plaine Est de l'Attique qui a été accompagné par la grande extension du tissu urbain vers cette région, vu la saturation de la

ville existante. La deuxième grande surface d'agriculture, après Elaionas est en train de s'occuper par des habitations et des activités commerciales.

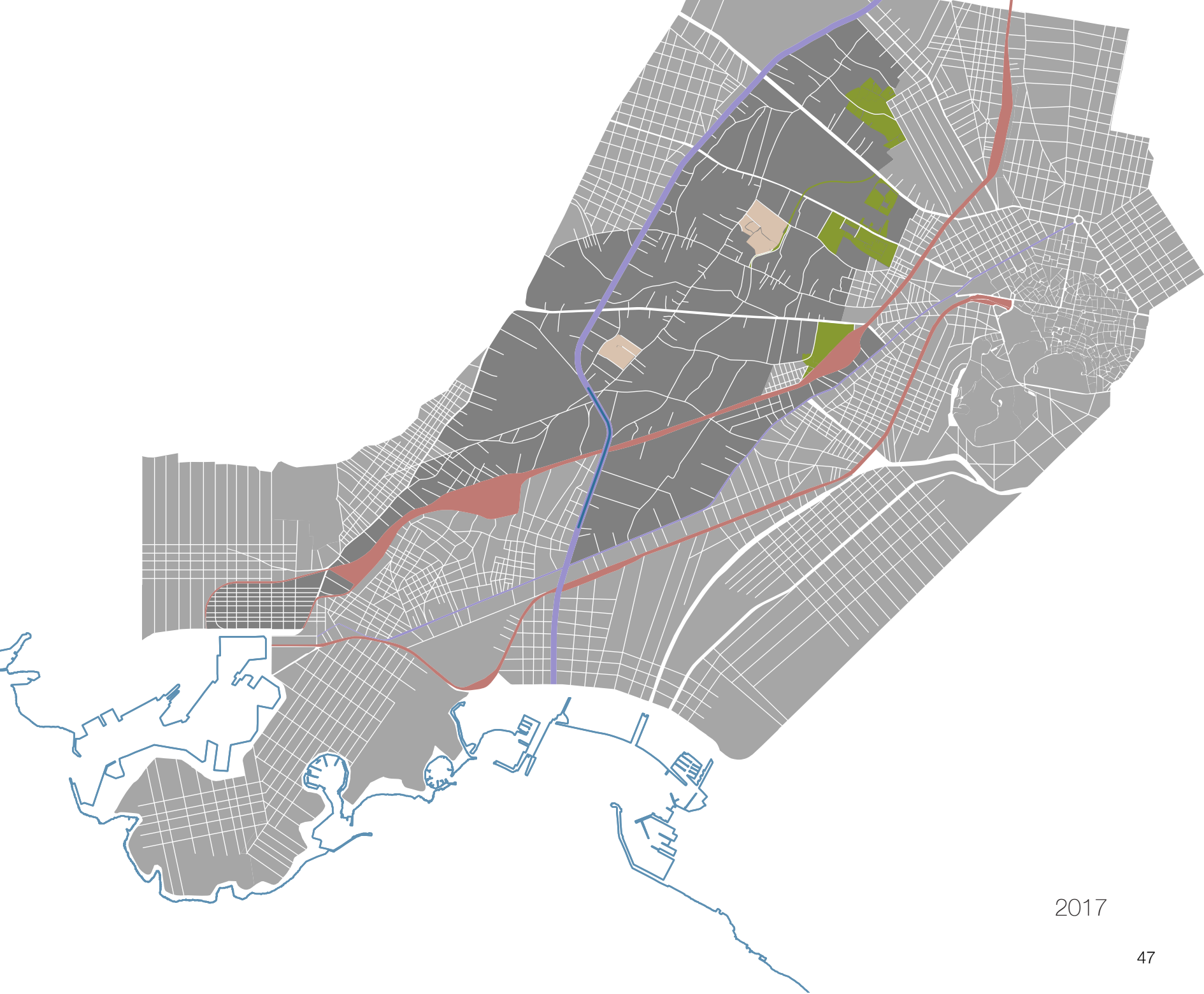
- Grands travaux routiers à l'intérieur de la périphérie d'Attique (nouvelle route nationale sur le fleuve de Kifisos, route Attiki, de grands nœuds routiers dénivelés) qui ont aggravé le morcelément de la ville
- Construction de grands centres commerciales (Mall) et des ensembles de bâtiments du domaine tertiaire en proximité des nouvelles installations Olympiques et au long des nouveaux axes routiers.

LES TRANSPORTS

Au niveau des transports, des pas positifs ont été fait dans le cadre des Jeux Olympiques.

- Construction d'un nouveau réseau du métro (2 lignes souterraines), auquel a été intégrée la première ligne ferroviaire Pirée-Thésion-Kifisia (HSAP)
- Construction d'un réseau de tram (3 lignes) qui liait le centre d'Athènes avec Faliro et les banlieux sud est de l'Attique
- Fonctionnement d'une ligne ferroviaire passagère suburbaine (Proastiakos) sur l'ancienne ligne Pirée-Athènes-Péloponnèse. Cette ligne connectait le Pirée avec Athènes et le nouveau aéroport ainsi qu'avec deux villes en proximité de l'Attique, Chalkida et Corinthe.

Le métro a été dès le début embrassé par les habitants parce que il a offert un moyen rapide de transport dans la ville. Au contraire, tant le tram que le Proastiakos n'ont pas vraiment pu offrir une solution de transport alternative à la voiture. Leur planification et fonctionnement ne facilitent pas les habitants. Les trajets de bus n'ont pas été adaptés pour alimenter ces nouveaux moyens de transport mais ont continué à rentrer en compétition avec ceux-ci. Le tram est extrêmement lent et n'a pas la priorité. Les arrêts de Proastiakos sont difficilement accessibles, le train passe chaque 1 heure et le passager est obligé de changer son train à Athènes pour continuer son trajet. Ainsi l'augmentation de circulation de la voiture a continué à s'augmenter avec le même rythme. De 1990 jusqu'à 2004, le nombre de voitures été augmenté de 121% arrivant, à la périphérie d'Attique à 610 véhicules par 1000 habitants. (ELSTAT greek statistics)



2017



ATHENES AUJOURD'HUI (2009-2017)

L'atmosphère d'euphorie, d'optimisme, les attentes et les espoirs qui sont nées avec l'organisation réussie des Jeux Olympiques se sont malheureusement dégonflées quelques années plus tard. Toute cette activité était malheureusement en disproportion avec les possibilités économiques du pays à l'époque. La grande majorité des installations Olympiques n'ont pas été exploitées à l'avantage de la ville et des habitants et ont été abandonnées ou désertées.

La profonde crise économique va venir encore une fois changer le parcours du pays. La Grèce ne peut pas facilement planifier et appliquer une politique économique complète en raison de ses obligations vers l'Union Européenne. Pendant ces 8 années, la récession a causé une grande chute dans tous les domaines de l'activité économique⁵⁷ et particulièrement celui dans celui de la construction. Parallèlement, l'entrée et l'installation au pays de milliers d'immigrés et de réfugiés, nourrit et détériore les grands problèmes sociaux et économiques déjà existants. Cette situation a touché encore plus fortement les régions à l'Est de la périphérie qui faisaient déjà face à une détérioration.

Cette situation, en combinaison avec l'explosion constructive des années précédentes a laissé une grande ressource bâtie d'habitations ainsi que d'espaces d'activité professionnels (secteur tertiaire, commerces, bureaux, entreprises) qui sont venus s'ajouter aux friches industrielles. Suite à l'Olympiade, en plus des installations olympiques, des énormes espaces publics ont été libérés au long du front marin (ancien aéroport, front marin de Faliro) ainsi que d'autres régions à l'intérieur de la ville. Avec ces données, dans le cadre du nouveau rôle de la capitale en tant que pôle internationale de services financiers, commerciaux, maritimes et touristiques, se développent deux processus parallèles qui ont comme but l'exploitation financière de l'espace : d'un côté une gentrification progressive des régions centrales de la ville et de l'autre côté, les grandes espaces libres, les grands ensembles bâtis et des installations, sont au centre de l'intérêt du domaine du Real Estate.

⁵⁷ perte du 25% de la richesse nationale, chômage au 30% et plus de 50% parmi les jeunes

LES TRANSPORTS

Le domaine de transports suit aussi les nouvelles données. Les entreprises de transport public sont en processus de privatisation. L'entreprise du chemin de fer national (OSE) est divisée en six filiales. La TRENNOSE, responsable pour la gestion des transports passagers est achetée par TRENITALIA. Pour le reste des filiales (gestion des infrastructures et des installations ferroviaires, gestion immobilière, gestion des travaux, gestion d'entretien et de réparation du matériel ferroviaire) le processus est en progrès. Concernant les transports passagers, toute l'attention de TRENNOSE est focalisée au développement et la modernisation de la ligne Athènes – Thessaloniki dans le but de la rendre complète. Concernant les transports cargo, leur futur est fortement lié avec l'évolution du port commercial qui appartient à COSCO.

Le reste des transports publics, à part du métro, continuent à fournir un service insuffisant, et à ne pas pouvoir couvrir les besoins de la ville. Ainsi la voiture privée continue à constituer le premier choix pour les habitants, maintenant profondément enraciné à la culture même du grec contemporain. Malgré la crise économique, en 2017, se sont introduits en Grèce peu près 160.000 nouvelles voitures, représentant une augmentation de 21% par rapport à l'année 2016,⁵⁸

⁵⁸ le nombre de véhicules en 2015 se levait à 8.760.431, parmi eux 5.107.620 sont de voitures et 1.323.000 de camions (source: ELSTAT greek statistics)

Il devient donc compréhensible, que n'importe quel essai d'une intervention substantielle, fait face à deux obstacles:

- Le manque de ressources financières
- Une grande partie de la propriété publique (immobilière, installations, infrastructures, entreprises), sont en processus de privatisation.

Sous ces conditions, il devient pratiquement impossible de concevoir et réaliser un plan d'intervention centrale à grande échelle qui pourrait améliorer la situation au profit de la ville et de ses habitants. Toutefois, des opérateurs locaux (municipalités), sociaux (associations environnementales et culturelles) et scientifiques (école polytechnique d'Athènes), continuent à réclamer des zones et à soumettre des propositions réalistes pour des interventions à de grandes ou petites échelles.

Bien sûr l'histoire ne finit pas ici. Une perspective optimiste mais réaliste en même temps, serait d'avoir une véritable collaboration entre la société et ses opérateurs, l'Etat et les investisseurs présents ou futurs, pour aboutir à de projets qui vont tenir compte des besoins de la ville, des habitants et de l'environnement. Cette ville, avec son paysage, son histoire et sa richesse culturelle peut encore beaucoup offrir.

L' AXE

« Aucun nouveau tracée n'a été fait depuis 1910»

G. Sarigiannis

LE RESULTAT D'UN LONG PARCOURS SOLITAIRE

Malgré le grand potentiel infrastructurel du chemin de fer pour un pays avec la morphologie de la Grèce, une « culture ferroviaire » n'a plus pu s'enraciner⁶⁰ après la guerre. Le réseau ferroviaire suit son long parcours de rétrécissement, pour être aujourd'hui marqué plutôt par son absence. Pour donner quelques chiffres exacts :

- La densité de la circulation ferroviaire en Grèce ne correspond qu'au 40% de la densité moyenne européenne ou à 1/8 de celle de la Suisse
- Le rapport entre la longueur du réseau ferroviaire par surface du pays ne constitue que le 35% du rapport moyen européen ou 1/4 de celui de la Suisse.⁶¹

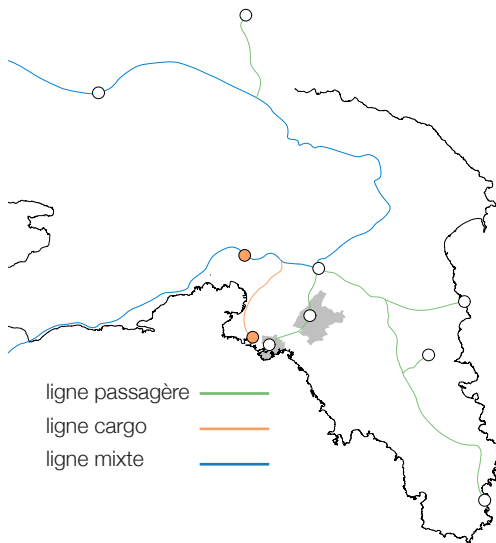
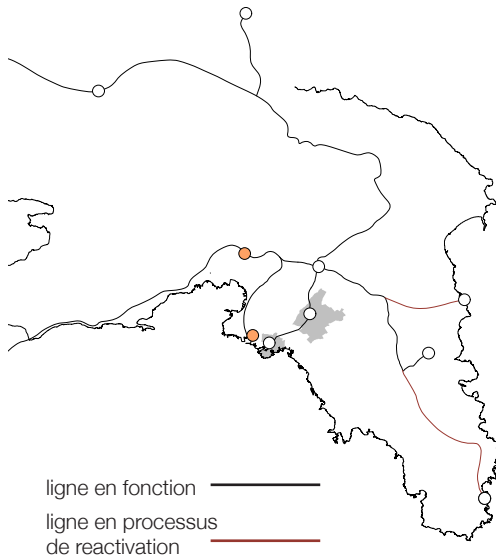
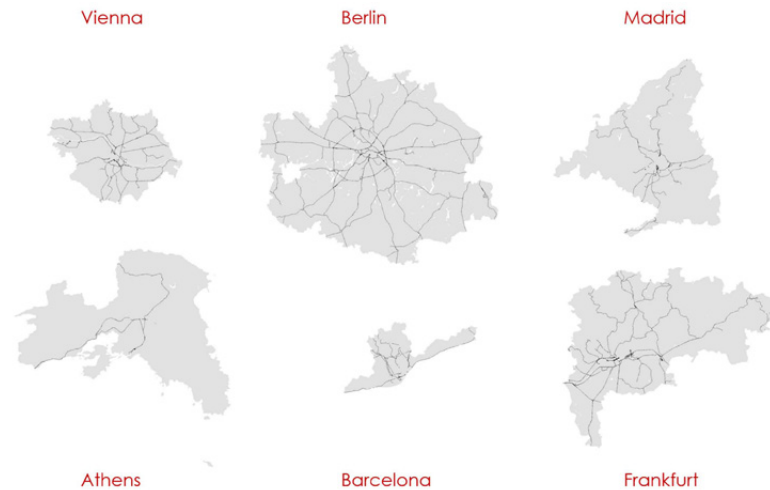


image: le tracé du chemin de fer aux grandes villes européennes et leur périphérie
source: CODE ATHENS



60 A. PERIĆ, *Code: Athens! : railway and city development in Athens*, Zurich, ETH Zurich, IRL (Institute for Spatial and Landscape Development), 2016

61 B. SCHOLL *et al.*, *Code: Patras : Railway and City, Test Planning method in Patras*, Zurich, ETH Zurich, IRL (Institute for Spatial and Landscape Development), 2015

Nous avons vu, malheureusement à plusieurs moments dans l'histoire, que dans son conflit avec la voiture, ce dernier était toujours le grand vainqueur. Tandis que la ville d'Athènes n'a pas été faite pour la voiture, elle a même tardé de l'accueillir, elle a regardé passivement sa conquête par ce nouveau moyen de transport privé.⁶² La voiture et les grandes industries automobiles et pétrolières, posaient toujours un obstacle à son développement et la position de l'Etat les dernières nonante ans était constamment négative envers les transports ferroviaires⁶³. Pour le peuple, la voiture a été vu comme le « rédempteur d'Athènes par les chaînes d'un tissu dépassé⁶⁴ » Le temps qui est consacré aux transports étant long et l'habitant semble ne pas accepter de laisser ce temps « se perdre » et préfère donc se transporter dans son espace privé, loin des frictions de la vie quotidienne, « comme si il n'est par encore sortie de chez lui ou comme si il est déjà rentré »⁶⁵

Le chemin de fer est un moyen de transport très fort mais pour qu'il soit économiquement rentable il faut qu'il opère à tout son potentiel, ce qui est loin d'être le cas. Il suffirait simplement de mentionner pour le cas d'Athènes, que la liaison la plus substantielle pour le fonctionnement d'une grande ville, port passager – centre-ville – Aéroport, ne peut pas se faire de manière directe à cause du fait que la partie du corridor ferroviaire entre Athènes et le Pirée n'est pas encore électrifiée (la fin des travaux est prévu pour 2018). Avec qu'une seule voie actuellement en service parmi les plusieurs existantes (2-4) mais inactives, la fréquence ne peut que rester très basse (1 train qui passe chaque heure) et les correspondances inefficaces, situation qui diminue extrêmement l'attractivité du train régional Proastiakos. Cette sous-opération du chemin de fer empêche sa viabilité. Vu la masse passagère journalière très faible, ses revenus ne recouvrent actuellement que le 10% de ses dépenses fonctionnelles, contre le 100% dans des pays comme la France ou la Suède et le 110% en

62 L'histoire de la voiture à Athènes ne fait compte même pas 50 ans. T. VLASTOS, « Athènes et transport public. Passé, présent, futur », dans *Des chariots au métro - 170 ans de transports publics Athènes-Pirée-Periphérie*, Athènes, Militos, 2007

63 *La du réseau de métro a été complété avec un retard de 50 ans (2004), et aurait été probablement encore repoussé si ce n'était pas pour le besoin autochtone de la connexion du nouvel aéroport avec la ville à travers un réseau de transport ferroviaire (train et métro)* G. SARIGIANNIS, « Transports ferroviaires et chemins de fer suburbains », École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2016

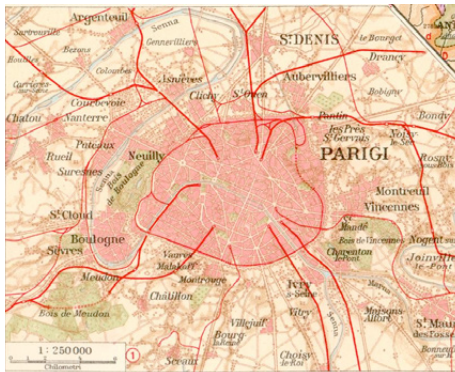
64 T. VLASTOS, « Athènes et transport public. Passé, présent, futur », *op. cit.*

65 *Ibid.*

Autriche ou en Grand Bretagne. Il est donc actuellement piégé dans ce cercle vicieux du quel il peut difficilement s'échapper. L'Etat et OSE n'ont les moyens de financer ni les travaux infrastructurels du réseau et les installations ni les travaux d'entretien et de modernisation des trains. Parallèlement, la politique de OSE est soit d'augmenter le prix des billets soit de diminuer ou même d'abolir des trajets qui ne présentent pas un taux de remplissage suffisant avec comme résultat une diminution encore plus forte de son utilisation ⁶⁶

LA STRUCTURE DU RESEAU À ATHÈNES

Avec son arrivée au 19^{ème} siècle, le train était le seul moyen de transport en dehors des limites des villes. Les gares constituaient des éléments importants dans le tissu urbain et devenaient un point de référence de la vie sociale. « Faisant autrefois figure de lieu animé, la gare assumait une fonction comparable à celle de l'église ou de la poste, elle constituait un centre de gravité pour la commune »⁶⁷. Dans les grandes villes européennes on observe souvent le dispositif d'un grand anneau aux limites de la ville que le train pénétrait à des points spécifiques pour arriver au centre de la ville aux « gares de tête ». Au niveau du transport passager, le but du train était de transporter les personnes, qui habitaient à l'extérieur du tissu urbain, à leur lieu de travail qui se situait à la grande ville en proximité.



À Athènes le dispositif est différent. La connection entre les deux pôles, Athènes – Pirée était deservie par la première ligne ferroviaire, le train électrique (HSAP). C'était ceci qu'avait le caractère passager. Les deux autres lignes avaient plutôt un rôle de transport de marchandises-produits-matière première. On observe que cet axe ferroviaire ne traversait pas la ville mais il passait plutôt à sa périphérie. La gare centrale

source: G. SARIGIANNIS, Transports ferroviaires et chemins de fer suburbains

66 *Ibid.*

67 E. REY et S. LUFKIN, *Des friches urbaines aux quartiers durables*, Lausanne, Presse polytechniques et universitaires romandes, 2015

d'Athènes n'est pas une « gare de tête » mais une « gare de passage », le terminus de la ligne se situant au Pirée⁶⁸. On peut ainsi constater une particularité de la structure du réseau :

La vraie « gare de tête » de la ligne se situait au port, mais la partie jusqu'à Athènes était un axe de caractère commercial qui traversait une vaste zone de cultures agricoles et ensuite des installations industrielles et artisanales et au long duquel se posent les ensembles de réparation et d'entretien (Leuka, Agios Ioannis Rentis).

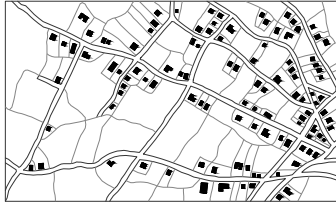
Cette ligne avait une fonction passagère sururbaine, surtout à partir d'Athènes parce qu'elle reliait la capitale avec la zone plus vaste de la périphérie où se situaient aussi les autres zones industrielles (Corinthe, Chalkida, Koropi, Laurio). Ceci donnait à la gare d'Athènes un statut de terminus pour le transport passager, vu que les habitants utilisaient plutôt l'axe du train électrique pour se déplacer entre le centre-ville et le port. Les habitants du Pirée et les quartiers ouvriers étaient de toute façon installés à proximité des industries où ils travaillaient.

Suite à la forte désindustrialisation du Pirée et à l'installation des nouvelles industries tout au long des grands axes routiers et à la promotion des transports routiers pour les marchandises, cet axe ferroviaire entre ville et port a perdu son rôle et a commencé à sous-opérer. Malgré les travaux de modernisation et la « réactivation de la ligne » en ligne purement passagère, dans le cadre de Jeux Olympiques (2004) l'axe était peu utilisé. Au niveau du transport régional entre Athènes et Pirée, les habitants qui n'utilisent pas leur voiture se servent de la ligne du train électrique, qui fait maintenant partie du réseau du métro, ou du tram. En plus un grand nombre de bus fréquentent les axes routiers qui courent au long du chemin de fer et qui rentrent donc en concurrence avec ce dernier plutôt que de l'alimenter. Parallèlement, au niveau interurbain il existe une forte concurrence avec les autocars KTEL dans laquelle s'est encore une fois le train qui perd.

68 G. SARIANNIS, « Transports ferroviaires et chemins de fer suburbains », École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2016



Agricultural land



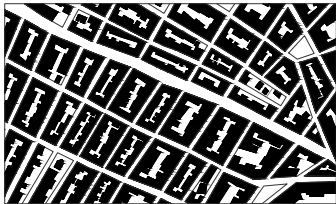
Shettlement of dwellings



State Implementation Act



State Implementation Act



Growth

Évolution du tissu d'Athènes

source: Elaionas, an enclave in Athens, Fotakis Aleksandros

LE TISSU AU LONG DU CORRIDOR FERROVIAIRE

En regardant d'en haut la péninsule d'Attique comme elle a été configurée en 150 ans, le tracé du train n'est plus lisible aujourd'hui. Ce qui est immédiatement lisible est la zone qui l'entoure, ou, plutôt la zone qui l'étouffe. Cette vaste zone « d'entre deux villes », qu'en 30 ans a connu ce renversement violent, s'est transformé d'une vaste aire agricole verte qui entourait la ville en une grande aire de dépôt de « tout ce qui polluait, tout ce que la ville desirait pas »⁶⁹, investie par le tissu urbain. Une grande zone qui ne suit aucune logique géométrique urbaine, une grande « exception », dont le contour se trace par les limites des différents maillages des tissus environnants.



69 N. BELAVILAS, « Route Pireos », sur *Action des Citoyens de Moshato*, mesopotamia-mosxato.blogspot.com, http://mesopotamia-mosxato.blogspot.com/2015/12/blog-post_30.html, 30 décembre 2015



Agricultural land



Shettlement of industry



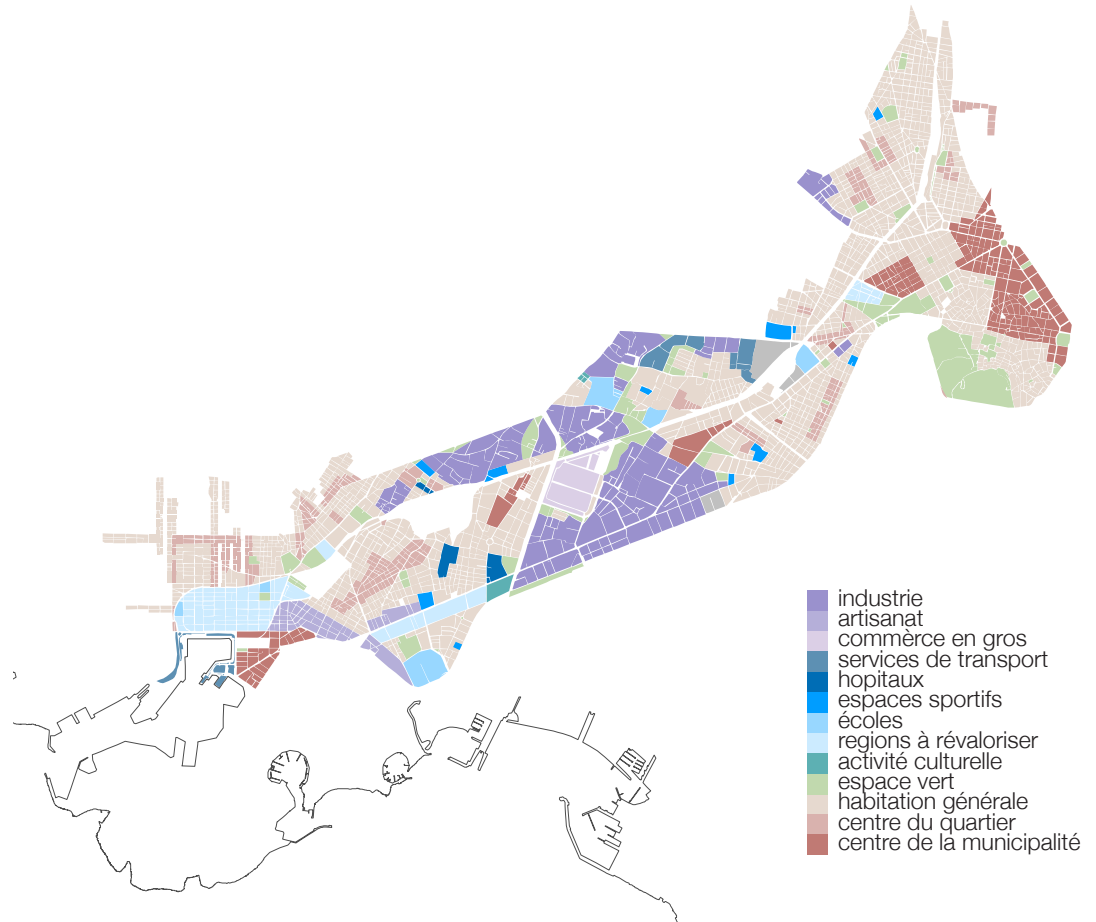
Unorderly growth of industrial activity













Évolution du tissu d'Elaionas

source: Elaionas, an enclave in Athens, Fotakis Aleksandros

Si on essaie d'observer de plus près pour comprendre la nature de ce tissu avec lequel le corridor entre en contact au long de son passage, nous nous rendons vite compte qu'il s'agit d'un « patchwork » d'un grand nombre d'affectations différentes, jetées sans aucun effort de rangement, dans cet espace entre port et centre-ville.



Ce plan représente les différentes affectations comme ils ont été définies par le Plan Général d'Affectations (ΓΠΣ). Ce que ce plan ne peut pas représenter et que nous allons essayer de regarder de plus près, est l'image qui présente ce tissu aujourd'hui.

-  1. Espace libre public avec une présence verte
parc, place, cour d'église
-  2. Habitation
soit comme seule affectation soit avec la présence d'une affectation professionnelle au rez-de-chausée comme de
commerces, de cafés, de bureaux...
-  3. Habitation mixte
dans le même bâtiment coexistent les habitations avec des activités artisanales, industrielles, ateliers, garages
-  4. Bâtiment d'activité commerciale, de bureaux, d'entreprises, centre commercial (mall)
-  5. Bâtiment de services publics
écoles, universités, églises, centre médical, installations sportives, post, banques...
-  6. Industrie légère, artisanat, garages, ateliers, dépôts, entreprises de transport
affectation d'habitude bruyantes
-  7. Espace non bâti (terre, béton)
-  8. Espace non bâti mais avec une fonction
vente de matériel de construction, parking, dépôt
-  9. Bâtiment désaffecté, abandonné ou même en ruines
-  10. Espace d'activité culturelle
espace artistique polyvalent, musée, théâtre, cinéma







LE CONTACT DE L'AXE AVEC LA VILLE

Le chemin de fer, malgré tous les avantages qu'il offre comme moyen de transport, présente toujours un problème important: il coupe le tissu de la ville en deux. La connexion entre les deux côtés pose toujours un défi qui devient de plus en plus complexe, plus le corridor est large. De ce point de vue, l'axe ferroviaire à Athènes ne présente pas autant une coupure dans les quartiers qu'il traverse : le train circule que sur une voie, avec une vitesse réduite, vu que les arrêts se situent à une distance de 1km, approximativement, l'un de l'autre. En plus, avec un nombre de passages (à niveau, souterrain ou en forme de pont) suffisants, la connexion entre les deux côtés est possible. Les éléments qui posent un problème parce que ils créent une interruption dans le tissu du quartier sont les ensembles des d'installations ferroviaires au





Rouf



Ag. Ioannis Rentis



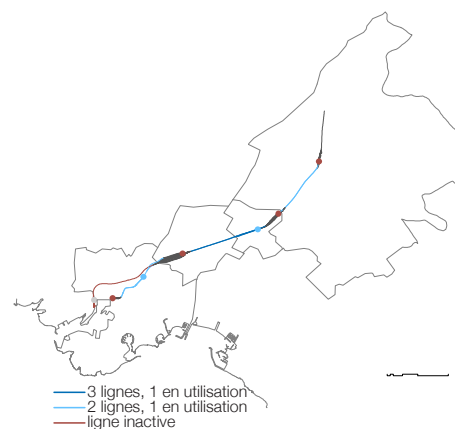
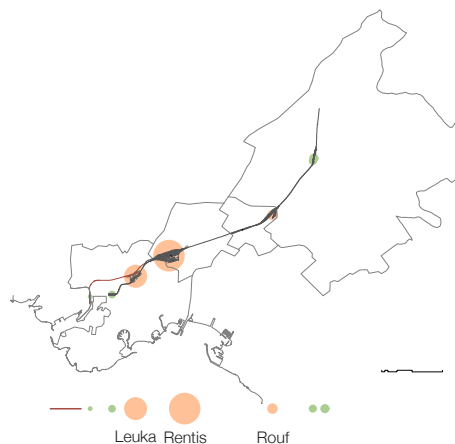
Leuka

long de l'axe :

- Ensemble d'entretien et réparation lourde à Leuka
- Ensemble de dépôt et réparation légère à Agios Ioannis Rentis
- Petit ensemble de service cargo et de chargement de véhicules privés à Rouf

En raison de leur fonction, ces ensembles restaient toujours des ensembles fermés, sans aucun lien avec le quartier qui s'est développé autour. Les grandes halles, installées chronologiquement avant qu'un tissu urbain se cristallise aux régions qui longent l'axe ferroviaire, suivaient leur propre logique. Orientés en fonction de la disposition des rails, ils étaient positionnés de telle manière pour pouvoir servir leur fonction et faciliter le mouvement du train. À l'époque où cette vaste région était couverte par des installations ou de zones de cultivassions, la population qui habitait en proximité de ces ensembles était composée par des ouvriers qui travaillaient à ces lieux. Ensembles industriels et quartiers se développaient en parallèle et les uns influençaient la disposition spatiale des autres. Durant la période de l'après-guerre, aux années 1960, avec l'installation des grands axes routiers, l'activité industrielle du Pirée a commencé à se diminuer. Ainsi la ligne ferroviaire a commencé progressivement à perdre son caractère commercial. Les installations ferroviaires ont commencé à sous-opérer. Avec la promotion très forte de la voiture, le chemin de fer n'a pas pu réapprovisionner cette perte avec une fonction passagère. En même temps, suite à la grande vague migratoire interne, ces quartiers ont commencé à se densifier et d'absorber des habitants qui n'avaient plus un lien avec les industries. Ces ensembles ferroviaires ont été entourés par un tissu urbain dense et se sont trouvés enfermés dans la ville. Leur activité est donc devenue problématique pour les habitants. La désactivation de la ligne de Péloponnèse en 2007⁷⁰, a eu comme résultat qu'un grand nombre de bâtiments est tombé à l'abandon. Actuellement la plupart de leurs bâtiments sont hors service. Pourtant le fonctionnement de certains parmi eux pose un obstacle au changement de leur affectation et leur intégration au tissu urbain. Ils restent ainsi de grands ensembles sans aucun lien avec le quartier et les activités des habitants, très présents mais au même temps très absents. Tandis que pour la plupart de villes se sont les points des stations qui établissent un véritable point

⁷⁰ Discussion avec D. Kardaras, mécanicien de l'ensemble ferroviaire de Leuka



de suture entre les deux cotés du corridor ferroviaire, le grand paradoxe à Athènes est que les arrêts sont situés à l'intérieur de ces zones qui constituent les lieux les plus découpés par le tissu, et même leur accès semble difficile. À cause aussi de la grande surface qu'ils occupent leur traversée dévient aussi très problématique.

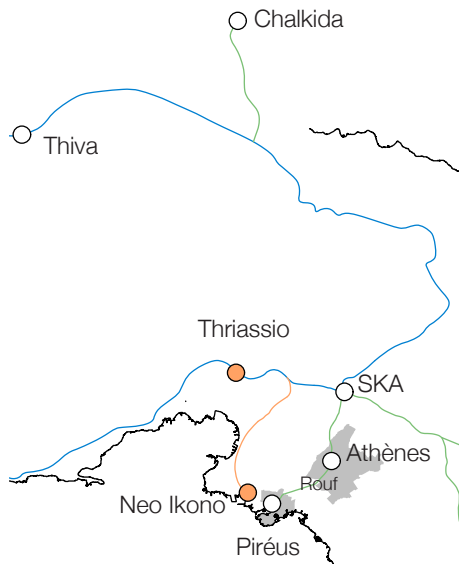
On peut maintenant comprendre que ce corridor ferroviaire se trouve malheureusement en une position très défavorable. Ses 4 gares, entre le terminus au Pirée et la Gare centrale d'Athènes, semblent « perdues au milieu de nulle part »⁷¹, sans être intégrés dans un réseau de transport public pour les alimenter et les connecter avec le tissu urbain environnant. Comme il a déjà été mentionné, tout le reste des transports publics rentrent en une concurrence avec le train en courant de manière parallèle à ce dernier et ainsi ne lui laissant pas la possibilité d'apparaître nécessaire.

Telle une autre rivière Kifisos, qui coule entre Athènes et le Pirée pour alimenter la péninsule, et auquel il reste de moins en moins d'eau, sans affluents pour le remplir, de plus en plus exsangue et pollué par la ville...

UN REGARD VERS LE FUTUR

Suite aux travaux de modernisation des rails pour leur utilisation en tant que ligne passagère (Proastiakos) en 2004, le train a connu une brève période d'utilisation avant de retomber lentement en voie de dégradation, fortement accélérée ces dernières années par la crise économique. Récemment un nombre de nouveaux projets de modernisation de cet axe sont soit en cours de discussion entre les opérateurs concernés soit même en phase d'exécution prévue d'être complétés dans l'année 2018 ⁷²:

- Travaux d'électrification, signalisation et télécommande de la partie Pirée – SKA, dernière partie non électrifiée de la ligne Pirée-Chalkida (Thiva)
- Travaux de modernisation de la Gare centrale d'Athènes dans le but de la rendre le véritable nœud de la circulation ferroviaire actuellement située à la station de SKA. Le grand but de ceci est que le trajet direct Pirée-Athènes-Aéroport soit établi qui va constituer un pas très importants pour le développement et l'attractivité du chemin de fer
- Travaux de soubassement des voies ferrées dans la zone de Roof (1,8 km de long) et enterrement complet d'une partie de 600m (tunnel du Roof)
- Transfer à Thriassio de toutes les installations d'entretien et réparation des locomotives (actuellement situées principalement à Leuka et une petite partie à Agios Ioannis Rentis), où sera aussi le centre du stockage et de la distribution des conteneurs CARGO relié avec le port des marchandises, transféré graduellement la dernière décennie à la partie ouest du Pirée (Neo Ikonio).



72 G. PANTELAS, *Code: Athens! : railway and city development in Athens, op. cit.*

PLAN DIRECTEUR D'ATTIQUE 2021

Dans le cadre du nouveau plan directeur, publié en 2011, se définit le nouveau rôle de l'Attique en tant que nœud économique, commercial, maritime et touristique au niveau national, européen ainsi que mondial. Un accent est mis sur le rôle des deux pôles Athènes - Pirée en tant que centres de services de gestion et administratifs avec un grand spectre d'activités ainsi que sur la mise en avant de l'identité historique, l'héritage culturel et le paysage naturel attique. La valorisation de la ressource bâtie pour l'installation des activités tertiaires est encouragée. Dans le même cadre se pose comme objectif l'amélioration de la qualité de vie pour tous les habitants de manière équivalente.

Concernant les lignes directrices pour la reconstruction du tissu urbain et l'espace public, une collaboration doit s'établir entre des interventions et l'échelle locale et l'échelle métropolitaine. La priorité est prévue d'être donnée à des régions qui font face à de problèmes importantes de dégradation ainsi que les lieux qui ont une position stratégique et pourront à travers leur revalorisation influencer positivement de régions plus vastes. C'est important, à ce point, de mentionner que au cas de l'axe ferroviaire ainsi que de la friche ferroviaire à Leuka plus en particulier, tous les deux critères s'appliquent. Si nous souhaitons revaloriser l'environnement urbain c'est considéré fondamental se concentrer sur le terrain déjà à travers de programmes de réhabilitation de lieux dévalorisés, la réaffectation de la grande ressource bâtie désaffectée et s'éloigner de la diffusion des nouvelles affectations en dehors du tissu existant. Plus spécifiquement, sur le domaine de réaffectation, se favorise la caractérisation des bâtiments importants en tant que préservés et leur « remplissage » avec de programmes culturels d'une gamme internationale qui va promouvoir le rôle de la capitale en tant que métropole culturelle. Concernant des interventions à la grande échelle, se favorise la création de parcours verts qui vont connecter de pôles historiques, culturels et naturels. Finalement, pour la vaste zone de Elaionas, sont prévus des nouvelles installations de programmes et des affectations commerciales et tertiaires qui ont besoin la disposition d'une surface, ainsi que de programmes d'innovation et de sciences (parc technologique) en collaboration avec les unités universitaires qu'y sont déjà installés (Université d'agriculture d'Athènes, École de Beaux arts). En parallèle, le secteur secondaire, non polluant, est conservé et soutenu. L'objectif est de rendre son aspect multifonctionnel un avantage pour Elaionas pour que l'habitation puisse aussi se renforcer. Un grand outil pour Elaionas est bien

sur la mise en valeur de son énorme héritage industriel.⁷³

Le vrai « résumé » de la lecture de ce grand rapport appelé Plan directeur D'Attique 2021 est donc que malgré la gravité de la situation et le grand besoin d'intervention, rien de concret n'est prévu pour la revalorisation de cet axe. Comme dit G. Sarigianis, il ne suffit pas de dresser une liste de « vœux pieux ». La situation est arrivée en une impasse et ce qu'il faut est une planification stratégique dans laquelle s'intégreront un nombre de projets avec des buts précis et surtout une marche à suivre coordonnée. Pour le moment ce que ce plan directeur offre est un grand nombre de buts généraux situés quelque part entre « renforcer le rôle des transports publics, renforcer le rôle international d'Athènes et du Pirée et obtenir une ville compacte, quand les seuls projets nationales (de grande échelle) qui avancent et se concluent concernent, pour la plupart de cas, le réseau routier⁷⁴.

Toutefois, des opérateurs locaux (municipalités, actions des citoyens), sociaux (associations environnementales et culturels) et scientifiques (école polytechnique d'Athènes), continuent à réclamer de zones et à soumettre de propositions réalistes pour des interventions à de grandes ou de petites échelles. Un nombre de projets est prévu pour la capitale et le Pirée, les deux « extrémités » de l'axe, dans le but de renforcer leur caractère en tant que pôle national et international ainsi que leur donner la qualité qui leur convient pour ses habitants ainsi que ses visiteurs. Les propositions pour le Pirée, qui ont pu se faire entendre grâce à des initiatives de la municipalité, de la section d'Architecture de l'Ecole Polytechnique d'Athènes et de ses habitants seront traités dans la troisième partie de ce travail.

73 ORGANISME DE PLAN DIRECTEUR ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT D'ATHÈNES, *Plan Directeur d'Athènes - Attique 2021*, Athènes, 2011

74 « Le Plan Directeur d'Attique 2009, Evaluation critique - Perspectives », Athènes, 22 juin 2009

LE BOULEVARD URBAIN – LE CORRIDOR CULTUREL – LA VOIE VERTE comme outils de la reconstruction urbaine

« La zone métropolitaine d’Athènes : une ville qui s’est développée principalement de manière linéaire au long des axes. Aujourd’hui que les problèmes de ce type d’évolution ont été compris, ces axes peuvent changer leur caractère et s’adresser aux habitants »

I. Polyzos⁷⁵

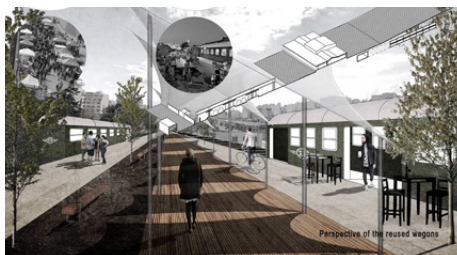
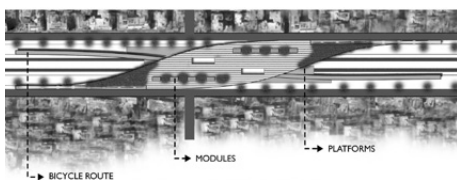
Les dernières années, se sont développées des idées autour de nouveaux types de mouvement des habitants des villes de nouvelle forme des espaces publics et ont donné naissance à un nouveau type d’urbanité.⁷⁶ Sur un texte écrit par le Laboratoire de l’Environnement Urbain de l’École Polytechnique d’Athènes, ce modèle de redéfinition des axes importants de transport peuvent donner la solution pour que la ville fasse un grand pas en avant. Plus particulièrement, en considérant le grand potentiel latent de la partie Sud-ouest de la périphérie en tant que champ d’application privilégié des interventions urbaines, trois axes qui peuvent revêtir ce nouveau rôle sont :

- Route Thivon comme Boulevard Urbain
- Route Pireos comme Corridor Culturel
- Axe ferroviaire comme Voie Verte

La position géographique et fonctionnelle de ces trois axes est de grande importance pour la sortie de la capitale vers la mer et le renforcement de la connexion des deux centres métropolitains en plein développement, Athènes – Pirée, connexion qui, comme on a vu était un but de grande importance depuis l’antiquité. Ainsi la revalorisation de ces axes est un point de départ fondamental pour le développement de cette vaste zone entre centre historique et port avec son tissu bâti très dense d’affec-

⁷⁵ EQUIPE DU LABORATOIRE DE L’ENVIRONNEMENT URBAIN DU NTUA, *Politiques de développement urbain durable à la Métropole d’Athènes*, Athènes, 2014

⁷⁶ *Ibid.*



Au soutien de cette idée viennent aussi les propositions développées pour le workshop de CODE Athens. Dans le cadre des efforts de développement et de la revalorisation de l'axe ferroviaire à Athènes, un Workshop a été organisé en été du 2015, sous le nom de CODE Athens, Railway and City Development in Athens, résultat de la collaboration entre l'Ecole Polytechnique National d'Athènes, l'Université de Partas et l'ETH. Professeurs de ces écoles, intervenants des autres écoles de l'Europe ont partagé les expériences de développement ferroviaire de leur ville, Vienne, Berlin, Madrid dans le but de mettre en avant l'importance du corridor ferroviaire d'Attique, en tant que le dernier morceau de l'axe Européen Hanburg-Athènes, ainsi que de donner de pistes possibles de réflexion pour son futur développement. À la fin des séminaires, les étudiants de ces trois écoles faisant partie du workshop ont eu l'occasion de proposer leurs propres idées concernant la revalorisation du corridor ferroviaire de la capitale en général ainsi que la revalorisation de la gare centrale d'Athènes en plus spécifique. Parmi les propositions l'idée de la voie verte au long du chemin de fer, comme partie d'un réseau plus vaste des espaces et de promenades vertes de la capitale, était très visible.

idées des étudiants dans le
cadre du workshop
CODE ATHENS

LEARNING FROM VALLADOLID⁷⁹



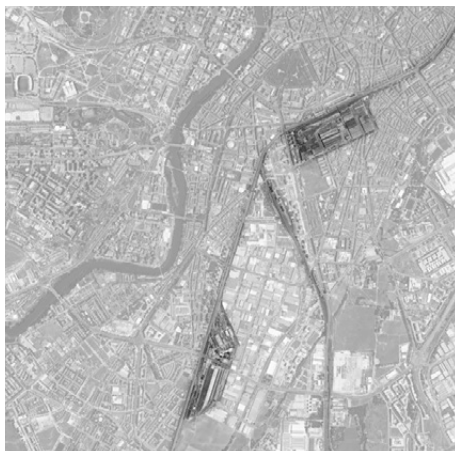
Un réseau vert

source: Proyecto: Modificación del PGOU con Ordenación Detallada de la Red Ferroviaria Central de Valladolid

En Espagne, la « carte forte » jouée pour gagner beaucoup de « parties » exigeantes et difficiles à grande échelle, est celle de mettre sous terre les éléments qui se posent comme de grandes barrières ou des fissures dans la ville. Ceci libère évidemment une grande surface vide qu'on peut ensuite rendre de nouveau à la ville. Dans le cas de la ville de Valladolid, « l'arrivée du train à grande vitesse, AVE, a donné l'opportunité à la ville de restructurer son schéma urbain ». Un concours a été lancé en 2009, par le Valladolid Alta Velocidad S.A. qui concernait, à part le corridor ferroviaire lui-même, 3 sites « attachés » à ce dernier, à savoir la gare de triage annexe et deux hangars d'entretien. Le point de départ reste toujours le même : une tranchée de voies ferrées (ici 6 km) sera enfouie dans un tunnel. La raison principale était que cet axe, ensemble avec la rivière Pisuerga, fracturaient la ville en trois zones ce qui « restreignait sérieusement la circulation dans l'axe Est-Ouest » condition qui se manifestait avec des « itinéraires routiers tortueux, responsables de gros bouchons »

Le bureau Rogers Stirk Harbour + Partners (prix), a développé un plan directeur pour la surface libérée qui porte le slogan « Connexions et Reconnexions: ce « treillis vert » superpose une nouvelle structure urbaine sur une ville qui manquait de cohérence ». L'objectif était de rendre Valladolid un modèle de ville durable et pour ceci « c'était nécessaire tout d'abord de repenser radicalement le tissu urbain de Valladolid avant de se focaliser aux zones d'intervention ». En utilisant comme base un axe piétonnier existant qui connecte la gare à la Plaza Mayor, les deux axes « établissent un cadre qui, au moyen de multiples améliorations de plus petite échelle, va tisser graduellement des liens entre les parcs et les places dissimilées dans le centre ville et les relier aux grands espaces verts en périphérie ». Ceci va créer un « grand réseau d'espaces ouverts et d'itinéraires piétons et cyclistes reliés aux transports en commun qui se développe à l'échelle de toute la ville ». Un élément autour duquel le plan est accroché est le nouveau centre de transports qui regroupe des axes de transports nationaux, régionaux et locaux avec le nouvel axe vert qui se déploie pour connecter les quatre coins de la ville avec son centre.

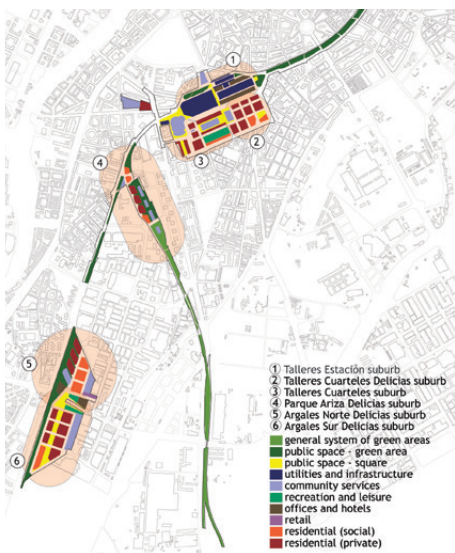
79 ROGERS STIRK HARBOUR + PARTNERS, « Alta Velocidad Masterplan », <https://www.rsh-p.com/projects/alta-velocidad-masterplan/>, s. d. ; ROGERS STIRK HARBOUR + PARTNERS, « Plan directeur de Velocidad Alta, Valladolid », 2016 ; « Proyecto: Modificación del PGOU con Ordenación Detallada de la Red Ferroviaria Central de Valladolid », s. d.



Par la transformation des 3 friches ferroviaires, 3 nouveaux quartiers vont émerger : Ariza – Talleres – Argales qui vont accueillir des programmes de logements, d'équipements et d'espaces publics et verts (parcs) ainsi que des hôtels et des bureaux. Un nombre d'édifices du mémoire ferroviaire, vont s'intégrer au nouveau plan urbain, suite à des travaux de restauration ou de réhabilitation pour les adapter à de nouveaux programmes publics.

Le projet n'a pas encore pu avancer vu que la phase d'enfouissement a été arrêtée en raison du manque de ressources financières. Ceci a initié une grande discussion concernant la question de si il est nécessaire d'enfouir les rails et si un projet urbain peut se développer sans adopter toujours la même solution.

On peut reconnaître le potentiel d'une telle solution urbaine. Trois nouveaux quartiers qui vont naître à travers la transformation des friches ferroviaires en friches urbaines actives de la ville, où de nouveaux bâtiments vont coexister avec les anciens édifices ferroviaires conservés et réaffectés. Ces quartiers seront connectés entre eux et aussi avec le centre-ville avec ce nouvel axe vert qui contient aussi, même si ici c'est par dessous, un axe ferroviaire. Le tout peut donc se lire et fonctionner comme un ensemble. C'est ainsi qu'il doit être conçu et ainsi devra évoluer.



La creation de trois nouveaux quartiers liés entre eux ainsi que avec le centre ville à travers le nouveau axe vert

SOURCE: ROGERS STIRK HARBOUR
 + PARTNERS, « Plan directeur de Velocidad Alta, Valladolid »

LEARNING FROM ODOS PIREOS

« Le cas de la rue Pireos est un exemple caractéristique d'un axe routier central d'Athènes, fortement marqué par le phénomène de désindustrialisation qui est en processus de transformation pour obtenir une nouvelle identité » Malgré le fait qu'il a encore un long chemin à parcourir pour pouvoir obtenir le titre d'un axe culturel, il constitue un symbole et un point de départ de l'effort de replanification à Athènes de la fin du 20^{ème} siècle, qui visait à la réadaptation des anciennes zones industrielles à la nouvelle réalité que l'évolution de la ville impose, tout en mettant en valeur leur histoire.⁸⁰

« En 1985, a commencé par la Direction de la Planification Urbaine du ministre de YPEXODE, une étude pour le réhabilitation et la mise en valeur de l'identité de la route Pireos (sur 8,5 km de longueur), complétée en Mars 1995. L'idée principale était la transformation de cette grande friche industrielle linéaire en axe métropolitain culturel, d'agrément et d'éducation tout en conservant une partie saine et non-polluante de son activité industrielle, encore en fonction à l'époque »⁸¹. Cette approche s'intègre dans un cadre plus vaste des années 1980 où, en Grèce aussi, l'architecture industrielle du 19^{ème} et début du 20^{ème} siècle, peut être caractérisée comme notable. Cependant, la reconnaissance du caractère architecturale des bâtiments industriels de cette route ainsi que l'intention de leur protection, rétablissement et réutilisation, peut être considérée innovatrice.⁸²

Pour la réalisation de ce but, une série de mesures ont été proposées pour protéger le caractère historique de cet axe concernant les affectations permises sur sa longueur, de règles de construction pour la sauvegarde de l'échelle déjà donnée par les industries existantes ainsi que leur protection et des mesures pour la gestion de la circulation. Le projet aurait ensuite pris forme à travers 9 interventions ponctuelles

80 M. MAKRI et P. SKAGIANNIS, « Desindustrialisation et transformation de l'espace. Le cas de la rue Pireos », lors de la rencontre 3^{ème} Conférence Nationale de "Spatialité, Urbanisme & Développement Périphérique", Volos, 27 septembre 2012, pg 2

81 N. BELAVILAS et F. VATAVALI, « La fin des géants, patrimoine industriel et transformations des villes. La transformation de la rue Pireos », lors de la rencontre 5^{ème} Rencontre Scientifique Nationale TICCIH, Volos, 22 novembre 2007

82 *Ibid.*

de réaffectation de bâtiments, nœuds, places ainsi que de zones entières en bord de route. En 1997, toute la zone qui s'étale aux deux côtés de la route a été caractérisé comme « fragment traditionnel de la ville » et 88 bâtiments, 45 industriels, 43 néoclassiques, ainsi que 10 façades ont été caractérisés à être préservées, constituant le décret le plus de plus grande échelle qui a été effectué en Grèce. La suspension d'un grand nombre de permis de construction, même si appliqué juste pour une petite durée, a empêché les gestes violentes et incontrôlables des agents immobiliers qui visaient à la démolition de petites unités industrielles pour la construction de grands centres commerciaux et ludiques.⁸³

« Toutes ces mesures ont établi un cadre légal assez puissant. L'expérience grecque a montré que rien que le fait de décréter des bâtiments comme étant à préserver allait conduire lentement à leur perte à travers leur abandon, leur effondrement ou même leur démolition illégale, jusqu'à la destruction totale de ce paysage historique comme cela s'est passé dans la zone industrielle du Pirée»⁸⁴

L'image de l'axe est actuellement marquée par la réaffectation de bâtiments industriels vides au moyen d'activités culturelles, comme déjà prévu par le plan directeur d'Attique du 1985. Menées par des initiatives d'opérateurs publics ou par l'administration locale, même si assez ponctuelles au début (années 1980), ces interventions se densifient dans la moitié des années 1990 avec l'implantation de programmes importants et commencent à révéler son potentiel à l'échelle métropolitaine.⁸⁵

Malheureusement ce potentiel n'a pas pu trouver appui dans le monde des affaires. De plus en plus d'industries ont commencé à donner leur place à des programmes plus « rentables », le cadre juridique n'étant pas suffisamment fort pour les protéger⁸⁶. Les grandes surface à disposition dans un lieu central de la capitale, au long d'un grand axe routier qui leur offrait une parfaite accessibilité, a attiré l'intérêt d'un nombre incontrôlable d'investissements privés qui ont réussi à s'y assurer des parcelles pour

83 *Id.*

84 *Ibid.*, p. 5

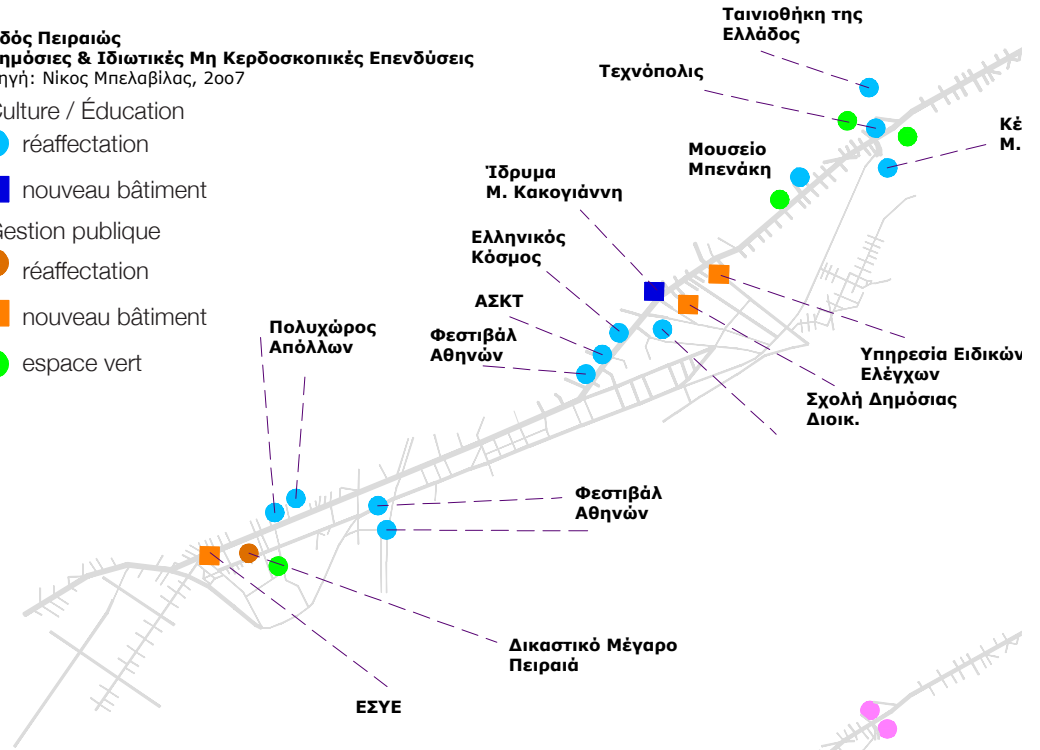
85 M. MAKRI et P. SKAGIANNIS, « Desindustrialisation et transformation de l'espace. Le cas de la rue Pireos », *op. cit.*

86 N. BELAVILAS et F. VATAVALI, « La fin des géants, patrimoine industriel et transformations des villes. La transformation de la rue Pireos », *op. cit.*

Οδός Πειραιώς
Δημόσιες & Ιδιωτικές Μη Κερδοσκοπικές Επενδύσεις
 Πηγή: Νίκος Μπελαβίλας, 2007

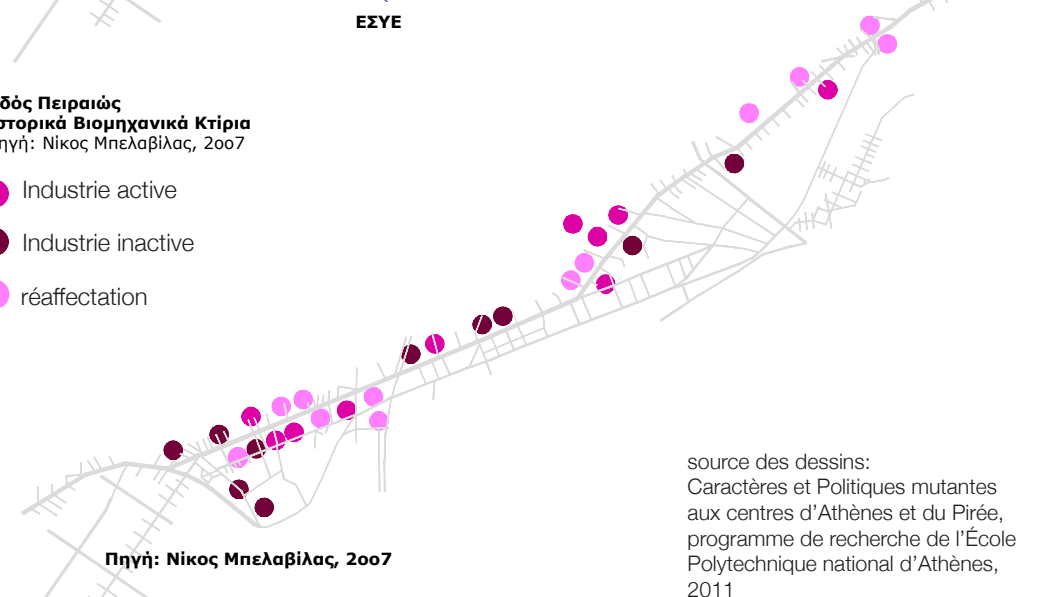
Culture / Éducation

- réaffectation
- nouveau bâtiment
- Gestion publique
- réaffectation
- nouveau bâtiment
- espace vert



Οδός Πειραιώς
Ιστορικά Βιομηχανικά Κτίρια
 Πηγή: Νίκος Μπελαβίλας, 2007

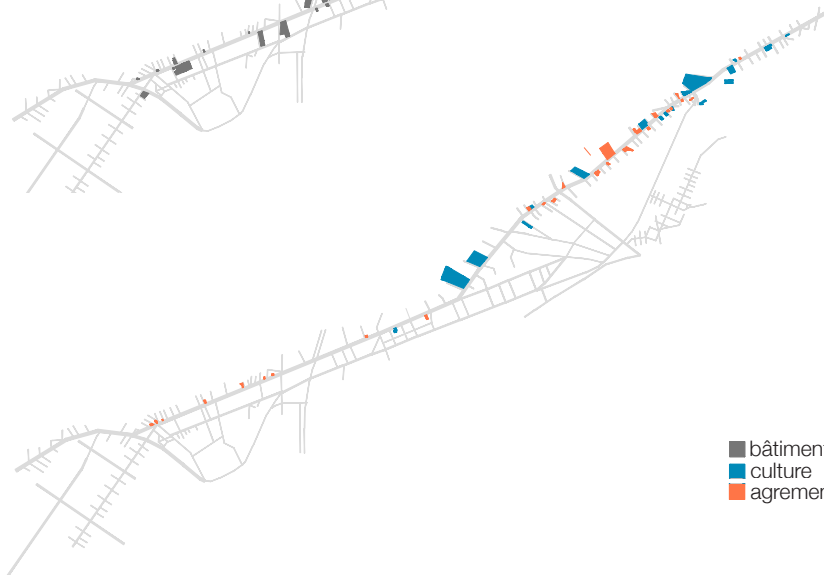
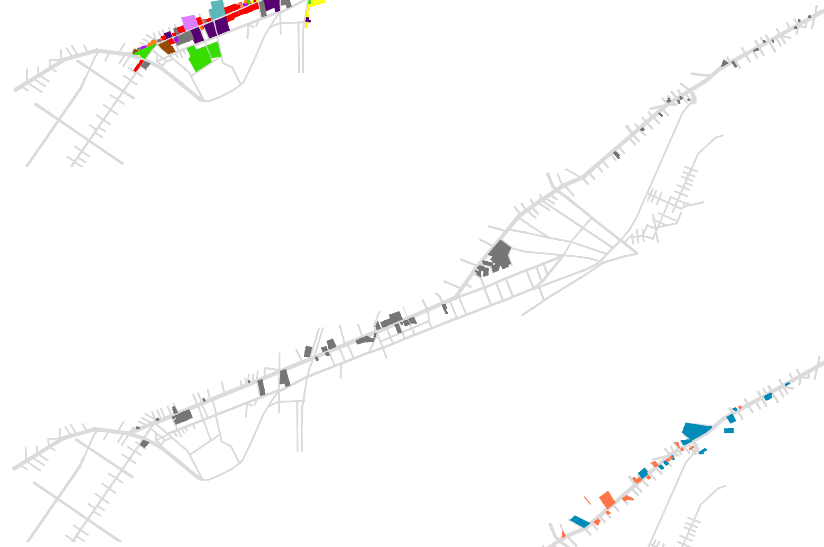
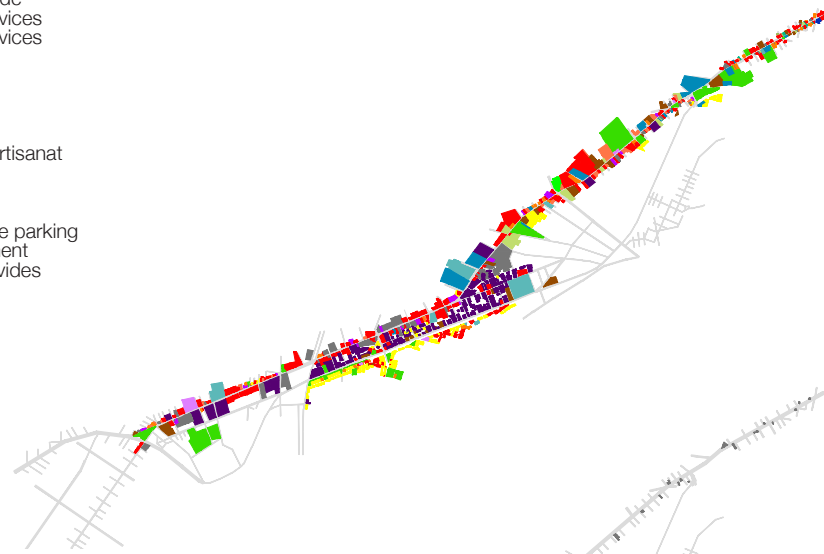
- Industrie active
- Industrie inactive
- réaffectation



Πηγή: Νίκος Μπελαβίλας, 2007

source des dessins:
 Caractères et Politiques mutantes
 aux centres d'Athènes et du Pirée,
 programme de recherche de l'École
 Polytechnique national d'Athènes,
 2011

- bâtiment vide
- bureaux-services
- bureaux-services
- gestion
- gestion
- agrement
- hôtel
- dépôt
- Industrie-Artisanat
- sport
- sport
- éducation
- bâtiment de parking
- stationnement
- bâtiments vides



- bâtiments vides
- culture
- agrement

investir dans d'autres types de programmes.

Ces dernières années, on observe plutôt l'installation de grands centres commerciaux et nocturnes, d'une faible qualité architecturale qui rentrent en conflit avec l'objectif initial et qui aliènent alloiwnoun le caractère industriel de l'axe en le rendant un « mosaïque d'affectations hétérogènes et contradictoires ». L'incapacité d'application d'une planification complète pour contrôler les affectations constitue le problème majeur pour la conservation de la valeur historique de la route Pireos, tâche déjà compliquée en raison de sa nature propre en tant que axe routier principal de la ville»⁸⁷

La mixité n'est pas forcément négative, mais sans un cadre officiel stricte pour gérer les affectations permises, elle cause la dégradation et l'anarchie dans le tissu qui se développe au long de l'axe.⁸⁸ Actuellement, le caractère historique et patrimonial de la route Piréos est assuré mais que dans un cadre théorique. Au niveau de la pratique, chaque intervention est restée très ponctuelle et isolée sans faire partie d'un grand projet linéaire, d'une vision pour la totalité de l'axe, d'un cadre prédéfini et d'un phasage. Le non traitement de cet axe comme une unité, avec son propre histoire et son identité, ses propres besoins quant à l'approche d'intervention, le rend malheureusement très vulnérable aux investissements privés incontrôlés et aux besoins particulières du moment⁸⁹. Actuellement, avec un nombre de monuments industriels à avenir toujours incertain, la route de Piréos est plus connue dans la conscience des Athéniens comme un axe d'activités commerciales et de plaisance nocturne.

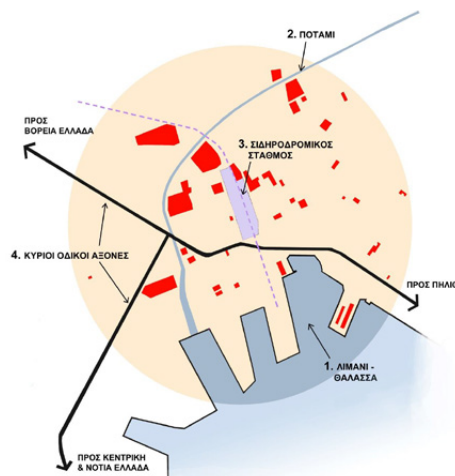
LEARNING FROM VOLOS

Volos, en tant que seul port de la Thessalie, a commencé d'avoir une activité commerciale importante pendant le 18^{ème} siècle jusqu'à devenir le centre économique de

87 M. MAKRI et P. SKAGIANNIS, « Desindustrialisation et transformation de l'espace. Le cas de la rue Pireos », *op. cit.*, p. 12

88 M. MAKRI et P. SKAGIANNIS, « Desindustrialisation et transformation de l'espace. Le cas de la rue Pireos », *op. cit.*

89 N. BELAVILAS et F. VATAVALI, « La fin des géants, patrimoine industriel et transformations des villes. La transformation de la rue Pireos », *op. cit.*



la Thessalie suite à son intégration à l'État Hellénique en 1881. L'industrie locale a connu un grand développement après la première guerre mondiale et jusqu'au début des années 1930 quand un grand nombre d'industries ont été construites et ceux du siècle précédent ont été modernisées. La crise du 1929 et la concentration de l'activité économique à Athènes, ont engendré la chute de l'industrie de Volos jusqu'au coup final de la deuxième guerre mondiale.⁹⁰

En 1980, le souvenir de la fermeture d'un grand nombre d'industries était trop présent, et le but des différents opérateurs était de trouver des moyens et des solutions pour les remettre en fonction. C'était un besoin très fort devant la vue d'une ville en train de perdre un de ses fragments les plus importants. Jusqu'au moment où il était devenu clair qu'il était pratiquement impossible de sauver leur activité. La plupart des industries étaient passées aux mains des banques ou étaient vendus à de nouveaux propriétaires, qui n'avaient pas le moindre intérêt pour la production industrielle.⁹¹

« 52 grand ensembles industriels, dont la plupart situés dans la partie centrale de la ville : 620.000m² d'espaces ouverts, 270.000m² de surface bâtie, sont invités d'offrir une nouvelle chance à la ville »⁹². Dans tout cet effort juste 12 ont été « perdus ».

Avec un grand effort des opérateurs publics de la ville et la comité d'Architecture de la préfecture ainsi que toute une ville, avec une homophonie impressionnante, soutient la conservation et la mise en valeur des anciennes industries historiques et leur réintégration au tissu urbain à travers de nouvelles fonctions.

La chose la plus importante de retenir est que un effort unique a été fait pour tous les bâtiments industriels comme un ensemble. Un rôle déterminant a été entrepris par :

- L'administration Locale

L'effet qu'elle peut avoir sur la promotion du potentiel d'un site et pour assurer

source: K. ADAMAKIS, *Les bâtiments industriels de Volos*

90 K. ADAMAKIS, *Les bâtiments industriels de Volos: Origine architecturale et rôle urbain*, Thessaloniki, Aristotle University of Thessaloniki, 2005

91 K. ADAMAKIS, « La valorisation du patrimoine industriel de Volos », sur *Architectonikes Maties*, www.greekarchitects.gr/gr 12 juin 2011

92 *Ibid.*



source: bibliothèque digitale du
Centre Historique communal de Volos
<http://www.diki.gr>

des ressources financières est très important. En plus, elle peut prendre un rôle décisif dans les conflits entre les différents utilisateurs – opérateurs dont les intérêts sont souvent très divergents.

À travers sa position naturelle entre l'État et les habitants, elle peut venir au soutien de leurs mobilisations et leurs demandes pour rendre leur ville meilleure.

- La Société Locale

la participation active de la société locale est aussi nécessaire. Les citoyens seront les premiers de vivre les résultats de toute intervention dans leur ville et doivent donc se mobiliser pour assurer qu'elle va constituer une amélioration et n'amènera pas plus de problèmes que ceux qu'elle devrait résoudre. Des nos jours, de plus en plus de citoyens se mobilisent pour exiger et valoriser l'espace de leur ville ou leur quartier à travers même leurs propres propositions

- Les établissements Polytechniques et Universitaires

Le rôle de l'Université de Thessalie était déterminant pour la sauvegarde de l'héritage industriel de Volos. Fondé en 1984, à une époque où la mentalité des opérateurs, privés et publics, était d'exploiter ces grandes surfaces prises par les industries, de manière la plus rentable possible, en les démolissant si besoin, il a acheté et sauvé une importante partie de la région en y logeant ses propres programmes et répartit ainsi ses sections dans le tissu de la ville. Cet exemple est repris par le Commune de Volos qui continue à acheter et réaffecter des bâtiments industriels après les années 1980. De la même façon, en 1994 l'École polytechnique d'Athènes a sauvé l'ensemble industriel de métallurgie de l'entreprise française à Lavrio en le transformant en parc technologique et culturel et continue de proposer des projets pour un grand nombre d'autres bâtiment industriels désaffectés.⁹³

93 N. BELAVILAS, « Archéologie Industrielle », *Kathimerini*, 7 janvier 2001

Un autre point important qu'il faut retenir est qu'il y a eu un effort d'intégration concertée pour l'ensemble des bâtiments de Volos. Même l'université de Thessalie a valorisé un groupe de bâtiments dont chacun avait son propre usage mais qui ensemble formaient un tout homogène.

Avec un grand effort de la part des opérateurs de la ville, qui a commencé graduellement à reconnaître leur valeur patrimoniale et le potentiel de ces grands édifices d'être utilisés pour répondre aux multiples besoins de la ville.⁹⁴ Comme but final il a été défini de traiter toutes les unités industrielles comme un grand ensemble à travers leur intégration dans un réseau industriel qui continuera à vivre à travers leurs nouveaux programmes. (TEE)⁹⁵. Il émerge de manière très claire quel rôle fondamental le facteur local peut avoir en sachant que en Grèce l'État a rarement montré des reflexes qui mettent en priorité la sauvegarde du patrimoine et la mise en avant d'une politique culturelle. La politique se dirige le plus souvent vers le marketing touristique et l'apothéose de l'investissement et des affaires.

94 A. DIMOGLIOU, « Archéologie Industrielle », *Kathimerini*, 7 janvier 2001

95 K. ADAMAKIS, « La valorisation du patrimoine industriel de Volos », *op. cit.*

LES NŒUDS ET LE FIL

Pour que le projet d'une éventuelle réaffectation sur une friche ferroviaire puisse vraiment « s'ancrer » sur ce terrain qui est rendu « instable » après ce grand parcours de transformations continues, il faudrait qu'il développe de « racines » profondes. Les friches en considération, au long de cet axe, malgré le fait qu'elles sont actuellement presque désaffectées, sont toujours liées par un « fil » commun. Ce fil commun leur a donné leur caractère et c'est leur interdépendance qui les a tenu en vie jusqu'à aujourd'hui parce qu'elles étaient tous partie d'un système fonctionnel. Il s'agit d'une importante particularité des friches ferroviaires et dans le contexte de Athènes peut constituer un avantage important. Le fait qu'ils continuent et fonctionnent comme un ensemble doit être préservé et ce fil ne doit pas être « coupé » mais rendu plus fort pour pouvoir continuer à les tenir ensemble pas seulement en souvenir d'une ancienne fonction.

Le renforcement de l'attractivité de cet axe, tout d'abord comme axe de transport, est la première étape à franchir, étape pour laquelle, comme on a vu précédemment, les pas indispensables sont en train de s'effectuer. Une augmentation de la fréquentation va « réveiller » cet axe et va le rendre une partie active de la vie quotidienne de la ville. Ceci va à son tour augmenter la fréquence aux lieux des stations et donc augmenter leur potentiel de devenir de véritables nœuds urbains que la ville pourra ensuite absorber. En même temps une revitalisation de ces grands « nœuds » actuellement inertes, en leur donnant des nouveaux programmes va augmenter leur fréquentation intentionnelle et l'axe ferroviaire sera là pour les desservir. L'un pourra nourrir l'autre et les deux ensemble, la ville.

L'idée de la voie verte, développée par I. Polyzos, propose un fil conducteur. On a vu avec l'exemple de la ville de Valladolid que cette solution urbaine a un grand potentiel. Pourtant est-ce que c'est une solution pour la ville de Athènes ?

LA CITTA DEI TRACCIATI

Les Athéniens, depuis l'antiquité, avaient une perception particulière de la ville et de l'espace public.

« Une des paramètres fondamentales du paysage grec antique était le caractère individualiste des Lieux (Topos), les bâtiments étaient des unités et ne pouvaient pas se soumettre à de compositions géométriques qui allaient symboliser un ordre plus générale. Les Grecs parlaient de l'espace comme l' « entre les objets », sans une valeur intrinsèque.»⁹⁶ Le mouvement dans cet espace inorganisé, ce « non-espace » était ce des « personnes libres entre la foule »⁹⁷

C. Norberg-Schulz

« La ville antique se constituait de lieux diverses et spécialisés et sa particularité, ce qui la rendait unique, était précisément cette unité, de ces lieux, comme un ensemble. Ces lieux étaient connectés par de parcours, aussi spécialisés, par de tracés qui constituaient une partie de la ville aussi importante que les lieux qu'ils connectaient. Tracés créés in situ pour unifier, avec évidence, de lieux qui devraient être reconnus de loin, comme de destinations obligatoires dans la ville et parcours de connexion, de simples rues de campagne, uniques parce que leur devoir était unique : d'incarner un aspect de la vie publique de la ville. Par conséquence, la forme de la ville, son architecture, se constituait par l'évidence monumentale de ses lieux mais aussi par celle des parcours qui l'unifiaient avec son territoire »⁹⁸

Giorgio Grassi sur la ville d'Athènes

Pour les Athéniens la notion de la ville s'identifiait à ses fonctions (lieux spirituels) et la notion de l'espace public aux parcours. La ville d'Athènes a toujours fonctionné ainsi. La logique de développement linéaire était toujours présente, durant toute les phases de son évolution, que ça soit les Makra Teixi qui liaient l'acropole avec le port, les parcours qui connectaient les lieux spirituels sacrés de la ville (route de Panathénées,

96 C. NORBERG-SCHULZ, *La signification dans l'architecture occidentale*, Liège, Pierre Mardaga, 1977

97 V. SCULLY cite dans T. VLASTOS, « Athènes et transport public. Passé, présent, futur », *op. cit.*

98 *Dieci progetti per la città greca*, Athènes, Programme HERACLES, 1997

route Iera), la route Pireos et les chemins de fer sur lesquels plus tard a été accrochée l'industrie, les grands axes routiers qui connectaient la capitale avec la périphérie.

Nous pourrions donc « se tenir » de cette logique et mettre en valeur la possibilité que cet axe ferroviaire nous offre pour établir un corridor vert à sa longueur qui va connecter de Lieux différents. Ce sont les nœuds, des friches ferroviaires, qui peuvent recevoir ce rôle de Lieux (Agios Dionysios, Leuka, Agios Ioannis Rentis, Rouf), où chacun, en fonction de sa position, sa surface, ses caractéristiques particulières, va obtenir une identité particulière, à travers une combinaison de programmes différents : espaces verts – activités culturelles – espaces sportifs – éducation et innovation.

L'axe ferroviaire peut devenir une fissure verte dans ce tissu en béton très dense. Pourtant la transformation des friches ferroviaire en une simple série de grands parcs (grands espaces libres verts) n'est probablement pas la solution la plus adaptée pour Athènes. Malgré son besoin pour des espaces verts, le parc ne constitue pas le premier choix de échappement-agrément des habitants, dans une ville avec un énorme front marin à sa disposition. L'expérience même d'Athènes a montré que de parcs qui ne sont pas fréquentés de manière régulière, qui ne font pas partie active de la vie quotidienne des habitants, s'occupent lentement par d'autres types « d'affectations » et se dévalorisent (Parc Tritsis, Parc Areos). L'Athénien, comme nous avons vu, ne perçoit pas l'espace vert en tant que Lieu de visite, en tant que destination mais plutôt comme une partie des ces parcours quotidiens. Si nous enrichissons donc les nœuds ferroviaires, avec de fonctions nécessaires pour la vie quotidienne des habitants et nous offrons de raisons d'arrêt et de rencontre, nous pouvons les transformer en « scènes d'un théâtre social »⁹⁹ à échelle locale, du quartier. En plus, si nous établissons à chaque nœud une fonction métropolitaine, propre aux caractéristiques de chacun, ces nœuds peuvent constituer de destinations pas seulement pour les habitants des quartiers autour mais pour la ville entière. Ainsi la voie verte, autre qu'un espace de promenade, recevra aussi un rôle actif en tant que tracé qui lie de Lieux importants de la ville.

Le chemin de fer, est jusqu'à maintenant une barrière qui attire la dégradation à sa longueur. La revalorisation donc de cet axe peut avoir un apport important aux quar-

99 F. PURINI *Ibid.*

tiers qu'il traverse qui pourront « s'accrocher » de ceci pour sortir de l'état de dévalorisation. Les friches ferroviaires qui éloignent les deux côtés de la ville et divisaient les quartiers pourront maintenant constituer les nœuds de suture. Dans les conditions actuelles, ses quartiers constituent les cibles du real estate et sont vulnérables au danger de gentrification. C'est donc très important que la société locale soit protégée.

Si la route Pireos se transforme en même temps un corridor culturel on peut observer un dispositif particulier. Deux axes ferroviaires parallèles, aux longs desquels courent une voie verte (axe Nord) et un corridor culturel (axe Sud), font réapparaître à la ville d'Athènes une version contemporaine des Longs Murs. Une proposition d'intervention qui sort de l'histoire propre de la ville que les habitants peuvent la sentir à eux et pas une solution étrangère. « Athènes une ville fluide, diffusée, sans de règles de planification sur un paysage historique précieux mais caché. Elle s'étale de manière homogène et avec très peu de points de référence, incapable d'offrir une image reconnaissable [...] Athènes les a « perdu » ses habitants parce que ils ne la connaissent pas. »¹⁰⁰ Ces deux axes peuvent constituer des nouvelles références à cette « Città dei tracciati » et donner tant à l'habitant qu'au visiteur l'occasion de la connaître et la comprendre.

100 T. VLASTOS, « Athènes et transport public. Passé, présent, futur », *op. cit.*



LE SITE



100 500 1km

L'EVOLUTION DU QUARTIER



Leuka est un quartier qui appartient à la municipalité du Pirée. Comme on a déjà vu au premier chapitre, la construction du chemin de fer lors des dernières décennies du 19^{ème} siècle, le remblayage du marécage et le besoin des commerçants et armateurs d'élever leurs entreprises au centre du Pirée ou près de celui-ci¹⁰¹ et à proximité de la côte, a mené aux années 1870 à la formation des quartiers industriels du Pirée aux zones situés au nord de la ville historique: Agios Dionysios, Kaminia, Leuka, Maniati-ka, Palia Kokkinia ont connu un grand développement à partir de la moitié du 19^{ème} siècle, développement qui a continué jusqu'aux premières décennies qui ont suivi la deuxième guerre mondiale.

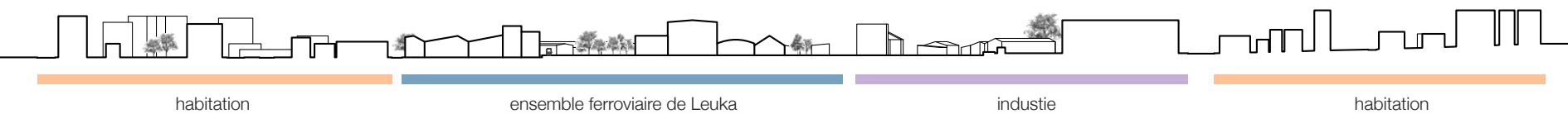
Parallèlement à l'installation industrielle et artisanale qui a connu un grand épanouissement dans ces quartiers, on a commencé d'observer l'émergence naturelle d'un tissu d'habitation : « L'urbanisation et l'industrialisation sont deux procédures qui continuent de s'effectuer en parallèle »¹⁰². L'installation des ouvriers en proximité des industries est venue s'ajouter au petit nombre des familles des agriculteurs et voituriers et ainsi les quartiers ouvriers du Pirée ont commencé à émerger.¹⁰³ L'installation des immigrants de l'Asie Mineure en 1922 a accéléré la formation du tissu d'habitation qui a continué à se densifier jusqu'à la deuxième guerre mondiale. En raison de la grande saturation du tissu urbain par les industries ainsi que le début de la désindustrialisation du port qui commence à s'observer aux années 1970, il n'y a plus de nouvelles industries qui s'installent dans ces régions. Suite à la désindustrialisation presque complète à la fin du 20^{ème} siècle, une grande partie des industries a été abandonnée, en créant de « taches » vides dans le tissu de ces quartiers subissant une lente dégradation.

101 E. GIANNOU, *Le cas de la région de Leuka du Pirée. De la dévalorisation environnementale à l'efficacité*, Athènes, École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2008

102 M. KOTEA, *La zone industrielle du Pirée (1860-1900)*, Athènes, Presses universitaires de Panteion University, 1997

103 V. KOUTOZIS, « Les quartiers du Pirée », <http://www.koutouzis.gr/synoikies-1.htm>, s. d.

Les traces restantes de ces bâtiments et ensembles industriels continuent à marquer le caractère de la région à travers leur typologie architecturale même si actuellement ce qui marque le plus c'est, pour la plus part leur image d'abandon et la mémoire d'une autre époque dont les traces ont depuis longtemps commencé à se perdre pour laisser derrière elle une image inhospitalière inhospitalier pour l'habitant et le passant.



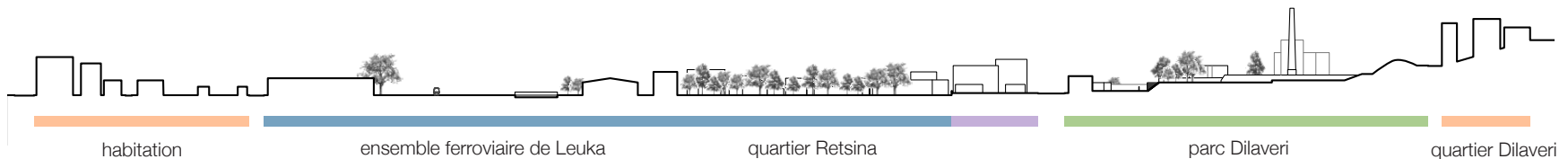
LA MORPHOLOGIE DU TISSU

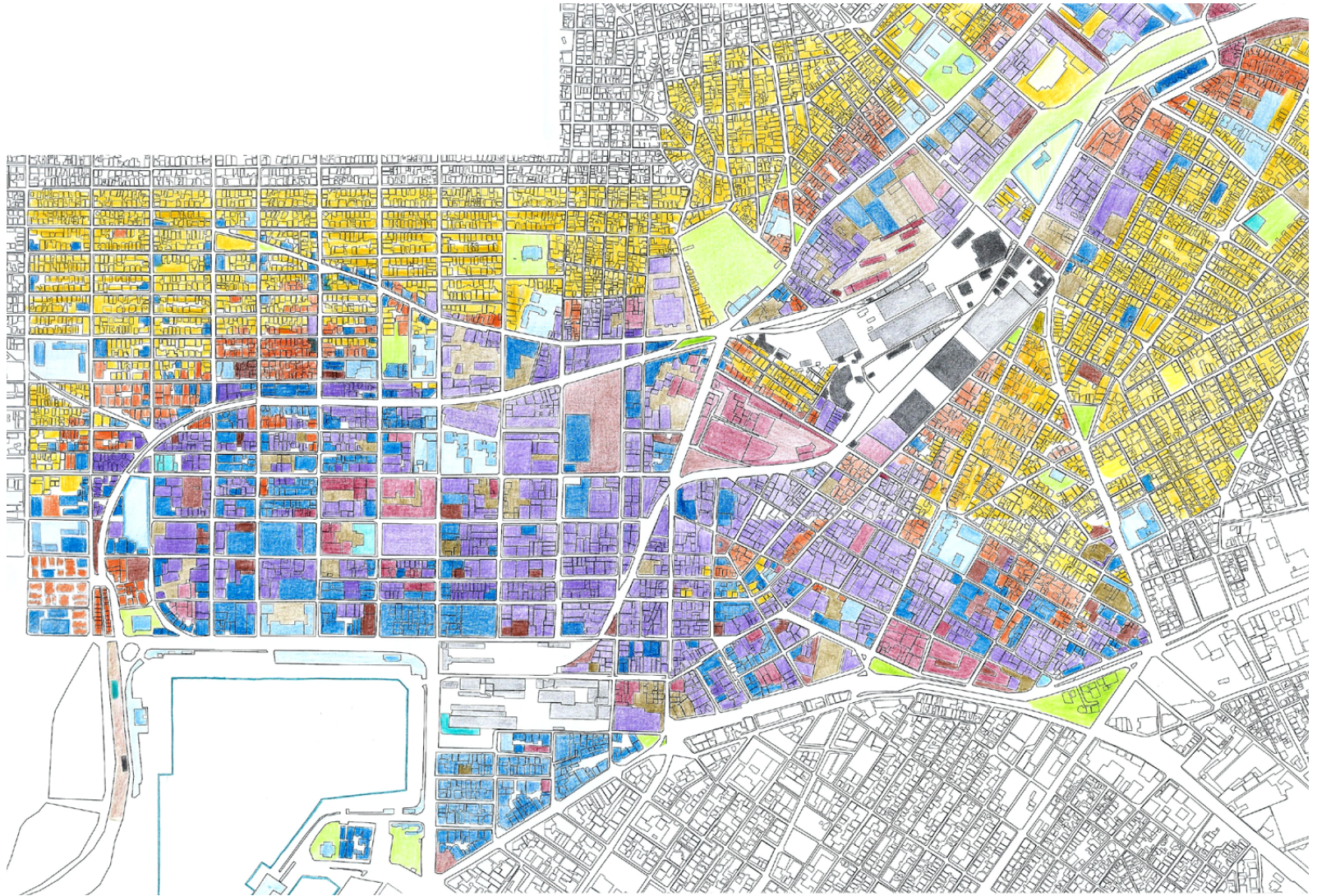
1. « le plein »

Comme tout au long du reste de l'axe, une grande mixité d'affectations est observée. Souvent cette mixité se condense à l'intérieur du même îlot: artisanat – industries – garages – dépôts – commerces de produits industriels – stations d'essence sont les affectations principales qui se logent souvent sous le toit des anciennes enveloppes industrielles, qui sont souvent même en mauvais état. Une quantité petite de bâtiments ou de services publics, et de bureaux sont aussi dispersés à l'intérieur de cette masse.

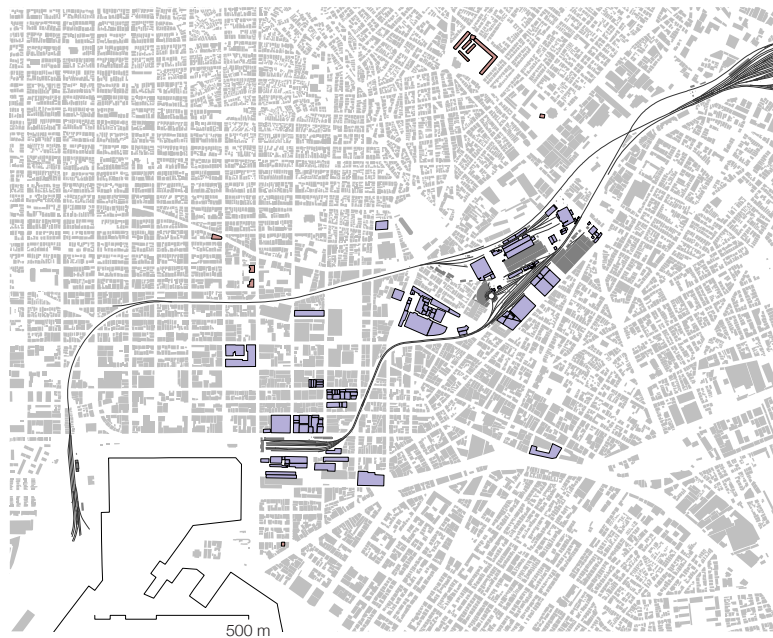
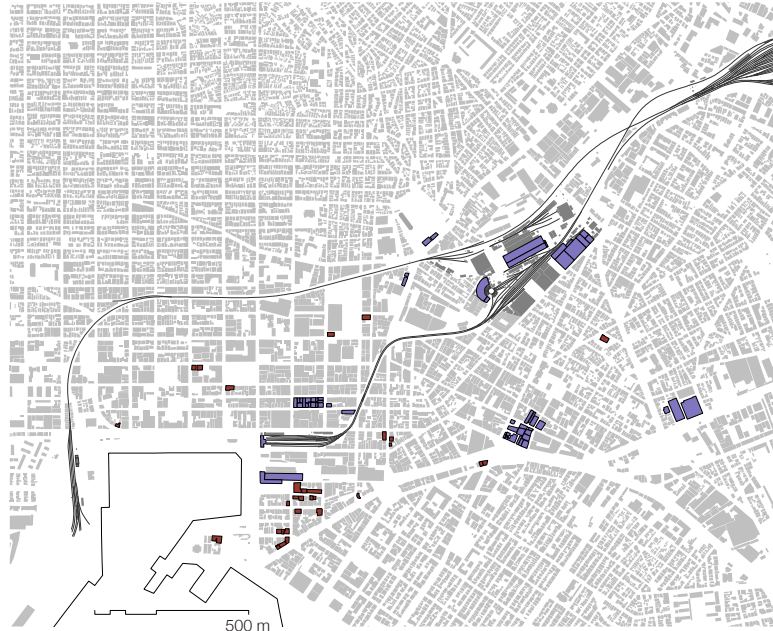
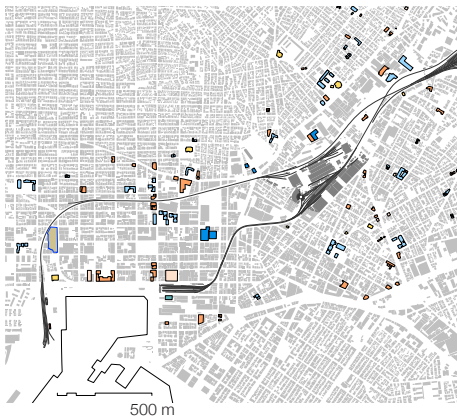
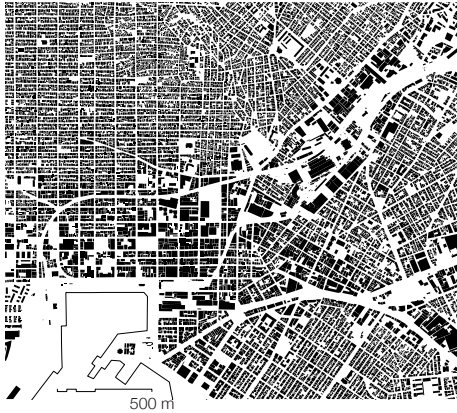
Ces affectations coexistent bien sûr avec l'habitation. Ici on voit que la présence de l'habitation devient plus forte ainsi que le tissu bâti devient plus dense en raison du fait que l'axe ferroviaire arrive au Pirée.

On observe que plus on monte vers le nord, par exemple le quartier de Dilaveri, la présence de l'habitation est plus forte et elle devient même l'affectation principale. On rencontre des immeubles d'habitation collective plus neufs de plus que 2 étages ainsi qu'un environnement urbain de meilleure qualité en raison de la colline. Plus on descend vers le Sud, et on se rapproche de la rue de Retsina, plus les habitations diminuent et plus l'industrie devient présente. Les habitations sont plus anciennes d'une typologie plus basse, composés d'un étage au dessus du rez-de-chaussé qui loge souvent des petites activités artisanales ou des commerces (photos de deux types d'habitation). La proximité aux industries donne plutôt l'image d'un quartier industriel, au contraire des quartiers d'habitation qui se situent plus vers le haut, et l'environnement urbain plus dégradé.





pour legende pg 61



- bâtiments industriels déclarés comme préservés
- bâtiments urbains déclarés comme préservés
- bâtiments industriels de valeur
- bâtiments urbains de valeur
- écoles
- sport
- églises
- supermarchés
- services publics



Industrie Restina



Industrie Dilaveri

Au quartier ouvrier de Leuka, à part l'installation des petites unités industrielles et artisanales, on voit la forte présence de quelques grands ensembles, dont les bâtiments, ou au moins leurs traces, sont encore présents¹⁰⁴ :

- Installations de Réparation et Entretien lourd du chemin de fer (1886)¹⁰⁵
- Industrie textile de Retsina (1871-1979)
- Industrie de briques Dilaveri (1902-1982)¹⁰⁶
- Industrie de métallurgie Vasiliadi (1860)¹⁰⁷
- Industrie Perdiki
- Industrie du savon Alepoudeli (1884)

Installés sur le terrain non-bâti de Elaionas, ils suivaient leur propre logique de disposition de leurs volumes, organisée de telle manière pour pouvoir servir leur fonction : le train, pour l'ensemble ferroviaire et le chemin de la production pour les industries. Aujourd'hui, ils se trouvent tous encerclés à l'intérieur d'un tissu très dense où l'habitation est très présente, habitation qui, pourtant, ne loge plus les ouvriers de ces usines mais de personnes qui se demandent pour le futur de ces bâtiments.

104 M. OIKONOMOPOULOU, *Désindustrialisation et Politique Culturelle. Le cas de la ville de Pirée*, Athènes, École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2011

105 ÉCOLE POLYTECHNIQUE NATIONALE D'ATHÈNES, *Équipement industriel historique de Grèce*, Athènes, Presses polytechniques Odysseas, 1998

106 *Ibid.*

107 <http://mlp-blo-g-spot.blogspot.gr/2014/12/Vassiliadis.html>



Industrie Perdiki

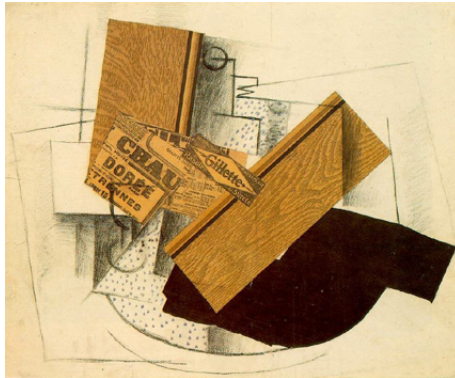


Industrie Vasiliadi



Industrie Alepoudeli

- Retsina appartient à la banque Nationale de la Grèce suite à sa faillite. La plupart de l'ensemble est en ruines. L'ensemble n'est pas accessible. Nous pouvons distinguer les trois cheminées avec leurs fours ainsi que certains autres volumes qui ont potentiellement une valeur architecturale et méritent la conservation.
- L'ensemble industriel de Dilaveri a donné sa place à un petit parc public suite à l'initiative de la Municipalité du Pirée. Trois cheminées ont été conservées, une avec son four, comme mémoire de l'ancienne industrie.
- L'industrie de Vasiliadi, suite à un incendie a été transféré à Drapetsona et l'ancien ensemble sous opérait jusqu'aux années 1980 jusqu'à son abandon. À sa place ont été construits des espaces de dépôt qui appartiennent à l'État, qui le louait à une entreprise privée.
- L'ancienne industrie de Perdiki est actuellement utilisée par la municipalité du Pirée comme l'espace de dépôt des camions d'ordure de la commune. La partie restante de l'ensemble industriel est caractérisée comme et son revalorisation fait partie des futurs plans de la municipalité.
- L'industrie Alepoudeli, suite à sa fermeture après la deuxième guerre mondiale pendant la désindustrialisation du Pirée reste abandonné mais en bon état jusqu'à nos jours. Ses propriétaires, probablement des héritiers de la famille Alepoudeli, se ne se sont pas occupés du bâtiment.



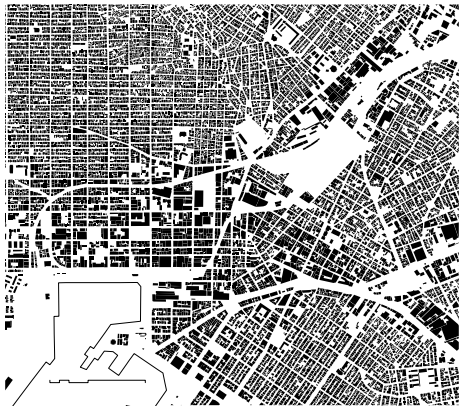
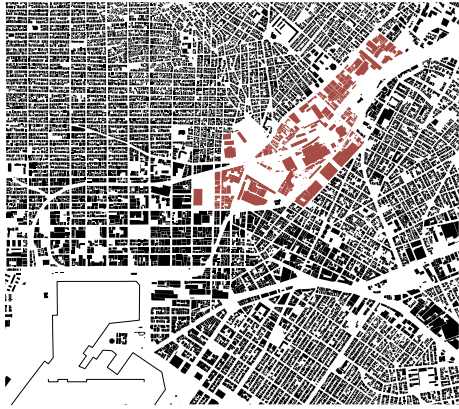
2. la géométrie

Si on retourne un instant quelques pages en arrière et qu'on regarde le maillage des tissus qui coexistent sur la péninsule d'Attique et ensuite on regarde de nouveau le maillage des quartiers industriels du Pirée, on observe qu'on a en micrographie toute la logique de la ville tracée et résumée dans ce petit morceau. Il ressemble à un « collage cubique » où chaque morceau de tissu différent essaye de trouver sa place dans ce tableau commun dont le centre semble être l'ensemble d'entretien. La différence est que ceci n'est pas le résultat de réflexion d'un urbaniste. Ceci est le résultat du site. Dans cet espace au nord du Pirée sont venus se converger une très grande qualité d'éléments :

- Le port (la géométrie-tracé de la côte existe depuis l'antiquité)
- L'axe de la route de Pireos (1834 mais la direction de l'axe existait depuis l'antiquité)
- L'axe de la route de Thivon (tracé déjà présent depuis 1882)
- L'axe de la première ligne ferroviaire Pirée – Thision (HSAP) (1869)
- L'axe des deux lignes du chemin de fer Pirée – Péloponnèse (SPAP), Pirée – Larissa (SEK) (1889 - 1904)
- Le maillage urbain de la ville historique du Pirée (1834)
- Le patchwork de la grande zone de cultures agricoles de Elaionas qui descendait au début du 20^{ème} siècle jusqu'au Pirée

Chaque'un de ces éléments, qui soit y existait depuis la naissance de la ville du Pirée, soit il est venu s'ajouter par la suite, a son propre tracé, sa propre logique et orientation et donc « impose » une différente géométrie à tout ce qui vient se placer à sa proximité. Le fait que ces éléments coexistent à cette zone relativement petite, a comme résultat ce collage de tissus de géométrie différente qui essayent de trouver de façons de se lier. Nous pourrions dire qu'il s'agit d'un grand collage de « règles », chaque'un essayant de « trouver de points d'attache » avec ceux qui viennent en contact en « adaptant » sa propre géométrie.

Néanmoins, si on fait une abstraction, malgré que chaque tissu suit une orientation différente, tous semblent s'intégrer dans une maille géométrique, non uniforme, mais d'une taille de « grain bâti » et une densité similaire. Au contraire, nous observons qu'il y a un grand morceau au long des rails qui semble avoir une autre échelle,



comme grande exception géométrique au milieu de cet assemblage de « règles » en provoquant une encore plus grande discontinuité dans un tissu déjà hétérogène. Un collage de mailles géométriques différentes qui essaient de se tisser ensemble, de bâtiments « d'échelle » et de mondes différentes qui essaient de coexister.

plan de masse noir -blanc pour
plein vide

3. « le vide »... bâti et non bâti

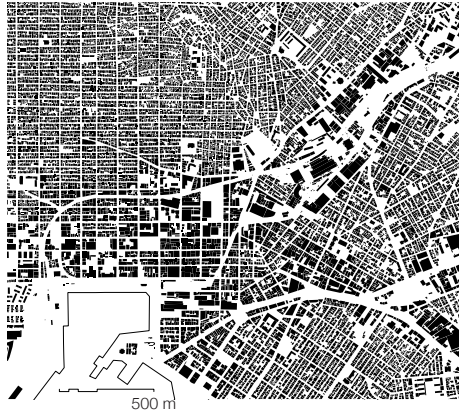
Ayant pris une bonne connaissance à ce point du travail, de la réalité très particulière de tous ces lieux, une série de questions importantes se naissent par rapport à la qualification de ce que sur le plan qui apparaît comme « plein » et ce qui apparaît comme « vide »

- Combien de tout ce qui apparaît comme vide sur le plan est vraiment un espace ouvert de qualité, qui s'offre aux habitants et visiteurs ?
- Combien de tout ce qui apparaît vide n'est-il pas finalement inaccessible ou une autre forme du « plein » non bâti ?
- Combien de tout ce qui apparaît comme plein n'est-il pas en fait abandonné ou désaffecté, une autre forme du « vide » bâti ?
- Combien de tout ce qui apparaît comme plein n'est-il pas en fait abandonné ou désaffecté, a encore une valeur, a encore de choses à offrir au quartier?

Sur toute cette surface de tissu dense, les seuls vrais espaces verts publics peuvent se lire sur la carte suivante. Pour tout le reste il ne s'agit que des espaces ouverts accessibles mais sans aucune qualité, des espaces ouverts mais « déguisés » en parkings ou dépôts, ou des surfaces vides ou terrains vagues inaccessibles sans aucune indication à qui ils appartiennent.

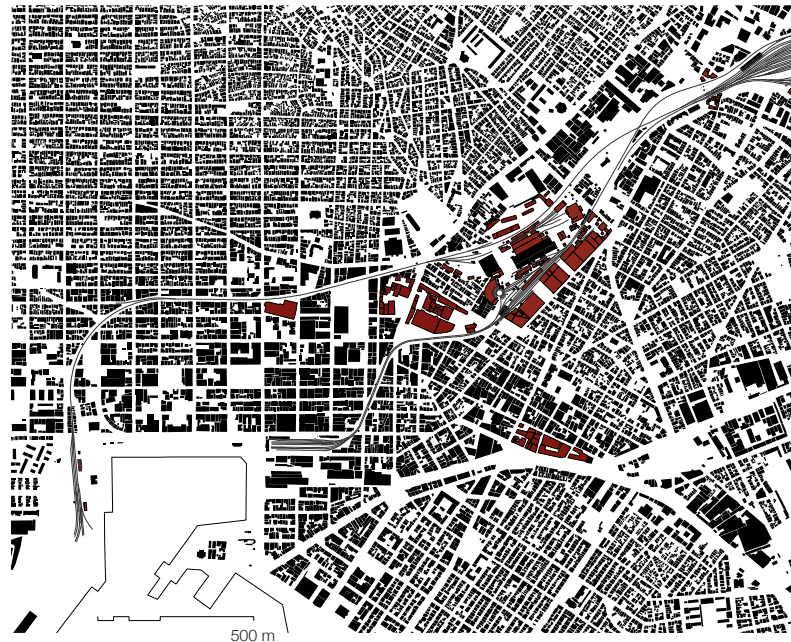
Le même type de travail a été fait pour la qualité du bâti. On observe que de grandes surfaces de l'ancienne zone industrielle du Pirée, est occupée par des ensembles bâtis désaffectés, certains parmi eux dans un état de ruines.

Nous pouvons dire que le potentiel de tous ces espaces et l'idée de les offrir à la ville et ses habitants et tant que de vrais espaces publics vient de manière très naturelle.



espace plein

- espace vert
- espace béton avec vert
- espace vide avec fonction
- espace vide
- bâtiment désaffecté



bati vide





4. la pollution

La pollution acoustique et atmosphérique font partie de l'« image » de ces quartiers. Pourtant ceux-ci ne sont pas le résultat de l'activité de l'ensemble ferroviaire qui, de toute façon sous opère, ni des petites unités industrielles. Ce problème est la cause de la route Thivon, une artère routière principale de l'Attique qui arrive au port du Pirée et qui accueille chaque jour un grand nombre de voitures et de camions qui desservent aussi l'activité professionnelle du quartier. Un autre aspect important est la pollution « esthétique » causé par le grand nombre de voitures stationnés qui occupent les trottoirs et le grand nombre des bâtiments désertés ou en ruines qui teintent l'image de Leuka avec une couleur d'abandon. Pourtant, entre ceux si, il y a encore des anciennes halles des bâtiments d'une autre époque, des hautes cheminées qui se confrontent aux hautes immeubles d'habitation, qui tiennent encore debout, sur leur même place et offrent une teinte d'espoir qu'ils ont encore de choses à offrir.



4. la société locale

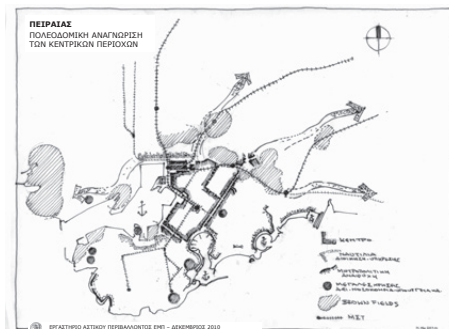
Leuka est un quartier qui, bien que piégé dans cette dévalorisation, grouille de vie et d'énergie de leurs habitants, des êtres humains qui se fréquentent, qui communiquent, qui ne sont pas impersonnels. Les habitants de Leuka - ce qui est très important à mentionner - se mobilisent et tâchent d'attirer l'attention de la municipalité et de l'Etat sur l'image de leur quartier. À plusieurs occasions ils se sont exprimés concernant le futur des anciens ensembles industriels abandonnés, qui se transforment en lieux d'accumulation des ordures et qui renforcent l'image de dégradation. Ils demandent leur nettoyage et leur transformation en espaces verte et publics vivants pour leur quartier, qui pourront accueillir aussi des activités culturelles comme de petites scènes théâtrales, un cinéma à ciel ouvert, organisation de manifestations, séances d'informations et de discussions parmi les habitants.¹⁰⁸



108 ACTION DES CITOYENS DU 4ÈME ET 5ÈME COMPARTIMENT DU PIRÉE, « LEUKA », <http://kinpolpir.blogspot.com/2009/06/>, juin 2009



source: mobilisation des citoyens du 4ème et 5ème compartiment du Pirée, <http://kinpolpir.blogspot.gr/>



legende:

- centre
- activité maritime (gestion et services)
- activité d'agément métropolitaine
- grands programmes
services publics, hopitaux, ministres
- friches
- transports ferroviaires



QUEL AVENIR POUR LE PIRÉE ? ¹⁰⁹

La proximité du site de la côte du Pirée est un de ses plus grands avantages et qu'il faudra encore plus valoriser. Comme mentionné au chapitre 2, le Pirée est le centre de réception d'un grand nombre d'idées et de projets, par de différents opérateurs qui visent à changer son image et lui donner un vrai caractère de pôle national ainsi qu'un « souffle » international grâce aux plus de 20 millions de touristes qu'il accueille chaque année.

LE PIRÉE COMME NŒUD DE TRANSPORTS PUBLICS

Un nombre de travaux importants sont en train de s'effectuer au domaine des transports publics qui vont établir le Pirée comme le plus grand nœud de transports du pays.¹¹⁰

- Les deux lignes du tram, Athènes – Faliro et Voula (district sud-est d'Attique) – Faliro vont se prolonger jusqu'au centre du Pirée
- Le Pirée est déjà relié avec le centre d'Athènes et les districts au nord de l'Attique à travers la ligne 1 du métro, l'ancien chemin de fer. Actuellement la ligne 3 du métro Aéroport – centre-ville – Aigaleo, va aussi de prolonger jusqu'au centre du Pirée
- La dernière partie SKA – Pirée est en train de s'électrifier, ce qui va rendre possible un trajet direct entre le port et l'aéroport
- Le port, le centre-ville et les quartiers du Pirée sont desservis par un réseau riche de bus
- Le Pirée est le plus grand port passagère et cargo du pays et un des plus grands ports de la Méditerranée.

La friche ferroviaire de Leuka, autre que l'accessibilité proche et lointaine qui lui est offert en tant que partie du lien historique Athènes-Pirée, à travers le chemin de fer, elle est situé en proximité du futur plus grand pôle de transports publics. Ce lien doit être renforcé parce que il pourra jouer que à l'avantage du nouveau projet.

¹⁰⁹ ce sous-chapitre a été basé sur: MUNICIPALITÉ DU PIRÉE, *Stratégie de la Municipalité du Pirée et Priorités de Développement, 2015-2019*, Pirée, 2015 ; MUNICIPALITÉ DU PIRÉE, *Pour la stratégie de l'Investissement Spatiale Complète (OXE) de la municipalité du Pirée*, Pirée, 2016



1. friche industrielle "Engrais" de Drapetsona
2. Station Agios Dionysios
Côte Ietionia et ancien portail
3. ancien murail
4. port Zea
5. port Kastella
6. friche ferroviaire de Leuka
7. route Pireos
8. Portail de l'ancien murail
9. centre
ancien agora
10. Neo Faliro

LE PIRÉE COMME UN NŒUD D'HISTOIRE

La côte culturelle du Pirée

La partie ouest du port passagère du Pirée, connu sous le nom Côte Ietionia présente un intérêt archéologique important. À ce lieu se situait le portail Ietionia de la ville antique fortifiée du Pirée ainsi que les ruines de la tombe de Themistoclis. Dans le cadre de mise en valeur des espaces archéologiques, d'Athènes et du Pirée, un nombre d'idées ont été proposées par de différents acteurs, mais tout est mis en pause suite à l'introduction de COSCO au port du Pirée.

La zone Industrielle de Agios Dionysios

La zone qui s'étale entre la côte et la ligne de chemin de fer inactive est la plus ancienne zone industrielle de la Grèce. Sur cette partie du Pirée coexistent une grande quantité de programmes et de bâtiments, accumulés pendant les années depuis le 19ème siècle, en établissant un environnement urbain et architectural très particulier avec un grand potentiel de développement. Son potentiel déjà reconnu par la commune du Pirée et Préfecture d'Attique l'a déjà qualifiée, ensemble avec le tissu au long de la rue Pireos, comme de zones à valoriser.

La gare terminus de Agios Dionysios

Cette ancienne gare terminus de la ligne Pirée – Péloponnèse, qui a arrêté son fonctionnement en 2004, est déjà passée à la gestion de la commune du Pirée. Un «échantillon» remarquable d'architecture ferroviaire de la Grèce qui pourra, grâce à sa position très avantageuse, en proximité de la côte culturelle du Pirée, profiter d'une visibilité importante. Pour celle-ci est proposé par la municipalité du Pirée sa réaffectation en espace muséal polyvalent qui pourra accueillir une série d'expositions temporaires consacrées à de différents thèmes culturels. Ainsi un réseau des espaces muséales peut commencer à s'établir dans la ville du Pirée, qui contient le futur musée des Antiquités Marines de la Côte Culturelle ainsi que le musée de l'histoire de la première ligne ferroviaire Pirée - Thésion à la station du métro Eléktrikos.

« Au Pirée, une unification classique des espaces archéologiques n'est pas possible, comme à Athènes, vu que il n'y a pas une zone continue de monuments. Les monuments antiques, neoclassiques, réfugiés, industriels de la ville peuvent être

«unifiés» et fonctionner de manière bénéfique si ils se combinent avec des réaffectations et des œuvres vertes dans une forme de réseau. Ainsi ils vont pas constituer de fragments dans un tissu urbain dense mais des unités avec une masse critique qui vont jouer un rôle important tant à la vie quotidienne des habitants que à l'image du visiteur »¹¹¹

LE PIRÉE COMME UN NŒUD DE PARCS

« Après le 19ème siècle », continue N. Belavilas, « avec la manière anarchique que la ville s'est développée, la création de grands espaces urbains libres n'a jamais été prévue sérieusement. La plupart de nouveaux espaces ouverts dans la ville ont juste émergé [...] La transformation en espaces verts publics »¹¹²

Dans le cadre d'une étude du Laboratoire de l'Environnement Urbain de l'école Polytechnique d'Athènes, la création de trois nouveaux parcs a été proposée dans le but de revalorisation des zones désaffectées du Pirée :

- Parc de la mer, à la côte du Pirée
- Parc de Faliro, au front marin de Faliro
- Parc ferroviaire

Concernant l'idée du parc ferroviaire, la municipalité du Pirée dans le but de définir un réseau de nouveaux tracés piétons au long desquels se développeront des activités d'agrément, il a demandé à la GAIAOSE la concession de la ligne ferrée inactive entre Leuka et Agios Dionysios à la commune du Pirée.¹¹³ L'idée c'était de transformer cette ligne actuellement abandonnée en une promenade piétonne d'intérêt culturel vu qu'il lie l'ancienne gare de Péloponnèse et la côte des antiquités (Ietionia Akti) avec l'ensemble industriel à Leuka et le parc de Dilaveri, en passant à travers la plus ancienne zone industrielle de la Grèce. Le projet proposé par le Laboratoire de l'Environnement Urbain de l'École Polytechnique d'Athènes prévoit même qu'une partie

111 N. BELAVILAS M. TRATSA, « Vert x3 au Pirée », *BHMAgazino*, 11 février 2011

112 *Ibid.*

113 GAIAOSE, *Rapport Technique concernant les Installations à Leuka du Pirée*, Athènes, 2011



reste en fonction pour le déplacement des touristes vers le port et une autre partie convertie en route piétonne au service des piétons et des cyclistes. La ligne inactive est finalement passée à la propriété de la municipalité et le projet retenu prévoit sa transformation en corridor vert et de mobilité douce. (piétons et cyclistes)

Dans tous les scénarios, dont l'objectif est de coexister, la grande friche ferroviaire de Leuka est toujours présente comme une partie importante d'un ensemble de lieux-éléments pour la revalorisation du Pirée, en mettant ainsi en avant toutes les qualités que sa réaffectation peut offrir:

- Train comme un fort moyen de transport public
- Bâtiments comme des monuments du patrimoine industriel national, une partie encore vivante de l'histoire de la ville
- Friche comme un potentiel espace public pour le quartier et pour le Pirée ainsi qu'un potentiel espace vert

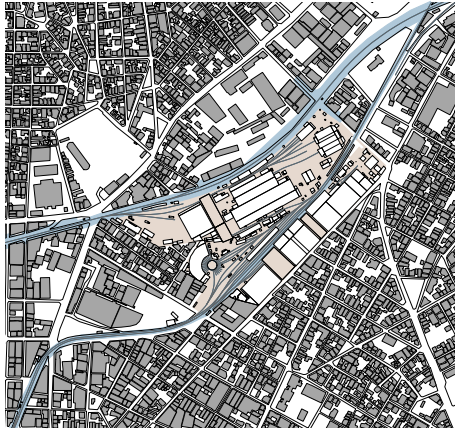
Ça devient clair que Leuka est un lieu d'une position centrale et stratégique dans le tissu urbain du Pirée, en étant très proche à ses fonctions métropolitaines et son port ainsi qu'avec une très bonne accessibilité aux transports publics. En tant que « prochain arrêt » après le départ du Pirée peut avoir un très grand potentiel de développement. Son lien avec la ligne inactive est d'une grande importance pour Leuka, si nous considérons ce futur axe vert de mobilité douce, comme le début de la voie verte qui pourra ensuite se propager sur la totalité de l'axe ferroviaire pour arriver jusqu'au centre d'Athènes. En même temps, le Ministre, l'Organisme du Plan Directeur et la Municipalité du Pirée ont adopté la politique Européenne en faveur de la réaffectation de ce type de lieux, et en faveur de la « ville compacte » au lieu de la diffusion des nouvelles affectations en dehors du tissu urbain existant.¹¹⁴ Cette friche ferroviaire présente donc un grand potentiel d'améliorer radicalement l'image de son quartier.

L'OBJET

« ...Les architectes de l'école polytechnique nous demandent constamment « ne touchez pas, ne touchez pas ces bâtiments! »... mais le temps passe et rien se fait... et les bâtiments pourront pas tenir pour longtemps encore... »

D. Kardaras,
Responsable Mécanicien OSE

Cette section a été basée sur le livre
« Equipement Industriel Historique »
édition Odysseas, Athènes 1998
complété par les archives
de GAIAOSE



surface de la parcelle (en orange):
122.863 m²



SPAP SEK plan topographique des années:

1918
1939
1978 - 1985

L'ENSEMBLE FERROVIAIRE DE LEUKA

Dès le début du 20^{ème} siècle il était l'ensemble ferroviaire le plus grand du pays et il est resté jusqu'au début du 21^{ème} siècle l'ensemble des installations de réparation des trains le plus important OSE (Organisation des Chemins de fer Helléniques).

OSE est le résultat de la fusion du SPAP (Chemins de fer Pirée – Athènes – Péloponnèse) et du SEK (Chemins de Fer de l'Etat Hellénique) en 1975. C'est pour ceci qu'on a la division du corridor ferroviaire en deux ainsi que l'organisation de l'ensemble de réparation en deux parties.

À la fin du 19^{ème} siècle, quand le réseau de chemin de fer vers le Péloponnèse était complété, il fallait installer un dépôt ainsi qu'un atelier d'entretien et de réparation du matériel ferroviaire. Vu que la gare-terminus du Pirée a été placée à côté de celle de la première ligne Pirée-Thésion (Elektrikos), l'usine centrale devait être construite à proximité ainsi qu'à l'intérieur des limites de la zone industrielle. C'est ainsi que la région de Leuka est choisie. La ligne, partant du Pirée, suivait une direction nord-est. Elle se croisait avec la rue de Thivon en passant autour de l'usine de Retsina avant de continuer vers la quartier de Rentis. C'est à cet endroit que la première Machinerie de SPAP a été construite en 1882. Parallèlement, en 1890 il commence très lentement la construction de la ligne Pirée-Athènes-Larissa. En 1899, les premiers rails sont posés dans la zone industrielle de Agios Dionysios, du côté ouest du port. Contrairement à la ligne de SPAP, l'usine de la ligne de SEK n'a pas été placée au même lieu que la Machinerie. La construction de ce type d'installations était impossible à l'extérieur de la zone industrielle en raison de restrictions imposés. C'est donc ainsi qui a été décidé la construction de l'usine de SEK à proximité de celle de SPAP.

Ces deux parties se posaient et se développaient tout au long des deux rails, quoique tangentes l'un à l'autre, sont indépendantes. La partie plus ancienne est celle de SPAP qui, fondé en 1882, gérait le réseau vers le Péloponnèse. SEK gérait la ligne Pirée – Larissa – frontières (de l'époque) dont la construction avait commencé les années 1890 et a été complétée pendant la période 1902 – 1909. Tous les deux ensembles exécutaient de travaux semblables : entretien et réparation des trains et du matériel ferroviaire ainsi que le stockage des pièces d'échange pour les trains. Ils restaient quand même deux espaces différents vu qu'ils appartenaient à des propriétaires différents mais aussi en raison du fait que les deux lignes avait une largeur de



voie différente:

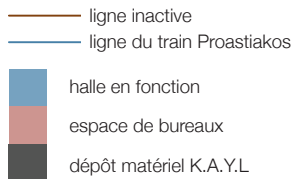
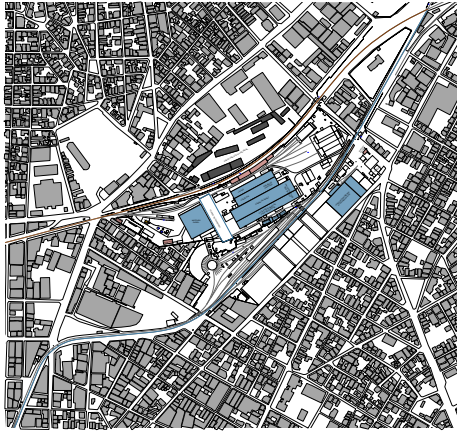
- au nord : ligne vers le Péloponnèse : 1 m (gauge métrique)
- au sud : ligne vers Larissa (et Thessaloniki plus tard) : 1,43 m (gauge normal)

Il faudrait ici mentionner quant au fonctionnement des installations à Leuka, qu'il n'y a pas un parcours linéaire suivi pour les travaux et la production. Les différentes installations exécutent des travaux variés, plus ou moins indépendants entre eux. Concernant les changements pendant les années du fonctionnement de l'installation de Leuka, des changements s'observent là où il y a le besoin de modernisation pour suivre l'évolution des systèmes de mouvement des trains. Les travaux secondaires, comme le transport, le soulèvement des parties du train, n'ont pas été influencés et leur équipement mécanique reste fondamentalement le même.

Aujourd'hui l'ensemble de Leuka, comme toute la propriété immobilière de OSE, appartient à GAIAOSE, filiale de OSE suite à sa division en 6 entreprises en 2001. Elle appartient à la fonction publique et dans le cadre des obligations imposées par le mémorandum au pays elle se trouve en cours de privatisation. La friche se trouve à l'extérieur du plan directeur de la municipalité du Pirée même il y a de points de vue contradictoires sur ce sujet vu que l'ensemble est encore, en partie, en fonction et personne ne s'est donc occupé de cet espace depuis longtemps. Cependant, comme il a été déjà mentionné, OSE planifie le transfert des installations d'entretien de réparation du matériel ferroviaire à Thriassio. Sur la base d'une législation urbaine récente (N3986/1-7-2011_FEK 152) concernant la propriété immobilière publique, des termes et des restrictions de construction et d'affectation peuvent être définis sans que leur intégration au plan directeur de la ville soit nécessaire.

Actuellement l'ensemble ferroviaire est divisé (administrativement) en deux parties :

- Le KEP (Usine Centrale du Pirée) qui inclut des espaces d'entretien et de réparation du matériel ferroviaire, (ancien SEK)
- Le KAYL qui inclut les halles de dépôt du matériel



- La Machinerie, actuellement inactive, qui incluait jusqu'en 2007¹¹⁵ les espaces d'entretien et d'assemblage des trains de l'ancien SPAP.

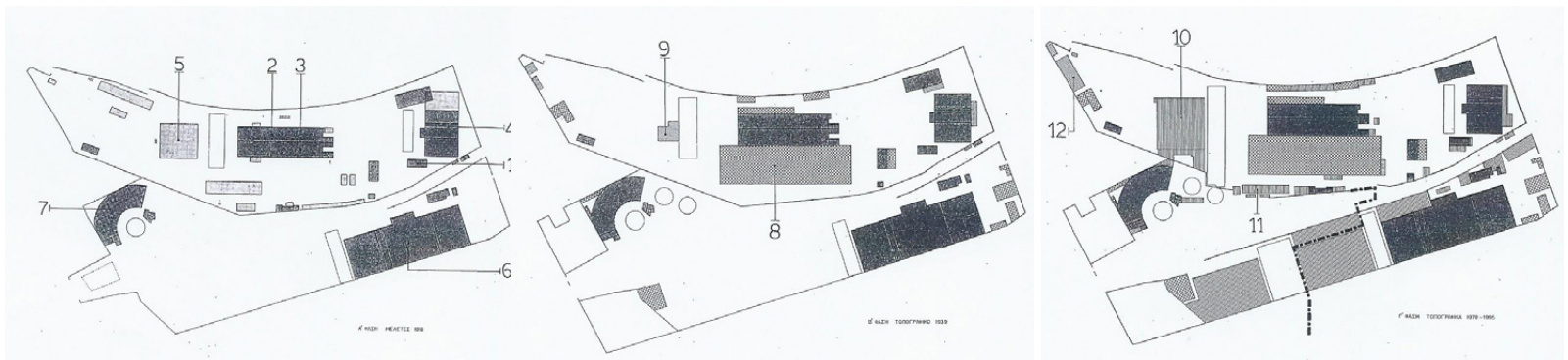
Il est géré par E.E.S.S.T.Y (Entreprise Hellenique d'Entretien du Matériel Ferroviaire), responsable pour l'entretien des véhicules ferroviaires en Grèce.

Le terrain de la parcelle est plat et il est toujours traversé par les deux rails :

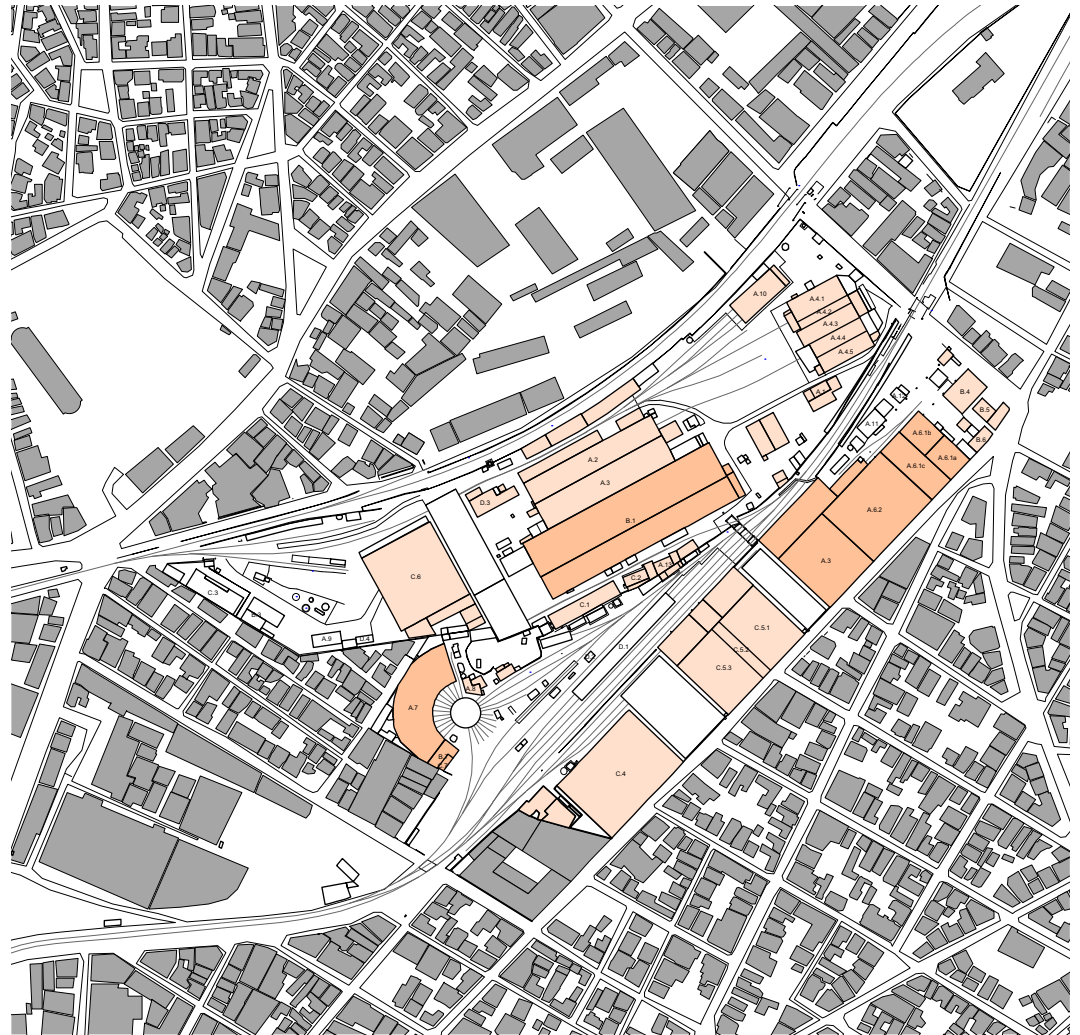
- Rail simple actuellement inactif
- Rail double, dont seulement un est en utilisation par le train passager Proastiakos



Pendant son fonctionnement, l'ensemble de Leuka a subi beaucoup de modifications ; des améliorations et des rajouts on été effectués, à tous les bâtiments et surtout durant les premières décennies du 20^{ème} siècle (1910–1940). Malgré le fait qu'on ne peut pas être absolument certains de l'année exacte de construction des divers bâtiments, on peut diviser l'évolution de l'ensemble en 3 phases, commençant en 1918, année annotée sur le premier diagramme topographique pour l'étude de l'emplacement des bâtiments sur le site.

Sur la carte suivante on peut voir quels sont les bâtiments reconnus comme préservés.



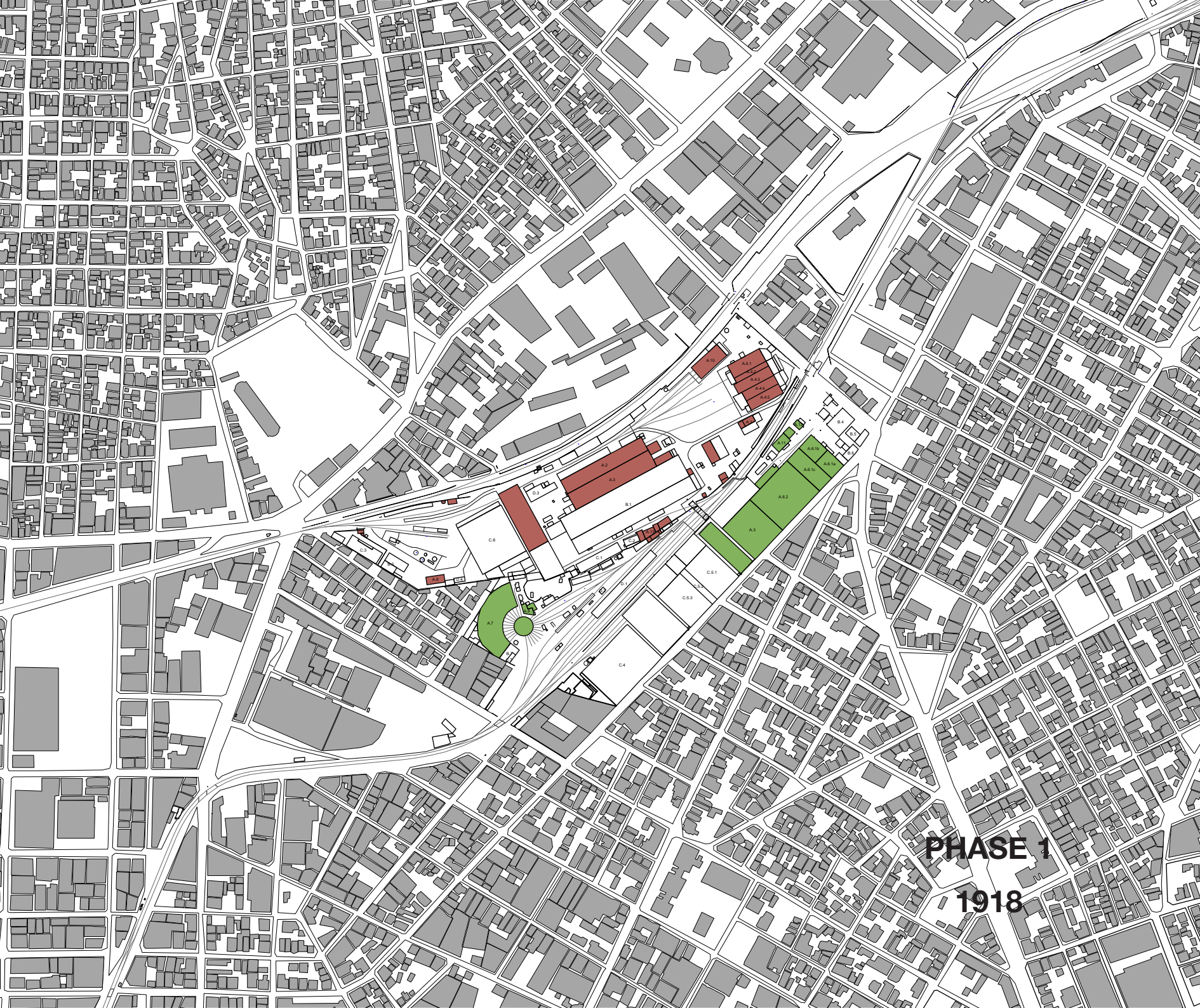
115 D. KARDARAS, mécanicien de l'ensemble ferroviaire de Leuka



-  bâtiment déclaré comme préservé
-  bâtiment de valeur

source: École Polytechnique Nationale d'Athènes, Laboratoire de l'Environnement Urbain

LISTE DES BÂTIMENTS
ET DESCRIPTION DES HALLES PRINCIPALES



PHASE 1

1918

FONCTION D'ORIGINE

- A.1 Habitation du surveillant
- A.2 « USINE A » four et fonderie
- A.3 « USINE A » Espace de machines et installations de démantèlement des locomotives
- A.4 Travaux de réparation des wagons avec menuiserie, teinturerie, manufacture des tapis
- A.5 Construction et réparation des chaudières des locomotives
- A.6 Halle principale de réparation
- A.7 Machinerie – Stationnement, réalisation de manœuvres, inspection et réparation des moteurs en traction
- A.8 Bureaux à côté de la machinerie circulaire
- A.9 Bureaux
- A.10 Chaudronnerie
- A.11 Ateliers
- A.12 Ateliers d'entretien
- A.13 Compresseurs d'air (marteau pneumatique)

FONCTION ACTUELLE

- A.1 Atelier chimique (aujourd'hui hors fonction)
- A.2 Jusqu'au début du siècle ils gardaient presque les mêmes fonctions, et à la suite il logeait l'atelier de soudures et la teinturerie. Aujourd'hui c'est la halle de lavage.
- A.3 Jusqu'au début du siècle ils gardaient presque les mêmes fonctions et à la suite il logeait l'atelier électrique, compresseurs d'air, moteurs électriques. Aujourd'hui il loge l'atelier de peinture. C'est aussi la halle où s'effectuent tous les contrôles avant que le train se mette en service.
- A.4 Fonderie (A.4.1-A.4.2-A.4.5), Menuiserie (A.4.3) et chaudronnerie (A.4.4) (aujourd'hui hors fonction)
- A.5 Bâtiment démoli
- A.6 Jusqu'à 2007 il logeait le menuiserie, atelier de tournage, four, fonderie, espace de démantèlement. Actuellement la plus grande partie est hors service. Il s'effectuent certains travaux de réparation et entretien des boîtes de vitesses, du système de réfrigération des moteurs du train et des machines des compresseurs du bâtiment A.13.
- A.7 Hors fonction (depuis 2008)
- A.8 A la grande halle centrale, quelques travaux de réparation et d'entretien sont encore effectués. Le reste est hors fonction (depuis 2008)
- A.9 Bureaux
- A.10 Constructions métalliques (aujourd'hui hors fonction)
- A.12 Compresseurs (presse hydraulique) (aujourd'hui hors fonction)
- A.11 Hors fonction
- A.13 Compresseurs d'air (marteau pneumatique)



A.2



A.3



BATIMENT A.2

- Année de construction: avant 1918
- Fonction d'origine: four - fonderie - ferronnerie
- Fonction plus tardive: atelier soudure - atelier de peinture

• Descriptif: Bâtiment à plan rectangulaire d'une grande longueur par rapport à sa largeur (15,50 x 95,50m / 1480,0 m²). La toiture est à deux pentes, avec une zone légèrement surélevée sur toute sa longueur pour de raisons d'éclairage. Son enveloppe est en maçonnerie de pierres avec les joints apparents. La façade principale est composée de deux parties: une partie inférieure toute percée par les grandes ouvertures entre les piliers pour l'entrée des trains et la partie supérieure opaque en forme de fronton.

La hauteur intérieure se lève à 5,40m.

BATIMENT A.3

- Année de construction: avant 1918
- Fonction d'origine: Espace des machines installations de démantèlement des locomotives
- Fonction actuelle: atelier électrique, compresseurs à air, moteurs électriques

• Descriptif: Bâtiment adjacent au bâtiment A.2, très proche à ce dernier au niveau du plan, de la façade et de la matérialité mais différent au niveau de la coupe. Il se développe aussi en longueur (19,0 x 96,0 m / 1825,0 m²) mais il est couvert par une toiture en forme de voûte. Le "fronton" opaque de la halle adjacente est ici remplacé par une voûte La toiture possède trois bandes vitrées surélevées localement, à deux pentes pour apporter de la lumière zénithale.

Sa hauteur libre à l'intérieur se lève à 5,30m.

A la différence de l'autre halle celle-ci est aussi équipée d'un gru à l'intérieur.

Construction et Matériaux: Ossature en maçonnerie de pierres hexagonales, taillés à l'endroit des montants et aux angles de la zone inférieure. La structure de la toiture est en bois: structure en ferme pour le bâtiment A.2, arquée pour le bâtiment A.3. Les fermes sont soutenues à leur naissance sur de porte-à-faux disposés au périmètre de la maçonnerie pour agrandir leur portée.

- État actuel: L'enveloppe porteuse en pierre ainsi que la toiture se trouvent en bon état



A.1



A.4



A.4.2



A.4.3

USINE B

Ensemble de 5 bâtiments qui portait le nom « Usine B », situé proche au deuxième accès de l'ensemble des installations, qui se fait depuis la rue Falirou. Il s'agit d'une forme typique de bâtiment industriel et de bâtiments relativement longs. Avant il était desservi par une plateforme de déplacement parallèle de 12 m de largeur qui est actuellement recouverte. Malheureusement cet ensemble comprend actuellement de petits bâtiments supplémentaires incompatibles avec les bâtiments anciens et des petits kiosques. Il est soumis, surtout au niveau de sa façade arrière, de multiples interventions et ajouts plus tardives.

- Année de construction: avant 1918
- Fonction d'origine: Travaux de réparation des wagons avec atelier bois, atelier peinture et atelier tapis
- Fonction plus tardive: Le bâtiment 4.3 logeait le atelier bois et le bâtiment 4.4 la Chaudière.
- Descriptif :

BATIMENT A4.1

Bâtiment à plan rectangulaire (15,0m x 38,0m/560,0 m²), en pierre avec une toiture à deux pentes. La toiture est actuellement recouvert en Ellenit et la zone centrale est surélevée à toute sa longueur pour l'éclairage naturel et l'aération du bâtiment. La façade principale qui s'ouvre vers l'intérieur des installations est segmenté en 3 parties : La partie inférieure, complètement ouverte , partie intermédiaire avec 4 grandes ouvertures positionnées en rythme dense, avec des vitrages fixes sur un maillage métallique et la finition en « fronton » complètement fermée. Le reste des façades sont en deux parties, pierre apparente sur la partie inférieure et recouverte par revêtement projeté à la partie supérieure. La hauteur libre à l'intérieur se lève à 9,05 m.

BATIMENT A4.2

- Construction et Matériaux

Enveloppe en pierre à la partie inférieure, renforts avec des éléments porteurs en béton armée sur la partie supérieure et probablement du remplissage en brique, recouverte par enduit à la partie supérieure.

BATIMENT A4.3

Toiture métallique en Ellenit et ébrasures métalliques.



A.4.4

A.4



A.4.2



A.4.1

- BATIMENT A4.2 Bâtiment très long (6,0m x 38,0m/216,0 m²) adjacent au bâtiment précédent. Aussi en pierre mais avec une toiture à simple pente et une hauteur libre minimale à l'intérieur de 6 m.
- BATIMENT A4.3 Bâtiment longitudinal en pierre (460,0 m²) avec une toiture à deux pentes, surélevée au niveau du faîtage à toute sa longueur pour l'éclairage et l'aération. Il est caractérisé par deux grandes ouvertures - baies arquées à sa façade principale décorés avec de la pierre taillée à la naissance et au clef des linteaux. Hauteur libre intérieur de 6,15 m.
- BATIMENT A4.4 Bâtiment longitudinal en pierre (386,0 m²), avec un grand espace couvert à la façade principale. Partie surélevée ou long du faîtage de la toiture pour de raisons d'éclairage et d'aération. Hauteur libre intérieur de 6,15 m.
- BATIMENT A4.5 Bâtiment longitudinal en pierre (386,0 m²), avec un grand espace couvert à la façade principale. Partie surélevée ou long du faîtage de la toiture pour de raisons d'éclairage et d'aération. La façade Nord Ouest se compose de plusieurs fenêtres arqués avec de pierres taillés à la naissance et à la clef de ses linteaux, un bloc de pierre unique pour le rebord et remplissage avec de la brique apparente. Hauteur libre intérieur de 6,15 m.

- Construction et Matériaux

- Enveloppe en pierre
- Toiture en tuiles avec une structure en bois
- Embrasures métalliques



ENSEMBLE DES HALLES SPAP

Il s'agit d'un grand ensemble composé de plusieurs bâtiments adjacents construits en série pendant les trois phases et qui forment un front continu sur la rue Vasilikon

BATIMENT A6.1a – A6.1b – A6.1c

- Année de construction: avant 1918
 - Fonction d'origine: Halle de travaux
 - Fonction actuelle: A6.1a – A6.1b (compartiment de gas) en fonction mais A6.1c (Reparation des locomotives) hors fonction
- Descriptif : Il s'agit d'un ensemble de 1.714 m² qui se compose de 3 bâtiments d'un étage chacun. Le premier est un bâtiment en plan rectangulaire qui se développe en longueur (18,0x46,50 / 844 m²), avec une toiture en forme de dents de scie pour de question de pénétration de lumière. Les deux autres, plus petits à plan presque carré (19,0x23,0 / 435 m²), parmi lesquels un a une toiture à deux pentes (A6.1a) et l'autre une simple dalle en béton (A6.1b).
- Construction et Matériaux: Tous les 3 bâtiments disposent une structure porteuse métallique et un enveloppe en pierre, couvert par revêtement projeté. Les façades qui s'ouvrent vers l'intérieur de l'installation de Leuka disposent de grandes ouvertures avec des embrasures métalliques, comme on les retrouve aux bâtiment industriels. Les façades qui se trouvent du côté de la route disposent de grande fenêtres, légèrement courbées à leur partie supérieure dont les cadres sont recouverts d'un enduit lisse pour de raisons décoratives.
- Ce qui diffère est la forme et les matériaux de la toiture:
- Toiture en dents de scie (A6.1c) avec une ossature en poutres métalliques et revêtement en tuiles (hauteur libre intérieur 4,50m)
 - Toiture à deux pentes (A6.1a) avec une ossature en treillis et recouverte avec de panneaux industriels en tôle plié à la base de polyuréthane. (hauteur libre intérieur 5,90m)
 - Dalle en béton posée sur de poutres en béton armé pour la toiture plate (A6.1b) (hauteur libre intérieur 4,80m)
- État actuel: Le bâtiment se trouve dans un mauvais état et en cas de réaffectation la suffisance de la structure porteuse doit être vérifiée.



BATIMENT A6.3

- Année de construction: avant 1918
 - Fonction d'origine : Travaux de wagons passagers atelier bois, salle des machines (tournage), four, fondérie espace de démantèlement
 - Fonction actuelle : hors fonctionnement. Il est utilisé pour le dépôt des traits retraités.
-
- Descriptif : Grand hangar de plan presque carré (42,0m x 47,0m/1.954m²) à l'extrémité Ouest de l'ensemble bâti 6 et en contact avec la plateforme de déplacement parallèle extérieure (14 m de largeur). La toiture est en forme de dents à scie, vitré à sa partie verticale (direction Sud-Ouest) pour servir les besoins en lumière naturelle à l'intérieur de la halle. Sa façade Sud-Est, Persée de manière régulière pour l'entrée des trains, a la forme d'une galerie de piliers massifs. La façade du côté de la rue Vasilikon est aussi persée par de grandes fenêtres arquées qui correspondent à la trame établie par la toiture.
-
- Construction et Matériaux : La structure porteuse, composée par de poteaux métalliques fins de section circulaire disposés avec un rythme dense renforcée localement par de piliers en pierre, soutient les fermes/treillis métalliques de la toiture. Les vitres de la toiture sont fixés sur de montants en bois. Le revêtement est en pierre massif recouverte par une couche d'enduit. Concernant les grandes ouvertures arqués dans la maçonnerie : les voussoirs sont en pierre, les parties verticales en briques massives, les rebords en grands blocks de briques massifs posées verticalement. Les embrasures métalliques sont fixés sur les montants de l'ouverture en pierre. Pour de raisons de sécurité les ouvertures du côté de la rue sont protégées par de barres massives en métal.
-
- État actuel: Le bâtiment se trouve en un état moyen, et en cas de réaffectation il faudrait un contrôle de sa suffisance statique



A.8



A.10



A.7



A.10



A.12



A.13

FONCTION D'ORIGINE

B.1 « NOUVELLE USINE » Halle de démantèlement des machines de traction. Entretien des wagons espace des outils mécaniques, civières et des roues

B.3 Restaurant du personnel et cabinet médical

B.4 Dépôt

B.5 Bureaux

B.6 Dépôt

B.7 Extension de la machinerie circulaire et bureaux

FONCTION ACTUELLE

B.1 Halle principale des travaux d'entretien et de réparation du matériel ferroviaire (sauf les moteurs diesel qui se transfèrent au bâtiment C6). Démantèlement des machines de traction et travaux entretien et réparation des wagons, des outils mécaniques, des civières et des roues à la halle.

B.3 Bâtiment abandonné

B.4 Hors fonction

B.5 Hors fonction

B.6 Hors fonction

B.7 Hors fonction (depuis 2008)



B.3



B.3

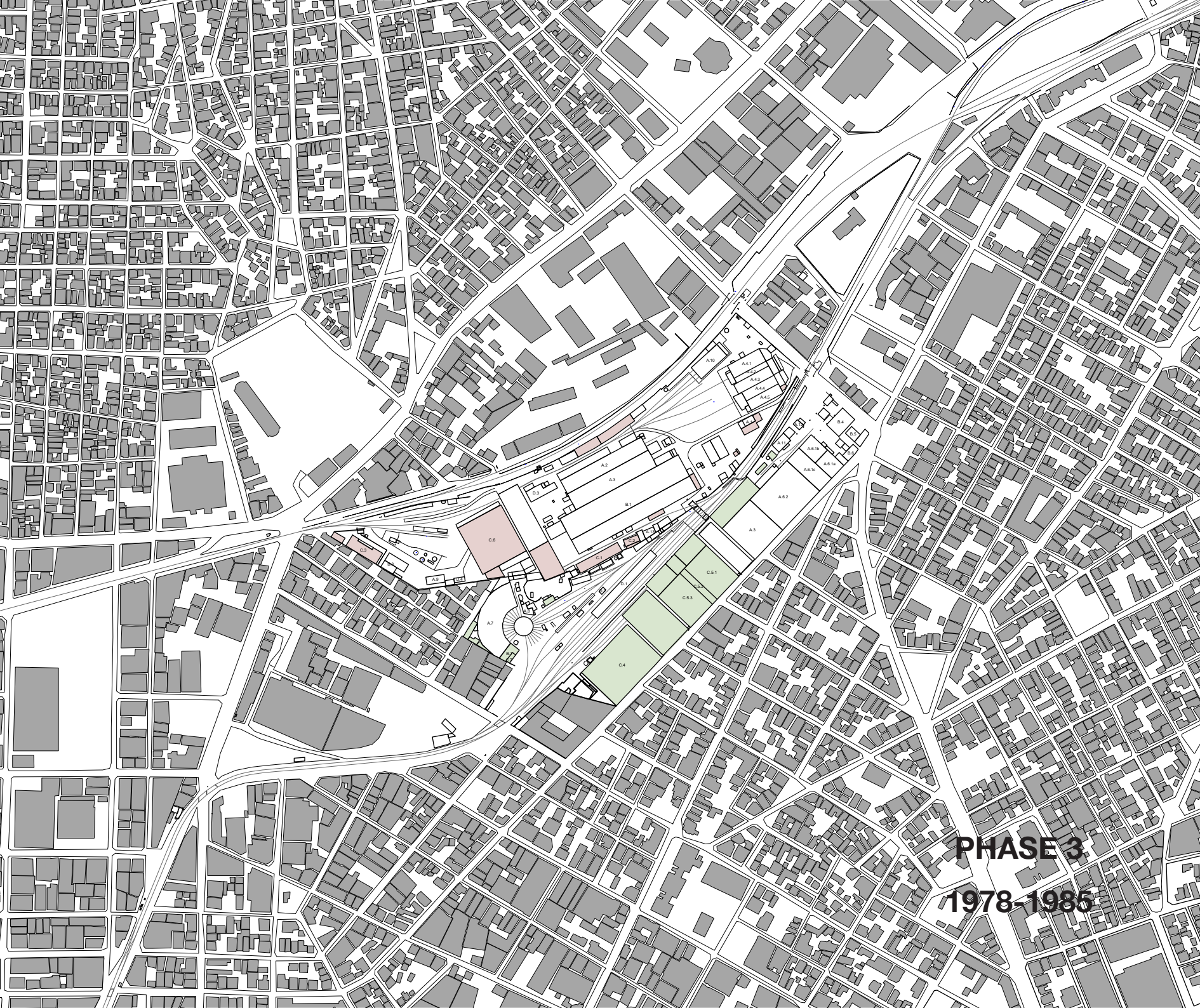


B.5



B.7





PHASE 3
1978-1985

FONCTION D'ORIGINE

C.1 Vestiaires

C.2 Station électrique

C.3 Infirmerie

C.4 Hangar de trains

C.5 Hangar de trains

C.6 Entretien et réparation des moteurs diesel

C.7 Extension de la machinerie circulaire

FONCTION ACTUELLE

C.1 Vestiaires (aujourd'hui hors fonction)

C.2 Station électrique

C.3 Hors fonction

C.4 Hors fonction (depuis 2008) – hangar de trains retirés

C.5 Hors fonction (depuis 2008) – hangar de trains retirés

C.6 Entretien et Réparation des moteurs diesel

C.7 Hors fonction (depuis 2008)



C.1



C.3



C.2



C.2



C.6





C.4
NORD



C.4
OUEST



C.4
EST



- Année de construction : 1950
 - Fonction d'origine : hangar de trains
 - Fonction actuelle : hors fonction (depuis 2008)
- Descriptif : Grand hangar de trains (69m x 50m / 3460,0 m²), en face de la machinerie circulaire, qui complète l'ensemble long de SPAP au long de la rue Vasilikon suite à la nouvelle plaque de transport (35 m de largeur) ajoutée la même période. La toiture continue la même forme que le reste de l'ensemble, à dents de scie, perpendiculaires au plan de la route. La façade qui donne sur la plaque de transport (façade est) prend la forme d'une galerie, avec de grandes ouvertures pour l'entrée des trains. La façade qui regarde vers la rotonde, est composée de deux parties : Une première partie vitrée continue et la partie supérieure opaque de la toiture à dents de scie. Le bâtiment dispose un grand hauteur libre à l'intérieur (hauteur sous les poutres) de 5,65 m.
- Construction et Matériaux : Structure porteuse en béton armé et remplissages des murs en maçonnerie d'argile recouvert par une couche l'enduit lisse. La forme de la toiture est obtenue par de dalles positionnées en pente aussi en béton armé. Les grandes parties vitrée de la façade (entre éléments porteurs verticaux) et la toiture sont fixées sur des embrassures métalliques et composées par une maille rectangulaire métallique.
 - État actuel: Le bâtiment se trouve dans un état moyen et pour son réaffectation, la suffisance statique doit être vérifiée.



C.5
EST



C.5
OUEST



Ensemble bâti de composition symétrique (73m x 47m) composé de trois halles parallèles avec comme axe de symétrie l'axe central de la halle du milieu (C5.2), surélevée d'une toiture à deux pentes. Les toitures des deux halles adjacentes (C5.1, C5.3) sont en dents de scie avec mais en direction inverse.

- Année de construction : 1950
- Fonction d'origine : hangar de trains
- Fonction actuelle : hors fonction (depuis 2008)

- Descriptif :

BATIMENT C5.1

Grand hangar de trains (1200,0 m²), d'un espace intérieur continu. Il est composé de 4 travées, qui correspondent à la trame des « dents des scie » de sa toiture, direction Sud-Ouest. Sa façade rugueuse se caractérise par les bandes horizontales et verticales en enduit lisse qui délimitent les ouvertures disposées en une bande continue au long de l'ensemble.
Hauteur minimale intérieur : 7,00m

BATIMENT C5.2

La partie centrale de l'ensemble (1065,0 m²), composée de 3 travées, pareils avec les travées de deux halles adjacentes sauf la travée centrale, surélevée pour offrir de la lumière zénithale au long de tout son périmètre.
Hauteur minimale intérieur : 7,00m

BATIMENT C5.3

La partie plus sud de l'ensemble bâti (1 190,0 m²), symétrique de la halle C5.1, en contact avec la plaque de transport. La façade du côté de la rue et la toiture sont identiques à la halle C5.1 avec la seule différence que les dents de scie sont dirigés vers le Nord-Est. La façade vers la plaque de transport est en forme de galerie éparpillée avec une bande vitrée continue à la partie supérieure.



C.5
NORD

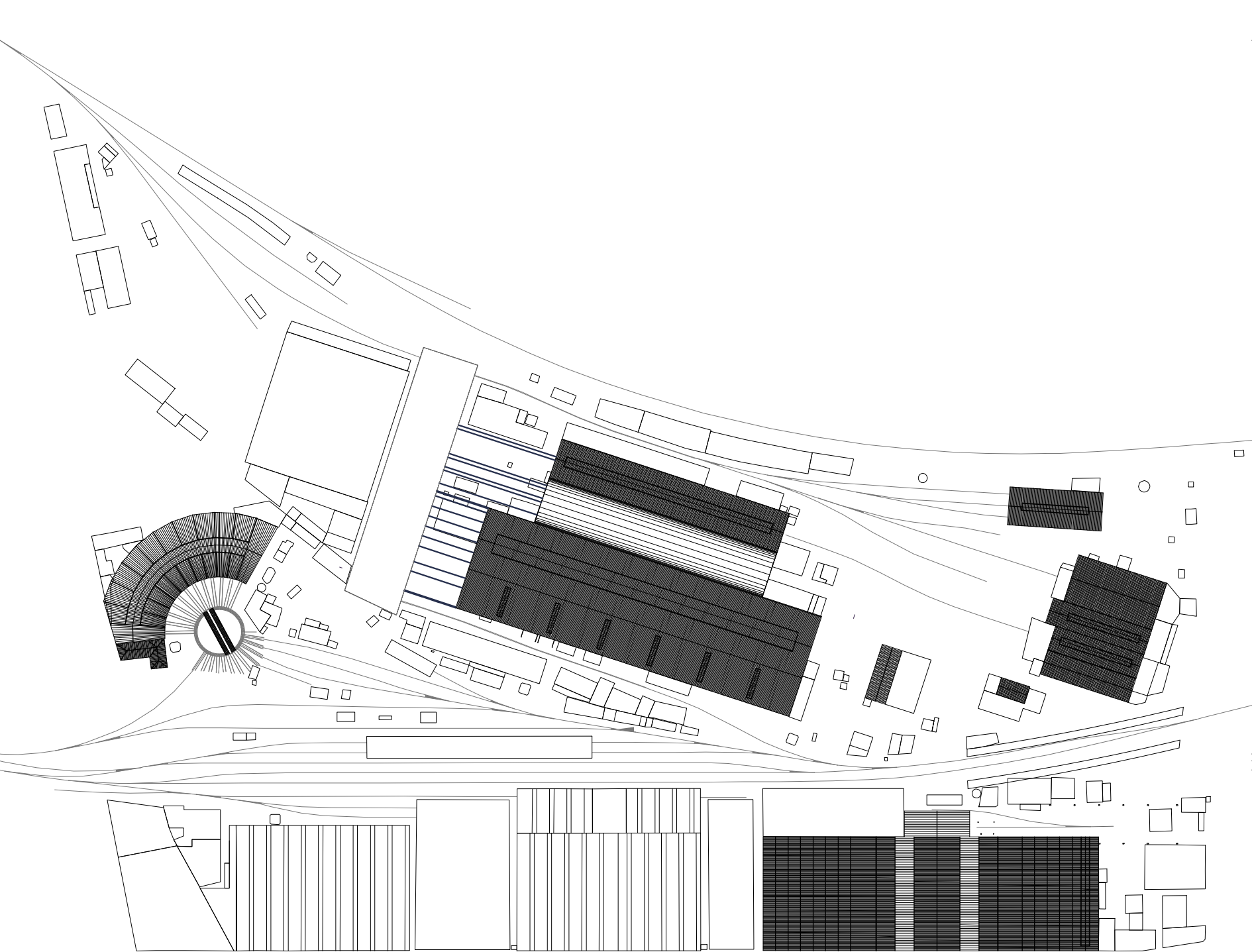


C.5
SUD

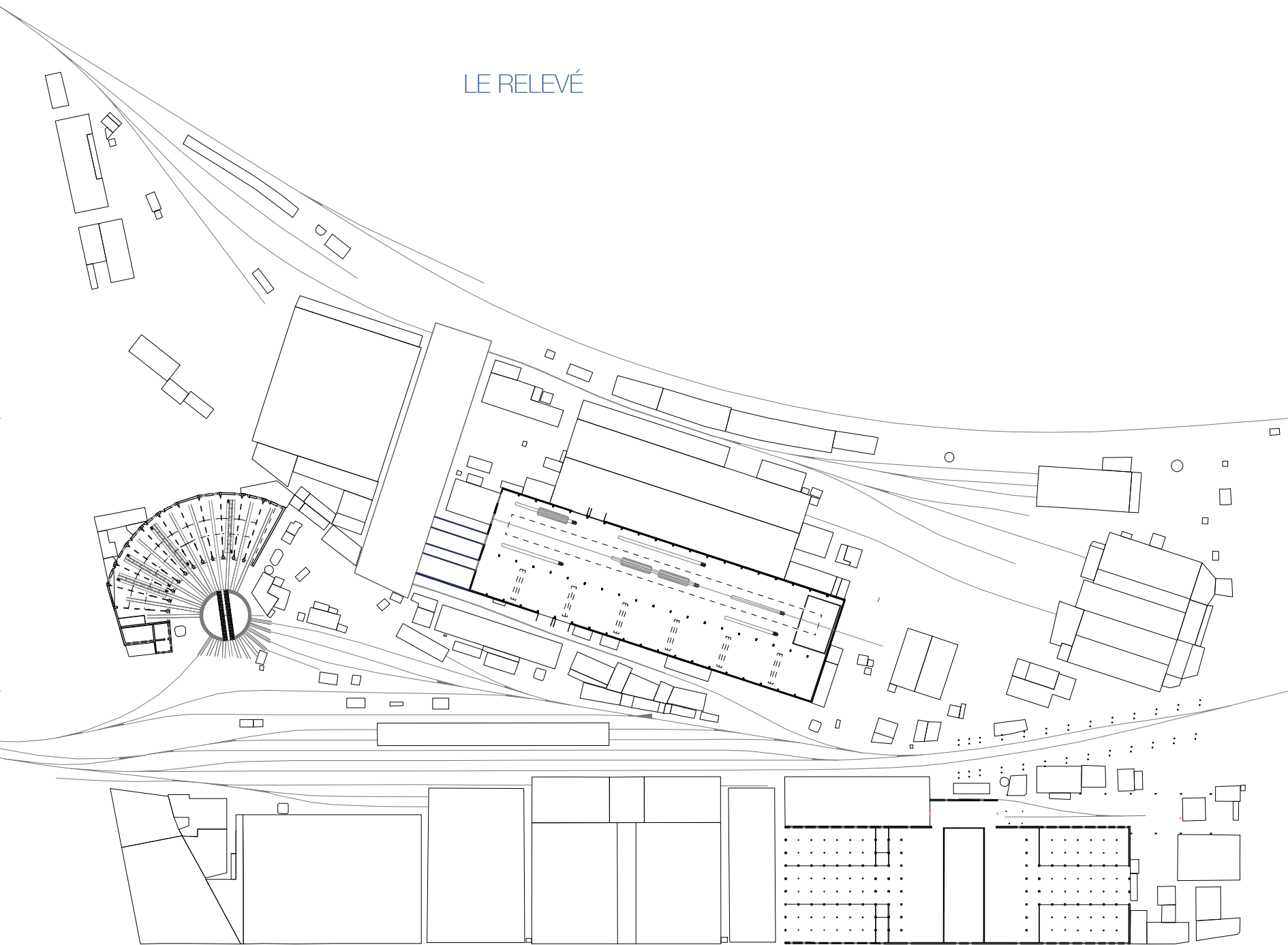


Construction et Matériaux : Structure porteuse poteau-poutre en béton armé. Les poutres principales sont de grande hauteur statique qui augment au niveau de l'encastrement avec le poteau. Le dispositif triangulaire de la toiture est obtenu par de montants fins et des poutres transversales en « V ». Le remplissage est en maçonnerie de pierre, revêtus en enduit rugueux. Les cadres des fenêtres sont métalliques.

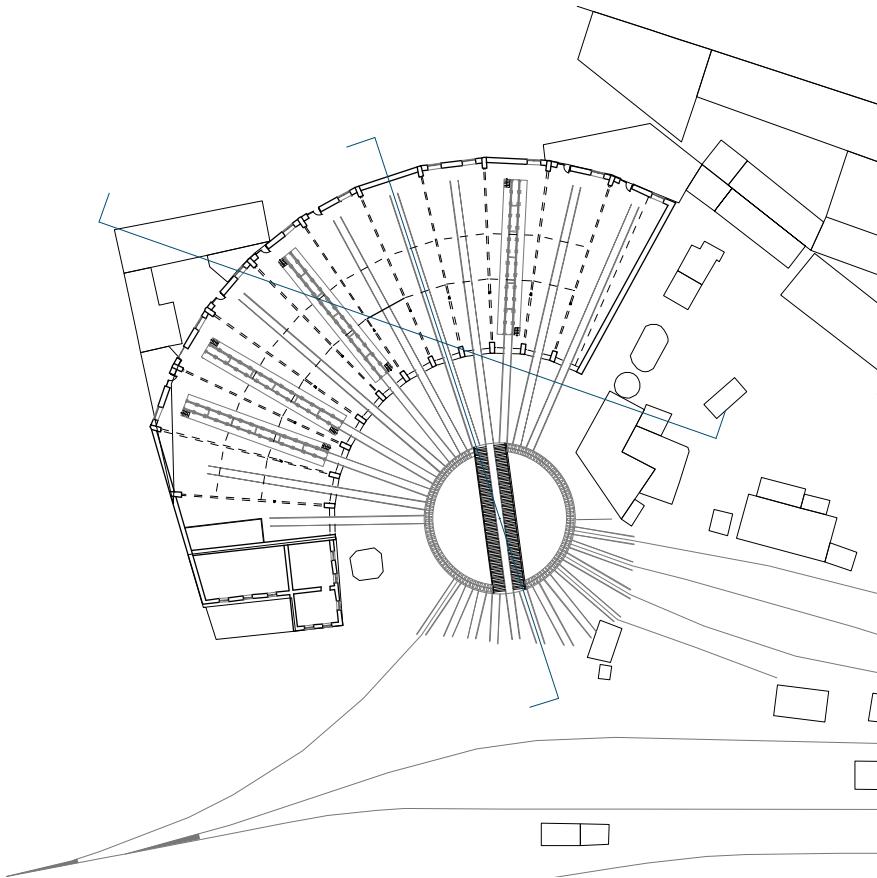
- État actuel: La suffisance statique du bâtiment doit être vérifiée.



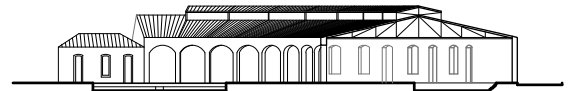
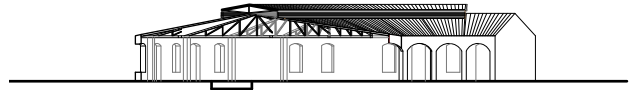
LE RELEVÉ



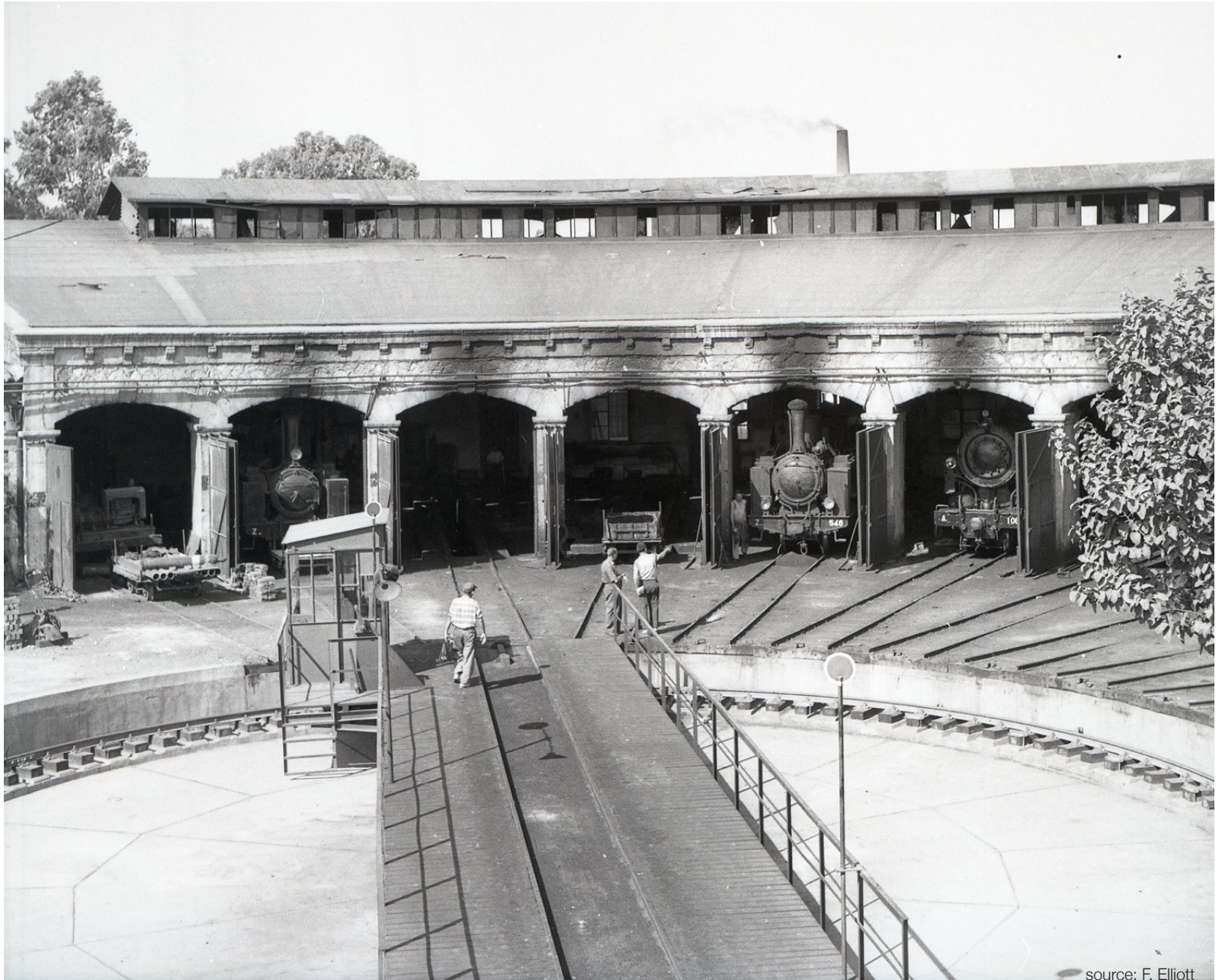




Plan 1:1000



Coupes 1:1000



source: F. Elliott

“ LA ROTONDE ”

BATIMENT A.7

- Année de construction: avant 1918
- Fonction d'origine: La machinerie circulaire la plus ancienne de SPAP. Le bâtiment était utilisé pour le stationnement, la réalisation des manœuvres ainsi que les inspections et la réparation des moteurs de traction.
- Fonction actuelle: hors service (depuis 2008)

- Description: Il s'agit d'un grand hangar de plan circulaire, d'un étage, qui couvre une surface de 1.900 m². La halle a une largeur de 26 m et la hauteur libre à l'intérieur, en dessous du treillis métallique est de 5,65m. Il dispose une plaque tournante circulaire de 20m de diamètre avec des rails disposés radialement pour l'entrée des moteurs par les grands ouvertures en forme d'arcade de sa façade principale. Ses façades latérales sont sans ouvertures. Il est couvert par une toiture à double pente, avec la zone centrale surélevée, aussi en double pente pour l'éclairage de l'espace intérieur. La façade arrière est percée par de grandes fenêtres arquées ainsi que de portes.

- Construction et Matériaux:
 - Structure porteuse de piliers en pierre.
 - Enveloppe en maçonnerie de pierres hexagonales apparente au côté extérieur et recouverte par enduit à l'intérieur. Les linteaux en arc des la façade principale sont en pierre de taille.
 - La toiture est une construction en charpente métallique avec une couverture en métal.
 - Sol en béton





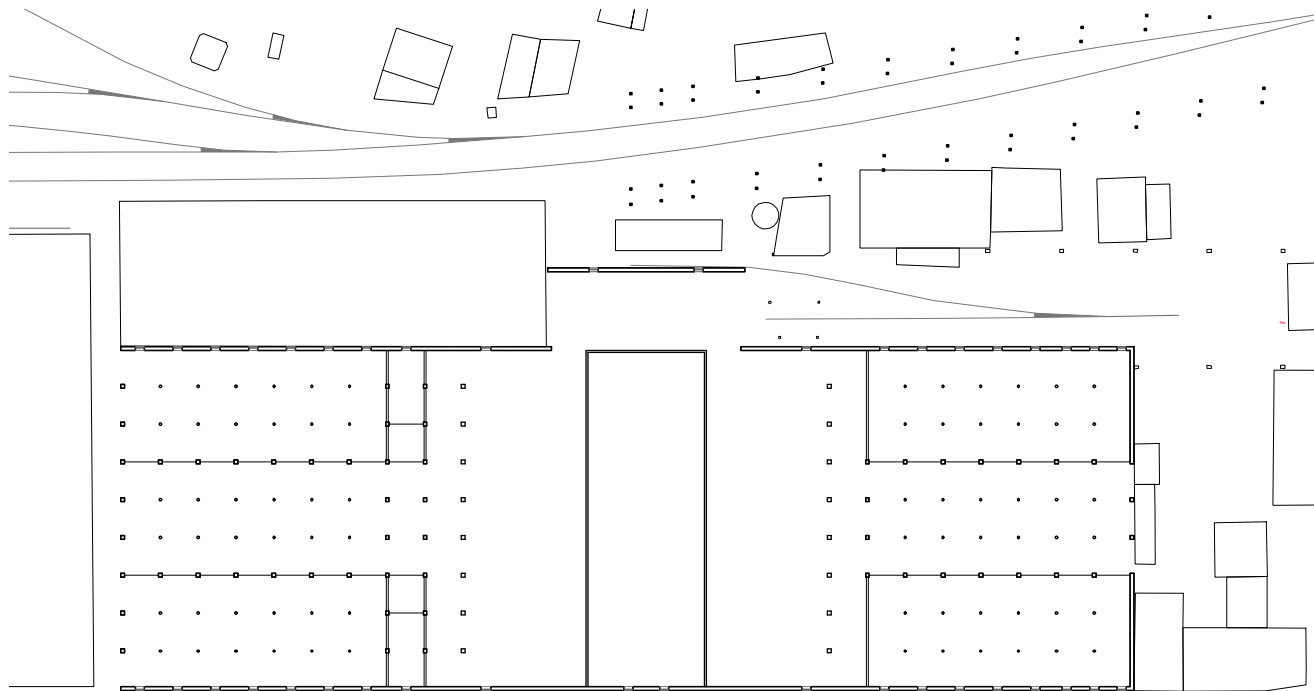




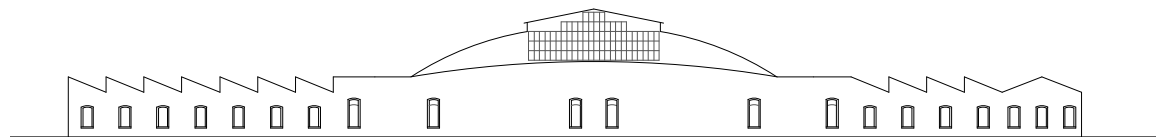


État actuel: Le bâtiment se trouve en un état moyen, voire mauvais et en cas de réaffectation sa suffisance statique doit être contrôlée

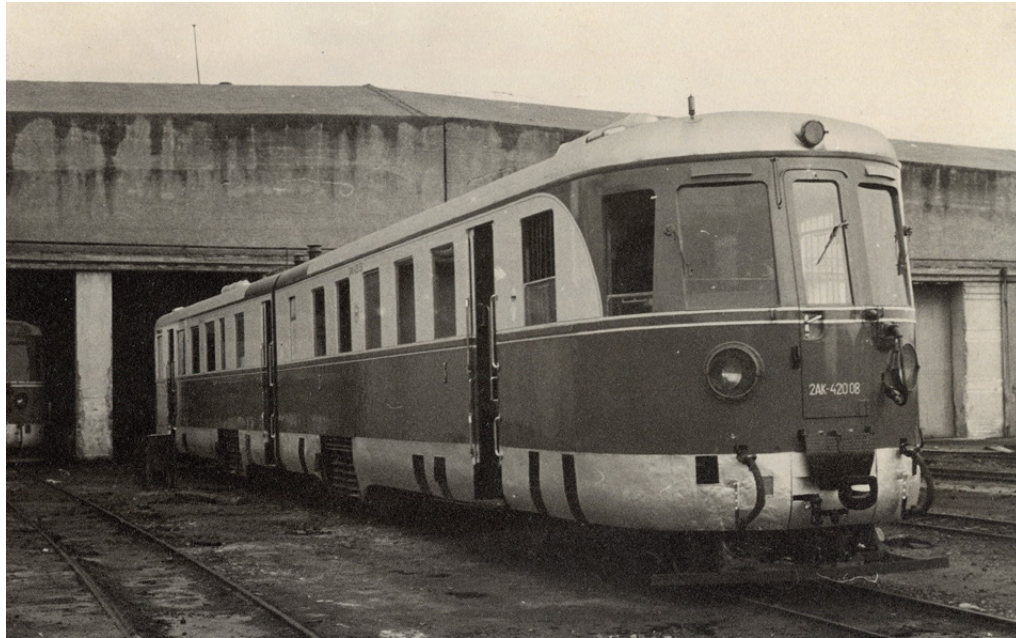




Plan 1:1000



Élévation est 1:1000



source: F. Elliott

LA GRANDE HALLE DE SPAP

BATIMENT A.6

- Année de construction: avant 1918

La coïncidence chronologique de la construction des deux bâtiments halles de SPAP peut être suggérée par les détails constructives des toits métalliques.

- Fonction d'origine: Halle de réparation des wagons passagers.
- Fonction actuelle: que la grande halle centrale est en fonction pour certains travaux d'entretien et de réparation

- Décriptif: Il s'agit d'une grande halle rectangulaire (56,0m x 47,0m/ 2.616 m²) de un étage, avec un grand front vers le quartier, sur la rue Vasilikon. Cette façade sud, la seule qui est complètement libre en vue, touche le sol avec une première partie en pierre de finition arcoidale souple pour continuer avec une partie supérieure métallique en forme de fronton. La toiture à deux pentes a une composition particulière : sa partie base, à simple pente est fractionnée elle même en 3 parties de pentes différentes pour suivre la forme en arc de la finition en pierre de la partie inférieure de la façade. Cette forme exprime aussi la forme elliptique de la structure en treillis de la toiture. A sa partie centrale, elle est surélevée par une zone à deux pentes sur toute sa longueur, qui laisse pénétrer la lumière à l'intérieur de la halle ensemble avec la grande partie vitrée à la partie supérieure de la façade.

À l'intérieur il est équipé d'une plateforme de déplacement (largeur de 9m)

La hauteur libre à l'intérieur, sous le treillis métallique commerce à 4,10 m aux extrémités, se lève à 7,10 m pour arriver à 9,90m au milieu.

- Construction et Matériaux: Ossature métallique de poteaux en treillis qui tiennent les treillis elliptiques de la toiture. Des piliers en pierre sont disposés à l'intérieur des deux façades principales (Est-Ouest) pour soutenir la première et la dernière poutre en treillis. Concernant l'enveloppe, à la partie inférieure il s'agit d'un remplissage en maçonnerie de pierre entre les piliers, non apparents à l'extérieur vu qu'elle est recouverte par de l'enduit jeté, La partie supérieure est revêtue par de feuilles en métal et un maillage métallique tient la zone vitrée.

Le bâtiment se trouve en un état moyen, et en cas de réaffectation il faudrait un contrôle de sa suffisance statique.

Entre les deux anciens bâtiments de SPAP, sont venus s'ajouter deux nouveaux hangars pour les trains. Ensemble avec ceux derniers vient s'ajouter une nouvelle plaque de transport de 35 m de largeur.



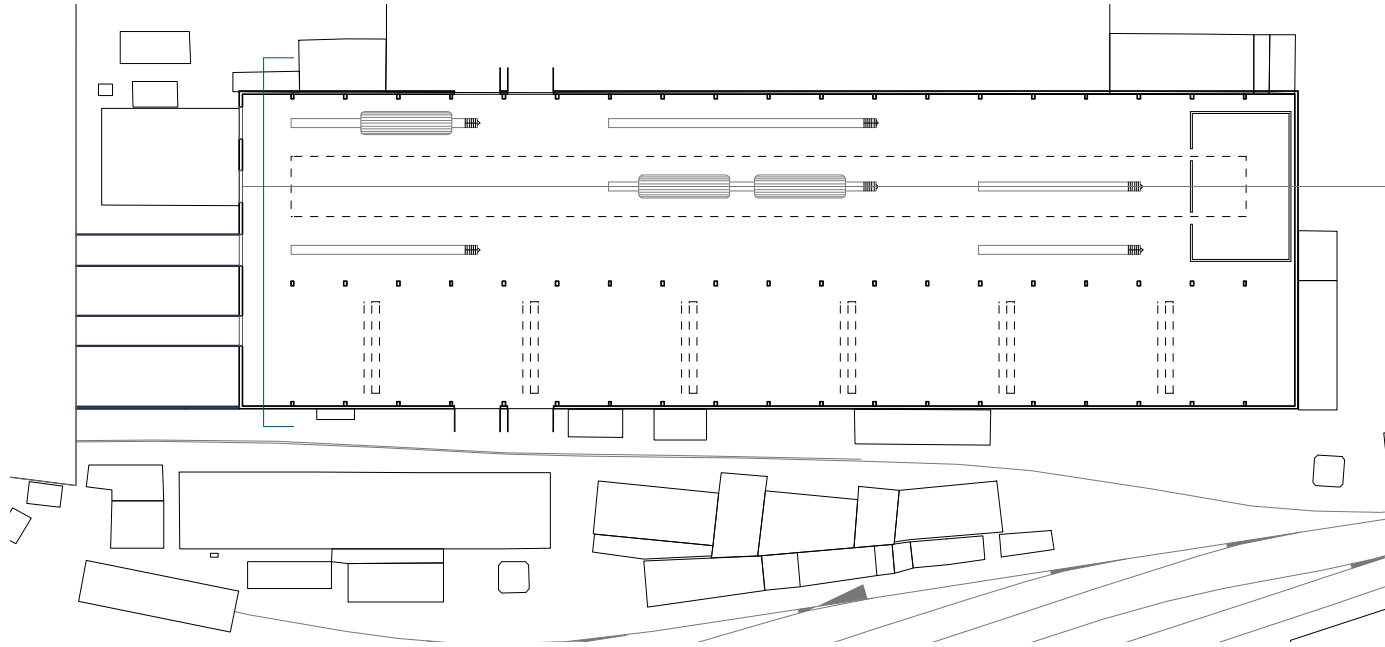


État actuel: Le bâtiment se trouve en un état moyen, voire mauvais et en cas de réaffectation sa suffisance statique doit être contrôlée

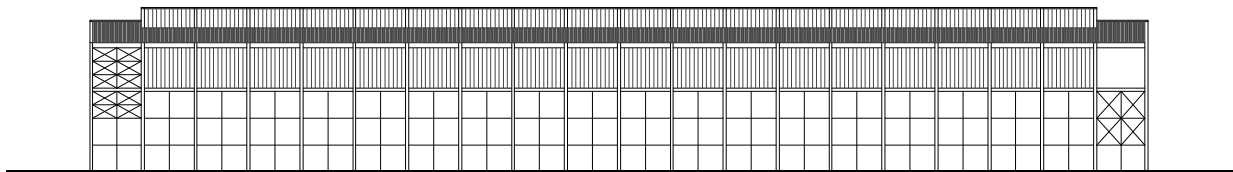




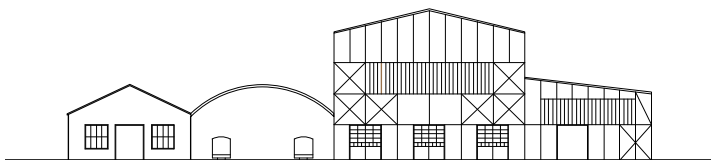




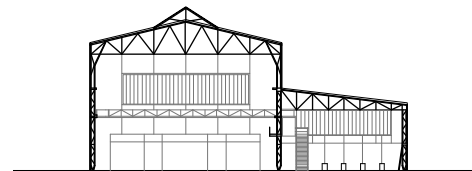
Plan 1:1000



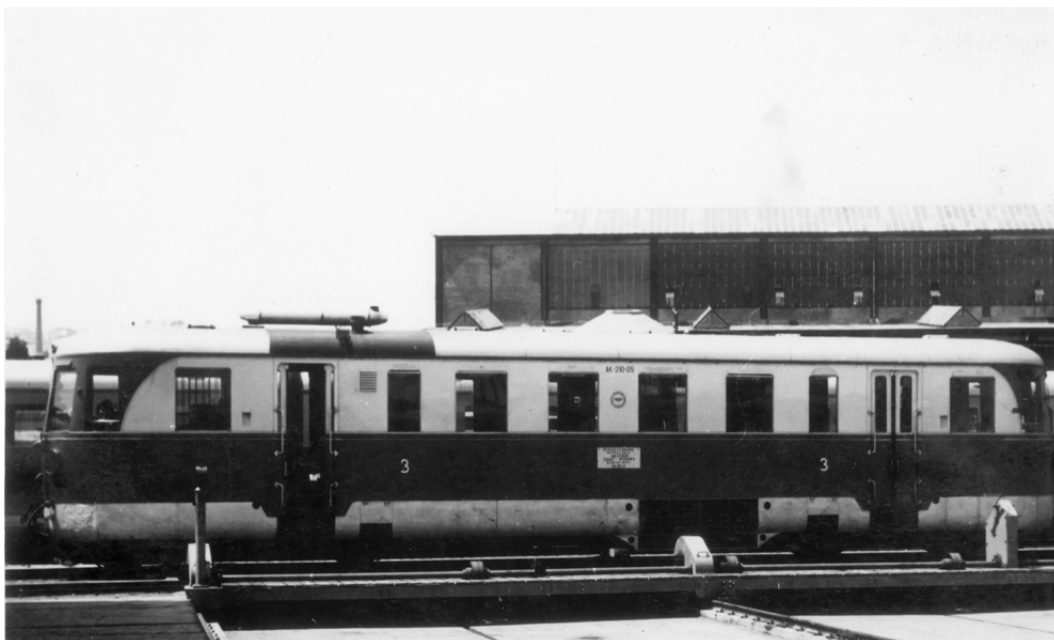
Élévation est 1:1000



Élévation sud 1:1000



Coupe 1:1000



source: F. Elliott

L'AILE METALIQUE

BATIMENT B.1

- Année de Construction: 1936
- Fonction d'origine: Transfer depuis la halle adjacente des travaux de démantèlement des machines de traction et travaux de réparation et entretien des wagons, des civières et des roues
- Fonction actuelle: le bâtiment continue la même fonction. Cette halle est actuellement la halle principale de réparation et d'entretien

• Déscriptif: Cette grande halle a été construite par de techniciens allemands et constitue le bâtiment le plus grand de l'ensemble de Leuka (surface totale de 5.864,0 m²). À l'époque de sa construction sa surface était presque égale à de l'ensemble de l'installation. Elle va être nommée « Aile Métalique » en raison de son ossature métallique apparente et son revêtement en briques massives qui la met en contraste avec les autres bâtiments en maçonnerie de pierre. Sa taille et sa matérialité vont la positionner au centre de l'ensemble qui va prendre une autre échelle suite à cet ajout.

Elle est composé de deux parties :

La grande halle, vers le nord (25,25m x 140,0m/3.536 m²) qui couvre un grand espace à hauteur variable (hauteur libre minimale à l'intérieur, sous treillis métallique de la toiture, est de 15,40m) Cette halle est équipée de 2 grandes portiques de grues. Sa toiture est a deux pentes, légères, avec une longue zone surélevée au centre, aussi à deux pentes, pour l'éclairage zénithal.

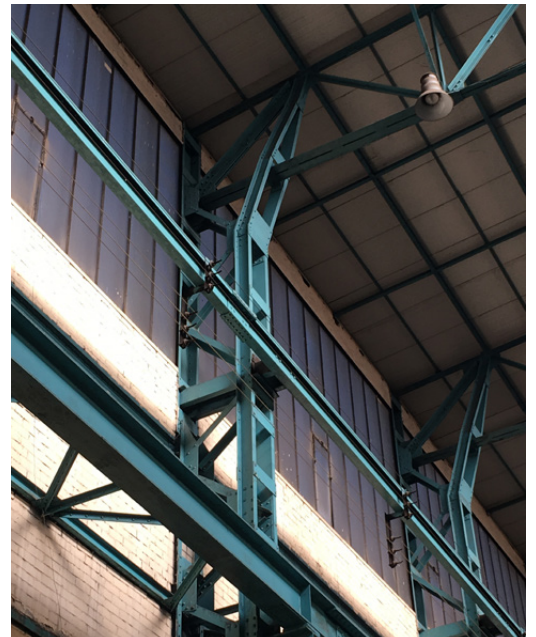
Une aile plus base au sud, qui suit la grande halle sur toute la longueur de sa façade sud (16,60m x 140,0m/2.328 m²). Sa hauteur (hauteur libre minimale à l'intérieur de 8,05 m) permet aussi le fonctionnement de 2 autres portiques de grues. à son intérieur. Sa toiture aussi en simple pente légère, avec de zones vitrées transversales disposées en rythme régulier.

• Construction et Matériaux: La structure porteuse métallique se compose d'une séquencé alternée de cadres et de poteaux en treillis qui tiennent les poutres en treillis métalliques. Le remplissage en briques apparents. L'enveloppe en briques est renforcé par un squelette métallique se composé par des éléments métalliques verticales correspondant à la structure porteuse à l'intérieur et deux éléments métalliques croisés en biais, apparents aussi à l'intérieur. La couverture de la toiture est en Ellenit. La façade Est, a la partie supérieur, en dessus de la partie en briques, courent deux bandes (une pour chaque halle) vitrées composées pas une séquencé dense des éléments verticaux vitrés très fins tenus dans un maillage métallique.













État actuel: La structure porteuse du bâtiment ainsi que son enveloppe est en bon état



QUELQUES MOTS SUR L'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE DU PIRÉE¹¹⁶

Jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle, on ne peut pas encore parler d'une typologie spécifique pour les bâtiments industriels. Il s'agissait de bâtiments d'enveloppe simple, sans éléments décoratifs et d'espace intérieur organisé de telle manière pour qu'il soit fonctionnel. Le plan restait flexible pour qu'il puisse s'adapter aux nécessités de la production. Après les années 1900, on a l'apparition du plan rectangulaire avec le rythme régulier des éléments porteurs et des ouvertures, ainsi que l'organisation de l'espace intérieur sur la base d'une maille géométrique qui se répète, soit « en série » soit avec une disposition symétrique à l'intérieur du site. Concernant la façade, les industries qui se trouvent au centre ville restent sur une morphologie « urbaine » des bâtiments d'habitation et des commerces, mais en même temps on observe la mise en place d'un caractère plus spécifique pour les bâtiments situés dans les zones industrielles: Maçonnerie en pierre d'une surface plate, interrompue par le maillage stricte des ouvertures encadrées souvent par des cadres légèrement arquées en briques massives et très peu d'éléments décoratifs. Les toitures, pour la plupart des cas à deux pentes, avec une structure en fermes de bois abritaient des salles de grandes dimensions¹¹⁷

L'arrivée du chemin de fer, qui a aussi amené avec lui des influences de l'Europe centrale observées dans les gares et aux hangars de trains, a marqué l'apparition d'un nouveau type d'architecture industrielle. Malgré le fait que les gares du chemin de fer de SEK et de SPAP sont restés sur la morphologie des gares de province, la gare terminus du Pirée de la ligne ferroviaire Pirée-Athènes marque vraiment le changement vers les prototypes Européens, adaptés aux données grecques de l'époque. Construit en 1928, c'était une combinaison de métal et de verre, avec une grande couverture en forme de voute. Le potentiel des nouveaux matériaux, le béton armé et le métal (acier), auront une grande influence sur la morphologie des bâtiments industriels au changement du siècle. Le béton armé est utilisé aux fondations et les constructions métalliques permettent des portées et des hauteurs plus grands mais aussi de structures de toiture plus légères en treillis métalliques qui ont remplacé

¹¹⁶ E. GIANNOU, *Le cas de la région de Leuka du Pirée. De la dévalorisation environnementale à l'efficacité*, Athènes, École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2008

¹¹⁷ A. FOTAKIS, *ELEONAS, an enclave in Athens*, Lausanne, EPFL, 2013



les fermes en bois. Les façades conservent leur caractère simple avec une certaine intention décorative.

QUELQUES REFLEXIONS SUR LE PARTIMOINE INDUSTRIEL

La révolution industrielle est un moment de l'histoire qui a eu des effets très déterminants sur les villes du 19^{ème} siècle et leurs populations. Effets dont les traces continuent à survivre encore dans villes d'aujourd'hui. En 1955, dans les universités d'Angleterre, est née la notion, et ensuite pratique, de l'Archéologie Industrielle, propagée après en Europe et en Amérique¹¹⁸. Il s'agit en bref d'une branche qui étudie la culture industrielle, son époque ainsi que l'époque qui l'a fait naître¹¹⁹. Au début elle a porté sa concentration sur des régions entières qui faisaient face à la désertion et l'écroulement de leur économie et à de forts remous sociaux et politiques, avec comme objectif de sauver le mémoire de leur identité locale et les tenir en vie¹²⁰. Vers la fin du 20^{ème} siècle on voit l'apparition du terme « monument » appliqué à de bâtiments et à leur équipement de la période industrielle, les considérant comme des œuvres uniques et porteurs d'informations historiques¹²¹. C'était la première conquête du domaine de l'archéologie industrielle. Cependant, au fil du temps, elle commence de se détacher de cette notion de « monument » et regarder le « quotidien » et les modes avec lesquels les techniques et le fonctionnement de la production, s'inscrivent dans l'espace de la ville, ensemble avec leurs quartiers ouvriers. Il s'agissait d'une grande partie de l'histoire de l'humanité en attente d'être découverte et comprise.



La notion du « patrimoine industriel » fait sa première apparition en 1973, encore une fois en Angleterre, avec la constitution du Comité International de la Conservation de l'Héritage Industriel (TICCIH), et reçoit sa définition précise en 2003 avec la charte Niyhny Tagil, comme sous-ensemble du patrimoine culturel, en tant qu'ensemble de sources et matériel restants du passé industriel, qui contribuent à la connaissance



118 M. OIKONOMOPOULOU, *Désindustrialisation et Politique Culturelle. Le cas de la ville de Pirée*, Athènes, École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2011, p. 21

119 N. BELAVILAS, « Archéologie Industrielle », *Kathimerini*, 7 janvier 2001

120 M. OIKONOMOPOULOU, *Désindustrialisation et Politique Culturelle. Le cas de la ville de Pirée*, op. cit., p. 21

121 N. BELAVILAS, « Archéologie Industrielle », *Kathimerini*, 7 janvier 2001

de l'histoire des activités de production d'un pays ou d'une population¹²². En Grèce, la sensibilité concernant l'avenir de notre héritage industriel apparaît déjà dans les années 1980. Le ministre de la Culture, intègre les ensembles définis comme « monuments industriels » dans la liste d'objets classés, et une section grecque de TICCIH se constitue (Mars 1992)¹²³. Le but était l'organisation de tous les efforts dispersés de sauvegarde de sites industriels en Grèce dans un cadre commun ainsi que l'introduction de la valeur de cet héritage en tant qu'un bien commun, national qui mérite la protection¹²⁴. Dans cet effort, un rôle déterminant, ont eu des Universités et des Ecoles polytechniques et surtout les sections d'Architecture et les département de l'Histoire, dans lesquelles l'histoire et l'architecture de l'époque industrielle grecque constituent une matière de cours distincte et un domaine de recherche. Cette vague de protection du patrimoine culturel se met en pratique tout d'abord à travers les premières déclarations de bâtiments ou ensembles de bâtiments industriels en tant que monuments à conserver¹²⁵, de régions ainsi que leur équipement et ensuite avec des efforts de leur reconstitution et réutilisation pour les réintégrer comme unités de nouveau actives au tissu de la ville.

Néanmoins, la protection du patrimoine industriel devient de moins en moins évident de nos jours. Ces parties restantes d'un paysage bâti d'une autre époque, aujourd'hui abandonnées ou en ruines, sont souvent considérées comme un obstacle pour l'évolution et l'étalement d'une ville.

Une ville comme Athènes, depuis longtemps saturée est en recherche constante d'espace pour accueillir de nouvelles constructions et le cadre législatif/institutionnel est malheureusement très faible pour les sauver.

Actuellement il y a 4 scénarios qui dominant :

- Les grandes surfaces qu'ils occupent dans un lieu d'habitude privilégié (proxi-

122 M. OIKONOMOPOULOU, *Désindustrialisation et Politique Culturelle. Le cas de la ville de Pirée*, Athènes, École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2011, p. 23

123 *ibid.*

124 N. BELAVILAS, « Archéologie Industrielle », *Kathimerini*, 7 janvier 2001

125 N. BELAVILAS, « Le patrimoine industriel en Attique. L'état actuel », lors de la rencontre *Stratégies de mise en avant de thèmes concernant le patrimoine industriel*, Athènes, 29 mai 2011

mité au centre, au port ou à de grands axes de transport) les rendent parfaites pour investissements et donc au centre d'intérêt d'entreprises privées qui veulent les exploiter.

- friches de propriété privée dont les propriétaires ne montrent pas l'intérêt de rechercher leur potentiel soit par manque de ressources (raison fortement amplifiée à cause de la crise), incapacité de prendre de décisions, manque d'éducation sur la valeur de ces bâtiments
- friches de propriété privée abandonnées jusqu'à ce qu'elles se dégradent ou s'effondrent, pour de motifs purement spéculatifs
- friches qui se trouvent noyées dans un contexte social et urbain très dégradé sans aucune possibilité d'amélioration et qui n'attirent ainsi aucun intérêt d'investissement

Le résultat est le même : ces friches restent inexploitées et isolées et de moins en moins de services ou opérateurs acceptent de s'en occuper. Il y a encore une grande ressource bâtie, surtout dans la zone de Elaionas et au Pirée qui restent sans protection¹²⁶.

« Le patrimoine industriel d'Athènes, beaucoup plus que n'importe quel autre lieu de la Grèce, se situe à des endroits extrêmement convoités en raison de leur potentiel de rentabilité très élevée. Le rôle protecteur et régulateur public des opérateurs de L'État recule constamment et les dangers concernant le cadre légal et financier pour la protection des monuments industriels augmentent. Le sujet de durabilité, du coût élevé de la réparation et l'entretien a été plusieurs fois utilisé comme alibi pour leur disparition ou leur aliénation. Pourtant en observant le gaspillage de certaines interventions, publiques ou privées, ainsi que l'abandon inconsidéré ou même trompeur de ces espaces, il apparaît clairement que ce ne sont pas là les véritables raisons de l'hostilité envers les monuments industriels mais les obligations qu'ils engendrent en tant que monuments. Des obligations qui empêchent la recette de l'énorme plus-value qui pourrait résulter de leur exploitation, en tant que parcelles vides ou qu'enve-

126 *ibid.*



La friche industrielle la plus discutée du Pirée, l'usine d'engrais de Drapetsona, à la côte ouest du port. L'usine a fermé ses portes suite à sa faillite en 1999 et a été démolie en 2003, malgré les efforts de la commune, et de l'École Polytechnique pour sa transformation en centre culturel et espace vert dans le but de améliorer les conditions de vie de ces quartiers industriels dévalorisés du Pirée. Des 245000 m², parmi eux 146000m² bâtis, ceci est le seul bâtiment qui reste.

loppes neutres gigantesques »¹²⁷.

Dans le territoire hellénique, une partie d'ensembles industriels a été perdue suite à la décision volontaire (Lipasmata Drapetonas, 2003) ou « involontaire » de leurs propriétaires, commune, opérateurs publics ou privés - personnes, entreprises et banques qui désirent leur disparition de leurs parcelles de propriété. Une autre partie a été victime de la tendance où des pouvoirs politiques, services et privés considérant qu'ils ne sont pas rentables et ils recherchent leur revalorisation à travers une architecture, en leur opinion, « contemporaine ». Pourtant, des groupes sensibilisés de citoyens et d'opérateurs scientifiques ont pu à travers des mobilisations, sauver une série de bâtiments (Station de Agios Dionysios, Usine Retsina). Actuellement la Grèce compte une quantité importante de bâtiments industriels sauvegardés et réaffectés avec un respect pour la qualité de leur enveloppe, même si on ne peut pas dire la même chose pour leur intérieur et leur équipement qui ont dû se mettre à disposition du nouveau programme qu'ils ont accueilli. Les efforts des dernières décennies du 20^{ème} siècle, ont réussi à faire naître une nouvelle génération de musées thématiques, chacun en relation avec le bâtiment qui lui donne abri. ¹²⁸.

« Un paysage, n'est pas, comme certains le comprennent, un ensemble de terre, de plantes et d'eaux. C'est la projection de l'âme d'un peuple sur la matière... »

Odysseas Elytis

A part un ensemble de matériel, d'installations et d'équipement, une friche industrielle est le résultat d'un contexte social et économique, fortement lié à une activité productive dont, malgré le fait qu'elle appartient au passé, les traces sont toujours présentes en forme d'une mémoire historique. Il peut encore nous parler d'un savoir faire local, d'un mode de vie et une activité quotidienne, d'une façon d'habiter ses quartiers voisins, choses qui ont été vécus par plusieurs générations et qui sont peut-être encore vivantes dans la mémoire et les habitudes de certains qui « habitent encore là ». Ces sites, peuvent encore offrir, ils peuvent contribuer aussi, ensemble avec les monu-

127 N. BELAVILAS, « Le patrimoine industriel en Attique. L'état actuel », *op. cit.*, p. 7

128 N. BELAVILAS, « Archéologie Industrielle », *Kathimerini*, 7 janvier 2001

source: <http://www.tovima.gr/>



ment antiques et les bâtiments néoclassiques à transformer la ville, d'un milieu urbain neutre en un lieu émotionnellement chargé, unique, avec ses propres références en tant que produit de cette même terre.

Nous pourrions régarder la friche ferroviaire à Leuka comme un paysage, comme une peinture de « nature morte » avec comme fond la lumière du centre du Pirée qui est encore là et représente l'identité historique de ce lieu et que personne ne connaît vraiment. Un ensemble de bâtiments, restes d'une autre ère d'une « gloire » donnée par le chemin de fer mais qu'elle n'a plus maintenant et qui semble perdu au milieu d'un quartier. Un organisme vivant qui évoluait au fil des années où les traces des époques ont laissé leur empreinte sur ce site. Un ensemble comme un musée vivant qui a une grande histoire à nous raconter, beaucoup de choses à nous apprendre, une grande richesse à offrir à ce quartier et changer notre façon de le regarder.

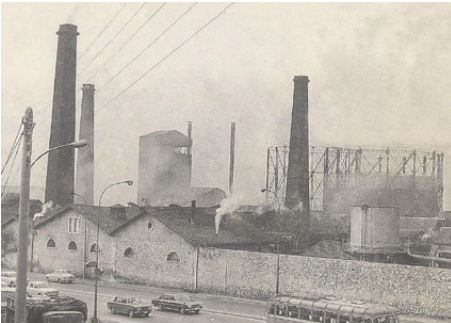
source:
omadaasty.tumblr.com
N. BELAVILAS, Le patrimoine industriel en Attique.
L'état actuel

LEARNING FROM GAZI¹²⁹

Gazi était un des centres industriels les plus importants d'Athènes, marqué par l'installation de l'usine à gaz en 1857 d'où vient aussi son nom. Ce lieu restait non construit jusqu'à cette époque en raison de sa position géographique, étant la zone la plus basse d'Athènes, mais l'installation de l'usine à gaz ainsi que sa proximité à la route de Pireos ont fait naître un quartier ouvrier à l'Ouest de l'usine, et lui ont assuré une activité commerciale et industrielle assez rapidement.



À partir des années 1970, la coexistence contradictoire de l'industrie avec la ville commence à se développer en un problème important. En 1984, l'usine arrête son fonctionnement, et un grand nombre d'ouvriers sont forcés de quitter leurs maisons. Le quartier subit une forte dégradation et reste au neglet. Un grand nombre de bâtiment et de parcelles sont désaffectés et abandonnés, les bâtiments restants voient leur valeur subir un fort rabais et le quartier est occupé par des immigrés et des personnes de bas revenu qui s'y installent en raison du loyer très bas et de la possibilité de travailler aux alentours.



En 1986 l'ensemble industriel est déclaré patrimoine à protéger et la municipalité d'Athènes prend l'initiative et met comme objectif la transformation de Gazi en pôle culturel métropolitain. Il constitue le premier exemple de réaffectation du pays¹³⁰. Situé à la fin de route Pireos, Gazi accueille actuellement une combinaison de lieu culturels, historiques ainsi qu'un intérêt architectural. Il continue à être identifié par son usine à gaz, qui est, à partir de 1999, « déguisé » en lieu de manifestations/événements culturels et artistiques, connu sous le nom « Technopolis ».



« Je me rappelle encore au début des années 1980, quand dans les fours brûlait encore le dernier feu, les demandes des certains groupes de la commune d'Athènes pour sa démolition, pour de places et des espaces verts, pour des espaces de jeu pour les enfants ou, au meilleur cas, la conservation d'un minimum de ses parties « pour la culture ». Je me rappelle encore les caractérisations et dé-caractérisations de

¹²⁹ A. ZAFRAKOPOULOU, M. KOFAKI et A. MANEKA, *Approche analytique de l'espace urbain, le cas de Gazi*, Athènes, NTUA, 2016 ; I. DIMAKI, I. PAPAIOANNOU et T. SIOUTIS, *Analyse urbaine à Gazi*, Athènes, NTUA, 2016

¹³⁰ N. BELAVILAS, « Le patrimoine industriel en Attique. L'état actuel », *op. cit.*

cet ensemble industriel, les discussions infinies pour décider si l'un ou l'autre va être démolé, si son équipement mécanique sera conservé, ce grand manque d'argumentation et de procédés sérieux. Quand tout ce bruit était fini, rien n'était resté a, même pas une porte en fonte des fours, et l'ensemble industriel avait perdu beaucoup. Le reste, sauf exceptions, se trouve maintenant à des endroits inconnus »

G. Maxairas¹³¹

L'avenir du quartier ouvrier est resté indéfini, comme ça se passe souvent. De toute façon, la logique des propositions se basait sur le fait qu'il faisait partie des zones dégradées (Plan Directeur 1988), qu'il n'avait pas vraiment de valeur particulière et était donc "jetable". Le sujet d'expropriation n'a pas été donc considéré comme un problème, aussi pour le fait que les habitants, n'avaient pas le pouvoir de réagir. Cette situation a bien sûr profité aux gens d'affaires qui ont voulu investir dans cette incertitude et obtenir des biens immobiliers à prix très bas et se concentrant sur l'activité commerciale. Ainsi, en raison aussi de la grande vague de décentralisation des installations d'agrément vers des zones plus « dégradées » de la ville, un grand nombre d'activités ludiques et nocturnes ont commencé à s'installer dans le quartier. À partir des années 1990, le quartier commença à accueillir aussi des artistes qui y installent leurs habitations mais aussi leurs ateliers en raison d'un grand nombre de bâtiments « en attente ». Cette « couleur artistique » attire aussi les strates plus aisées qui sont à la recherche d'un lieu d'habitation alternatif. Après les Jeux Olympiques et la création du métro qui a offert au quartier une bonne accessibilité, la politique de la municipalité d'Athènes visait au développement de la zone autour de l'ancienne usine pour en faire un berceau urbain contemporain. Ceci a eu comme résultat de laisser l'initiative privée, sans imposer le contrôle nécessaire, investir dans des programmes plus rentables (alimentation, activités d'agrément et commerce) pour un gain immédiat, sans focaliser sur des investissements durables. Aucun effort n'a été fait pour assurer des infrastructures qui sont au service de la vie quotidienne des habitants. De toute façon ce n'était pas eux la priorité.

Gazi est devenu un quartier « annexe » commercial et de divertissement du centre-ville, qui s'adresse plutôt aux besoins des visiteurs, contre le but initial du plan direc-

131 « Archéologie Industrielle », *Kathimerini*, 7 janvier 2001



teur de conserver son caractère d'habitation, caractère qui a été fortement négligé pour le bien de for the sake of son caractère « culturel » .

« la délocalisation de certains groupes sociaux est le but de la gentrification, pas un de ses effets secondaires... » ¹³²

Cette situation aggrave la distinction sociale dans cette « mosaïque » des habitants, entre le nœud de divertissement et le vieux quartier d'habitation de Gazi qui semble étouffer. En plus, le nouveau caractère des habitations qui s'adresse à des groupes plus aisés, ne fait que renforcer l'évolution du quartier vers cette direction.

On voit encore une fois le résultat qu' a entraîné l'absence d'une étude et d'un plan général et complet. Les efforts qui visaient à la mise en valeur du patrimoine culturel de Gazi, comme la conservation de l'usine à gaz, la réaffectation des autres bâtiments de l'époque industrielle en lieux de culture, comme le Musée Benaki, l'installation de théâtres au quartier, ont une importance et montrent une sensibilité. Pourtant il s'agissait là d' interventions ponctuelles, non pas parties d'un projet d'ensemble

image 1: en points rouge nous voyons la concentration de programmes d'agrément et de l'activité commerciale.

image 2: nous voyons en jaune-marron la zone d'habitation qui se retressit pour donner sa place aux activités commerciales, de restauration et ludiques, indiquées en rouge-gris



source image et dessins: I. DIMAKI, I. PAPAIOANNOU, T. SIOUTIS, Analyse urbaine à Gazi

132 A. ZAFRAKOPOULOU, M. KOFAKI et A. MANEKA, *Approche analytique de l'espace urbain, le cas de Gazi*, op. cit., p. 38



du quartier. Ce n'étaient ainsi pas elles qui ont déterminé son caractère mais les initiatives privées qui visaient le gain facile. Malgré tout l'effort et les objectifs initiaux, malgré toute la ressource bâtie industrielle qu'il avait à nous offrir, Gazi n'a toujours pas reçu le caractère qui lui a été promis. Il a l'image d'un lieu sans identité claire et propre à lui, sans orientation, « une destination caméléon, qui s'adapte bâtiment par bâtiment pour satisfaire chaque préférence d'agrément et modèle de consommation qui vont le rendre bénéficiaire»¹³³. Il est rentré « sans son accord, sans qu'il le sache même » dans un monde de concurrence avec d'autres lieux alternatifs et de divertissement du centre d'Athènes. Surtout il est rentré en rivalité avec son propre caractère, en vivant de la consommation et la projection et pour de raisons qui n'étaient pas censés de l'identifier. Sur fond de commerces éclatants, de lumières et de musique forte, les cheminées de l'ancienne industrie tiennent encore debout, comme de faibles souvenirs d'un passé oublié, comme indices de l'identité dont Gazi a été privé.

Au niveau de l'échelle de l'objet, les bâtiments sont réparés avec respect, comme la tour, mais d'une façon neutre et des interventions partielles relativement mal adaptées. Si on prend l'exemple des bâtiments cylindriques de dépôt de gaz, 'landmarks' emblématiques de l'ensemble industriel, la méthode choisie a mené à leur destruction: pour les deux parmi eux, ils ont choisi l'option d'imitation des cylindres authentiques pour accueillir leur nouvelle fonction dans une nouvelle enveloppe et ainsi les enveloppes historiques se sont complètement perdues. Le troisième a été sauvé au dernier moment (2009) par une opération pareille. La responsabilité du résultat final repose entièrement sur la municipalité d'Athènes et les changements successifs parallèles de stratégie concernant le monument, stratégies basées sur des décisions provisoires des autorités communales consécutives.¹³⁴

133 *Ibid.*, p. 49

134 N. BELAVILAS, « Le patrimoine industriel en Attique. L'état actuel », *op. cit.*



LEARNING FROM PARIS

LE DÉPÔT DE LA CHAPELLE

Paris développe actuellement le concept de l'urbanisme transitoire, qui englobe toutes les initiatives qui visent, sur des terrains inoccupés ou bâtiments désaffectés destinés à être réhabilités à court ou à long terme, à réactiver la vie locale de façon provisoire, lorsque l'usage du site n'est pas encore décidé ou le temps qu'un projet se réalise.¹³⁵ La SNCF est inscrite aux associations qui participent à cette idée¹³⁶. Parmi les sites figurent donc aussi des installations ferroviaires.

Construit en 1845 par la Cie des Chemins de Fer du Nord, le dépôt de la Chapelle a accueilli durant des années de nombreuses séries de locomotives de la SNCF. Suite à la construction du Technicentre du Landy en 1878, le dépôt n'accueillait plus que des locomotives garées en attente de service ou des rames de banlieue jusqu'à fermer ses portes en 2013¹³⁷.

Avant d'être détruite pour laisser sa place à des logements, elle s'ouvre une dernière fois, cette fois au public, sous le nom de "Grand Train" pour nous raconter l'histoire des chemins de fer. Des locomotives et anciennes machines ainsi que du matériel iconographique-photographique sont organisés et présentés dans ce musée éphémère, produit de la collaboration entre la SNCF et les associations Ground Control, Allo la Lune et la Cité du Train¹³⁸. En même temps, les habitants de Paris ont pu profiter d'un espace public de 6000m² offert à la ville, aménagé avec des bars, des restaurants, une salle de cinéma, un marché en circuit court, des jeux pour des enfants¹³⁹.

¹³⁵ IAU, « Story Map Journal, UrbanismeTransitoire : aménager autrement », <http://iau-idf.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=c88c10e327364828b8ed036c98d5e357>, s. d.

¹³⁶ « Urbanisme Temporaire | Arsenal TV | Pavillon de l'Arsenal », <http://www.pavillonarsenal.com/fr/arsenal-tv/10531-urbanisme-temporaire.html>, s. d.

¹³⁷ « Dépôt de Paris La Chapelle, Ferroviethèque », <https://sites.google.com/site/ferrovitheque/photos/depot-ferroviaire-de-paris-la-chapelle>, août 2015

¹³⁸ « Exposition Grand Train au dépôt de La Chapelle | SNCF », <http://www.sncf.com/fr/presse/fil-information/exposition-grand-train/458741>, 29 avril 2016

¹³⁹ L. VAN EECKHOUT, « Quand les friches se transforment en laboratoires de la ville », sur *Le Monde, Économie, Smart Cities*, http://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2017/06/09/quand-les-friches-se-transforment-en-laboratoires-de-la-ville_5141230_4811534.html, s. d.

Comme on peut voir sur les photos, les personnes se sont très rapidement familiarisés avec ce nouvel espace qui leur a été offert pour animer leur vie quotidienne.

Il ne faut pas oublier que l'urbanisme temporaire ne vise pas que les projets restent éphémères mais qu'ils deviennent finalement durables et montrent des objectifs pour la ville et des principes fondamentaux qui doivent être pris en compte pour tous les projets de réaffectation. Il peut donc beaucoup nous apprendre. Tout d'abord il s'agit souvent d'une opération « du bas vers le haut ». Les projets avancent « en processus », en lien avec les habitants qui sont encouragés d'exprimer leurs souhaits et besoins. Deuxièmement, son but n'est pas de multiplier et réappliquer des projets réussis à de nouveaux sites. Au contraire, leur souhait n'est pas d'industrialiser mais de massifier cette démarche en quantité et permettre aux habitants et associations de la tester pour se rendre compte des avantages. En plus, en « exploitant » le prétexte du temporaire, ils se permettent d'inclure de programmes que personne peut, surtout en période de crise, financer, et encourage des idées pionnières et alternatives, dans le but de montrer leur potentiel et les rendre pérennes. Finalement il nous montre quelque chose de fondamental qui est que « l'urgence et le manque de temps peuvent donner d'avantage d'occasions d'inventer des alternatives »¹⁴⁰ A l'opposé de ce qu'on vient de dire, les universités grecques attardent souvent énormément la proposition de leurs solutions.

L'idée d'urbanisme temporaire, comme une phase « de transition » entre l'état de friche et l'état de projet¹⁴¹ est aussi une méthode de grand intérêt tant pour les habitants qui peuvent ainsi graduellement s'approprier d'un site qui leur niait toujours l'accès et était absent de leur vie, mais aussi pour les acteurs du projet et les propriétaires pour tester la potentialité du site en tant que espace urbain actif ainsi pour le choix des nouveaux programmes compatibles avec ses bâtiments et son contexte. Ça devient aussi une méthode alternative de faire la publicité du site et attirer de l'attention ainsi que de le protéger du vandalisme et de l'appropriation par des groupes sociaux dangereux pour sa réputation. A travers ces processus d'occupation temporaire d'une friche, son identité particulière est renforcée et une notion de solidarité, de

140 « Urbanisme Temporaire | Arsenal TV | Pavillon de l' Arsenal », *op. cit.*

141 PNR 54, LAMU et LASUR, *Densification des friches ferroviaires urbaines, Rapport final, Lausanne, 2005*

« vivre ensemble est née d'une démarche où « tout le monde participe »¹⁴² En plus la création de nouvelles associations pour s'occuper de la promotion et de la gestion de ces activités est fortement encouragée.¹⁴³

Nous ne pouvons pas nous empêcher de poser la question : ceci ne serait-il pas possible dans le cas de Athènes ?

HALLE FREYSSINET SOUS LE NOM DE STATION F¹⁴⁴

La Halle Freyssinet est une grande halle, réalisée en 1929 par l'ingénieur Eugène Freyssinet. La halle est en béton armé précontraint et la technique, innovante pour son époque, de sa mise en œuvre offre à sa structure porteuse-squelette, de béton optimisé, un grand aspect de légèreté. Le bâtiment était initialement connecté au réseau ferré de la gare d'Austerlitz et abrite les opérations de transbordements train-camion jusqu'en 19.. Depuis 2012 il est classé à l'Inventaire des Monuments Historiques.



Un bâtiment de très grandes dimensions (310m x 58m), divisé en trois nefs parallèles, situé au cœur du secteur en renouvellement urbain de la capitale, en proximité avec un bâtiment d'importance pour la ville (Bibliothèque François Mitterrand) a un potentiel très fort.

En 2017, la halle a reçu son nouveau programme : Un grand campus d'entreprises start-up. Le projet conserve l'enveloppe et la structure de l'ancienne halle de Freyssinet et vient réorganiser l'intérieur en trois zones distinctes disposant chacune d'une identité unique.

- SHARE : forum de rencontre et de partage numérique avec des ateliers, des salles de réunion et un auditoire de 370 places
- CREATE : espaces de travail. La nef centrale est laissée libre pour des espaces polyvalents et communautaires et les deux nefs latérales accueillent

¹⁴² *Ibid.*

¹⁴³ PNR 54, LAMU et LASUR, *Densification des friches ferroviaires urbaines, Rapport final*, Lausanne, 2005, p. 36

¹⁴⁴ WILMOTTE & ASSOCIÉS, « Projet . Station F (Halle Freyssinet) - campus de start-up », <http://www.wilmotte.com/fr/projet/411/Station-F-Halle-Freyssinet-campus-de-start-up>, s. d.



les salles de travail disposées sur deux niveaux sous forme de 24 villages, chacun ayant tous les services nécessaires pour fonctionner de manière autonome.

- CHILL : restaurant de service continu

La halle va s'ouvrir et s'insérer dans son quartier dans la ville par la transformation profonde de ses abords : un vaste parvis minéral de rencontre au nord et l'ouverture du restaurant au quartier grâce à un jardin étagé. En plus la halle est traversée par deux passages urbains couverts, qui ont vocation à créer un lien fort entre deux quartiers aujourd'hui séparés par la présence du réseau ferroviaire. Finalement deux nouvelles rues latérales privilégiant le piéton et le végétal seront réalisées. Ces rues seront bordées par une série de boutiques et commerces qui permettront d'attirer les habitants du quartier, favorisant ainsi les échanges avec les 3 000 jeunes entrepreneurs.



LEARNING FROM... ZURICH

Si on tourne notre regard le territoire suisse, un pays où le chemin de fer a connu, et continue à connaître, un grand développement, et où le train est une partie très active de la vie quotidienne des habitants, et on touche le sujet de réaffectation de friches ferroviaires, une ville va toujours faire partie de la discussion : Zürich. Le site de la Hauptbahnhof, bientôt complété avec le projet de Europaallee (2019), est une de très peu friches ferroviaires du pays dans un stade si avancé de leur transformation.¹⁴⁵ Pourtant il ne faut pas oublier qu'il a fallu 4 « changements de nom » et 50 ans pour qu'il arrive à sa version finale et réalisée (premier concours pour HB Südwest était en 1969) Pourquoi ? Sa grande échelle, son emplacement au cœur d'une ville métropolitaine déjà saturée et le système de démocratie directe en Suisse.¹⁴⁶

« Never since the latter half of the 19th century, when the city was dramatically transformed by industrialisation and railways, had Zürich seen such a thorough intervention in its city centre »¹⁴⁷

C'est donc normal qu'un tel projet allait se trouver contre un grand nombre d'obstacles, à n'importe quelle ville il devrait s'implanter.

« Two contrary visions of urban development clashed : The growth coalition's global city versus the slow growth city with more public and green space, low rents, less density »¹⁴⁸

Plus spécifiquement on pourrait citer 7 raisons principales¹⁴⁹ :

1. Le besoin de coordination d'un grand nombre d'opérateurs
2. Le fait que SBB comme propriétaire manquait de l'expérience et détermination de définir un projet convainquant, chose qui a beaucoup retardé le

145 PNR 54, LAMU et LASUR, *Densification des friches ferroviaires urbaines*, Lausanne, 2005

146 R. WOLFF, « The Five Lives of HB Südwest. Zurich's Main Station Development from 1969 to 2019 », dans *Built Environment*, Oxon, Alexandrine Press, 2012, vol. 38

147 *Id.*

148 *Id.*

149 Tous les points sont une synthèse des informations continues dans le texte de R. Wolff

processus

3. Les groupes de développeurs, autre que le fait des attentes et intérêts divergents, n'ont pas pu convaincre pour la majorité du public pour la qualité et les bénéfices du projet. À leurs yeux, HB Südwest et Eurogate, avait l'image d'un projet purement technocratique et « profit-led »
4. Le système démocratique de la Suisse qui a donné au public le pouvoir de réagir et s'exprimer contre des projets qui les convainquent pas, ainsi que la réaction des associations écologiques.
5. L'économie fragile et l'incertitude de la situation à tous les moments que le projet avait l'opportunité d'avancer (1973, 1992, 2001) et l'énorme taille de l'investissement nécessaire qui a levé une grande hésitation de la part des investisseurs
6. Le fait que les anciennes versions du projet ne pouvaient pas se faire en phases mais pour des raisons techniques il devrait se construire tout en une fois
7. Le fait que, en raison de sa taille, ce n'était pas possible de prévoir de manière exacte comment il allait influencer le paysage urbain, qui, à cause de la grande visibilité d'un bâtiment au bord des rails, il devient même fragile.

Qu'est-ce que ce parcours appris à la ville de Zurich ?

« There is a strong tendency to sell our cities to those who are willing to pay the most. Thus, cities are becoming exclusive places for international investments and privileged people, leading towards an increasing economization of urban life » ¹⁵⁰

On voit que pour quand même possible de réaliser des projets de cette échelle, un processus de planification approprié est nécessaire qui peut se réaligner constamment pour affronter les différentes oppositions. Une très bonne organisation et co-ordination de la co-opération entre les différents opérateurs est cruciale dans le but de pouvoir combiner et aligner les arguments des côtés opposés avec les objectifs des dé-

150 R. WOLFF, « The Five Lives of HB Südwest. Zurich's Main Station Development from 1969 to 2019 », *op. cit.*

veloppeurs dans un projet économiquement et politiquement viable.¹⁵¹ Cependant, ç'est toujours intéressant de passer le témoin aussi à autres opérateurs, plus locaux de prendre des initiatives pour encourager même un processus « bottom-up » au lieu de la classique « top-down »¹⁵²

Un autre aspect très important qu'on peut retirer de ce projet est la fausse perception que « le développement durable va souvent de pair avec une réduction de la rentabilité économique »¹⁵³

« l'intégration de mesures durables (qualité des espaces publics, éco-quartier, participation avec la société civile...) améliore la perception globale du projet et contribue à renforcer sa rentabilité sur le long terme, comme le démontre l'exemple de Stadtraum HB, où les CFF ont privilégié des locataires à plus bas prix (Haute Ecole) afin d'améliorer l'attractivité du site sur le long terme »¹⁵⁴

On a vu aussi combien la participation du public est fondamentale. Parce que, il ne faut pas oublier que un projet implanté dans une ville est tout d'abord pour ses habitants. Ici, tous les tentatives de promouvoir un projet qui ne s'alignait pas avec leurs besoins ainsi que l'image et le futur qu'ils voulaient pour leur ville a été contesté et rejetée. Cependant, l'effort pour un développement écologique, qui protège l'échelle du quartier a été perdu. À quel degré les quartiers subiront un effet de gentrification en raison de ce projet, va rester, pour le moment, un sujet contesté.¹⁵⁵

Actuellement, au long du corridor ferroviaire de Zurich, entre Altstetten et Zurich Hauptbahnhof, on constate de grandes surfaces occupées par des halles de la SBB. Situés à se zones centrales de Zürich ces grands aires urbaines profitent d'une bonne accessibilité et pourront facilement s'intégrer au tissu de la ville. Dans un processus de délocalisation des infrastructures de la SBB en périphérie ces surfaces libérées

151 *Id.*

152 B. SCHOLL *et al.*, *Code: Athens! : railway and city development in Athens*, Zurich, ETH Zurich, IRL (Institute for Spatial and Landscape Development), 2016

153 PNR 54, LAMU et LASUR, *Densification des friches ferroviaires urbaines, Rapport final*, Lausanne, 2005

154 *Id.*

155 R. WOLFF, « The Five Lives of HB Südwest. Zurich's Main Station Development from 1969 to 2019 », *op. cit.*

présentent un grand potentiel constructible dans une ville déjà saturée.

Il s'agit d'une des zones des plus dynamiques de Zurich en ce moment, qui a déjà commencé à accueillir une série de bâtiments de grande échelle. A travers ce processus d'appropriation urbaine rapide, c'est ici que se créent les nouveaux emplois dans le secteur des services, de l'hôtellerie, des logements de luxe, de bâtiments universitaires. Certains bâtiments de grande hauteur viennent se contraster à l'horizontalité des voies ferrées, bâtiments de grande taille qui viennent marquer les têtes de ponts qui traversent ce "fleuve" ferroviaire mais qui restent pour l'instant des efforts sporadiques et timides en raison de la manque d'un plan urbain général conceptualisant stratégiquement ces changements urbains et des visions pour des programmes adéquats capables de catalyser ces aires. ¹⁵⁶

Et tout ce qui est déjà là ?

Ces friches peuvent se libérer de leurs fonctions ferroviaires mais quel est le futur de leurs bâtiments ?

LE CAS DE GÜTERBANHOF¹⁵⁷

A partir des années 1970, suite à nouvelle gare de triage, l'utilisation de la Güterbahnhof commence à diminuer. Le bâtiment voit la quantité des marchandises traités décroître ainsi que le personnel. Après quelques travaux de rénovation en 1971-1975, le bâtiment passe, en 1982, aux mains de son nouveau propriétaire, CARGO et sa cantine ferme vu le nombre diminué des employés. Pourtant il continue son fonctionnement, constituant une partie intégrante du quartier, tant eu niveau urbain que architectural et en 1986, il est classé au patrimoine, à l'exception de quelques extensions. Tout ceci jusqu'à 2003, quant les habitants de Zürich votent pour la construction d'un centre de police et justice, projet prévu à la place de la Güterbahnhof, sans qu'il soit clair elle doit être démolie, même si la votation incluait un loi qui permettait sa démolition si nécessaire. Le bâtiment tient encore en vie avec quelques entreprises qui utilisent son dépôt et quelques événements spontanés qu'il accueille.

¹⁵⁶ M. GRABER et T. PULVER, « Formes Fortes I & II, Architectures hybrides sur le corridor ferroviaire de Zurich », EPFL ENAC, 2016

¹⁵⁷ S. MOREL et F. ROTH, *Güterbahnhof Zürich*, Lausanne, EPFL, 2012

Les coûts que nouveau projet PJZ sont désormais toujours trop élevés, malgré les efforts de réduction, et le conseil d'État met en votation son abandon. En 2011, le peuple, avec une légère majorité de 54.18% en faveur du projet donne le coup final à la Güterbahnhof. Il a offert ses espaces aux habitants pour l'accueil des événements culturels, politiques ou même privés et elle a été démolie en 2013.

MÊME FUTUR POUR LES AUTRES HALLES ?

Le cas de la Güterbahnhof est un parmi les 16 bâtiments ferroviaires encore présents à la ville contemporaine. Certains parmi eux, comme ceux qui se situent à la friche au long de la Hohlstrasse, sont en bon état et présentent une qualité architecturale importante. De bâtiment de grande surface en proximité de la plus grande gare suisse, ils ont un fort potentiel de réaffectation et pour se mettre au service des habitants et devenir des entités actives du tissu urbain à travers une nouveau caractère public. Bien sûr leur futur dépend des décisions logistiques de la SBB, vu que une partie de ces halles sont encore en utilisation.

AU LONG DE LA HOHLSTRASSE

Si on regarde ce qui est prévu pour la friche qui rassemble le plus grande partie des bâtiments ferroviaires, il y a actuellement plusieurs scénarios qui se développent.

1. intervention « chirurgicale » qui concerne l'utilisation ferroviaire des halles et place quelques gratteciels pour définir un front pour la Hohlstrasse
2. Rédimensionnement de l'affectation ferroviaire sur le site, où certaines halles vont loger de programmes de grande échelle, comme des activités commerciales, connectés à travers de nouveaux bâtiments intermédiaires et certaines seront démolies et prêter leur utilisation à de nouveaux gratteciels qu'y seront construits.
3. L'affectation de SBB déménage complètement du site et que les halles protégées seront conservées et réutilisées. Ces anciens bâtiments qui s'étalent en surface, seront combinés avec de nouveaux bâtiments qui s'étaleront en hauteur dans un fond des espaces ouverts pour former une nouvelle topographie au bord des rails et de la Hohlstrasse.

Dans tous les scénarios, une partie importante des halles SBB est prévu d'être conservée.

L' ARCHITECTE



QUELQUES PENSÉES...

Plus j'avancais sur ce long parcours de recherche, au lieu que la thématique se concrétise, se clarifie, se cadre, plus elle s'étalait en surface et en profondeur, plus les questions se multipliaient. Si je pouvais exprimer en image ce long parcours jusqu'ici, j'aurais probablement utilisé une orthophoto de Elaionas. Une situation très complexe, un mélange d'informations, de questions, de problématiques, de pensées et d'idées. Et si ce n'est pas possible de faire autrement ?

Qu'est ce que c'est Leuka ? Qu'est ce que c'est Agios Ioannis Rentis, Roof? Un grand nombre de personnes que j'ai interrogés durant ces derniers mois dans le but d'échanger des connaissances, 90% ne connaissaient même pas l'existence de ces lieux. 99% ne les avaient jamais traversés. Et comment peut-on les connaître vraiment? La petite partie des personnes qui les connaissaient avait un lien avec ces quartiers, soit ils en provenaient ou y travaillaient, soit ils les avaient étudiés. Comment dire alors que ces régions, regroupées sous le nom de Elaionas, constituent un grand problème quand on ignore même leur propre existence ? Et si oui, quel type de problème constituent-ils et surtout pour qui ? Et comment chacun voit Elaionas ? L'habitant, le travailleur, le visiteur, le passant, l'architecte, le sociologue, l'homme politique, l'investisseur privé ? Et, plus important, qui peut vraiment dire si quelque chose doit changer et ce qui doit changer exactement et pour quoi cela doit changer. La relation entre Elaionas et la ville d'Athènes est une relation très particulière, passée par plusieurs phases depuis l'Antiquité et fait naître une question très importante: C'est Elaionas qui doit changer parce que il le doit à Athènes, parce que il «pollue» son tissu comme un grand « rapiécage », ou c'est plutôt la métropole qui a un devoir vers Elaionas pour l'avoir utilisé comme dépôt pendant 70 ans, qu'elle doit maintenant lui rendre, en lui offrant son soutien pour assurer la durabilité de n'importe quel projet d'intervention.

Si on focalise sur les installations désaffectées de la friche ferroviaire d'entretien à Leuka ou à Agios Ioannis Rentis et ceux d'un autre pays Européen, on pourra assez rapidement observer les ressemblances entre leurs bâtiments, leur disposition et leur relation avec les rails, leur équipement. Il s'agit d'une particularité des friches ferroviaires vu qu'elles sont toutes en rapport avec une infrastructure commune qui est le chemin de fer. Si pareils quant au « paraître », mais si différents quant à l'« être ». Il suffit de se défocaliser légèrement pour insérer une partie de leur contexte dans le cadrage. Leur vrai lien, et ressemblance ne se trouve pas dans leur apparence ni au chemin de fer qui les lie ensemble. Leur vrai point commun est que quand on a va leur

donner une nouvelle vie et « remplir » ces enveloppes évidées avec de nouvelles fonctions et de nouveaux programmes, ce « remplissage » doit provenir de la « matière » propre de la ville qui les a fait naître et les entoure et de son histoire unique.

Une ville, un quartier est comme un organisme vivant. Chaque organisme a, enregistré dans toutes ces cellules, un génotype unique. Tout ce qui circule dans son corps qui n'a pas le même génotype, est reconnu comme étranger, est attaqué et rejeté. Pour qu'une transplantation puisse fonctionner, être accepté par l'organisme, le nouvel organe inséré doit être compatible. S'il ne l'est pas, pour qu'il puisse rester, il faut « désactiver », anesthésier la réaction de l'organisme. On pourrait donc venir implanter n'importe quel type de projet sur un site « inactif ». Mais pour qu'un projet « incompatible » puisse s'implanter, le caractère du quartier qui l'entoure ne pourra pas rester le même. Le contraste et la différence qui va être produite entre le nouveau et l'existant va causer beaucoup plus de problèmes que ceux qu'il avait comme but de résoudre. Une réhabilitation quelconque, doit respecter le fonctionnement et les processus du contexte dans lesquels il prend place, afin de les rendre compatibles. Sinon il risque de disloquer cet organisme urbain.

Alors avant de poser la question « QUOI ? » il faut tout d'abord poser la question « POUR QUI ? » Il y a plusieurs réponses justes, mais celle qui doit être privilégiée est la partie « vivante » de ces lieux, à savoir leurs habitants et travailleurs ainsi que leur histoire. Il est important de voir à travers leurs yeux. Ce n'est qu'ainsi qu'on peut viser à un projet vivant à l'intérieur d'un lieu vivant, d'une société vivante. Si l'intervention est acceptée par « l'organisme » local, il pourra ensuite fonctionner aussi dans l'organisme de la ville.

« Parlo dell'incontro con una città sorprendente, almeno per me finora, mai vista prima, perché mai veramente pensata per così dire dall'interno, cioè guardata con l'occhio di « chi fa »

Giorgio Grassi

dans d'une étude sur Athènes¹⁴⁵

Leuka et Elaionas, n'ont pas été dessinés dans un bureau. Ce sont des parties d'un tissu et le résultat d'une évolution, d'un parcours dans l'espace et dans le temps dont les traces existent encore aujourd'hui sur leur « peau »

Jusqu'au 1850, tout ce vaste espace qui semble maintenant une exception qui n'appartient plus à la ville, était ce qu'il indique aujourd'hui juste par son nom : l'« Olive-raie ». Pendant des siècles Elaionas était le fond vert sur lequel existaient les 2 lieux – Athènes et Pirée – et les parcours qui les connectaient. A partir de 1850 et pour un siècle, ce vaste « potager », centre de l'économie de la ville d'Athènes, a commencé progressivement d'être conquis par l'activité économique de l'époque industrielle – unités industrielles et artisanales – ainsi que quelques quartiers d'habitation des personnes qui'y travaillaient. Les parcours qui connectaient les deux villes et traversaient Elaionas, ont maintenant commencé, en raison de leur nouveau caractère d'axes routiers et ferroviaires, de le découper. Les décennies qui ont suivi la deuxième guerre mondiale et l'énorme immigration interne ont complètement changé l'image de Elaionas en le transformant en ce qu'on connaît aujourd'hui. En 1980 il était déjà conquis. Son rôle était de rassembler toutes les affectations qui sont indésirables à l'intérieur de la ville : industries – services – transport – dépôt et qui coexistent avec des habitations. Ce vaste espace qui englobait la ville pendant 25 siècles, s'est trouvé en 30 ans piégé dans son tissu.

Toute cette région n'a pas évolué de manière endogène et posant ses propres conditions, mais indirectement. C'était une évolution « imposée ». Chaque phase de son évolution était le résultat des conditions qui s'imposaient et des changements qui succédaient dans les régions en dehors de celle-ci et qu'elle avait le rôle d'absorber pour que la ville puisse continuer à fonctionner.

145 *Dieci progetti per la città greca*, Athènes, Programme HERACLES, 1997

Quand on désire donc intervenir pour améliorer la situation à Leuka, ou à n'importe quel autre morceau de cette grande exception urbaine, on ne peut pas éviter de tourner notre regard vers l'ensemble. On ne peut pas s'empêcher de se demander quelle sera la contribution de notre intervention sur un ensemble si hétérogène. Nous ne pouvons pas changer Athènes.

Ce qu'on peut par contre c'est offrir un autre regard, proposer une méthode...

« Par conséquence, la forme de la ville, son architecture, se constituait par l'évidence monumentale de ses lieux mais aussi par celle des parcours qui l'unifiaient avec son territoire. Tant les lieux que les parcours étaient clairement distincts. La décision de superposer à cette ville une figure géométrique abstraite, ce triangle si célèbre, qui avait comme objectif d'unifier lieux et tracés dans une figure unique, a été la cause principale de la rupture, jamais plus restituée, entre ville moderne et antique et qui a été conservée jusqu'à aujourd'hui grâce aux plans urbanistiques qui ont succédé »

Giorgio Grassi
dans d'une étude sur Athènes¹⁴⁶

Athènes est une ville avec sa propre logique et en même temps dans une position très délicate aujourd'hui. Celui qui intervient doit faire face à son tissu urbain très hétérogène et complexe, son parcours d'évolution turbulent, son histoire très présente et à laquelle elle essaye toujours de s'accrocher, sa situation économique toujours détériorée qui mettent une fin à chaque imagination de projets de grande échelle avant même que ceux-ci puissent commencer. Agios Dionusios, Leuka, Agios Ioannis Rentis, Tavros, Rouf sont toutes des régions très difficiles à connaître et à comprendre et qui pour chacun signifient quelque chose de différent. Pour beaucoup elles représentent juste une liste de problèmes et contraintes, une liste de charges et de «soldes» qui nous freinent et qui nous font probablement dire que cette ville nous laisse sans options. Mais si on regardait ces problèmes en tant que particularités, en tant qu'une forme d'identité et les contraintes en tant que chemins de solution ?

« Derrière tout, existe toujours cette réalité. C'est elle qui joue avec nous et qui nous incite chaque jour – avec son obstination, sa vitalité, son dynamisme – à s'opposer : sans cette stimulation on aurait jamais atteint le niveau auquel on se trouve aujourd'hui. En Grèce on est confronté à une situation contrastée, laquelle finalement nous nourrit, est notre quotidienneté, on a appris à vivre comme ça. Le rationalisme ne résoud pas de problèmes, il en crée. »

Dimitris Filippidis¹⁴⁷

146 *Ibid.*

147 *Ibid.*

« L'approche au cas par cas pourrait s'énoncer de manière à établir que la seule règle est qu'il n'y a pas de règles générales.[...]Il n'existe pas de processus idéal, au contraire celui-ci doit s'adapter aux particularités du contexte, à ses enjeux, ses potentiels, ses résistances, sa philosophie, son cadre politique, ses acteurs. » ¹⁴⁸

Le fait que, en raison des conditions qui nous dépassent, on ne peut pas développer de projets ou appliquer de méthodes comme on aurait pu faire dans une ville diverse, nous mène à penser que peut-être cela doit se faire comme ça. Quel est le sens d'essayer d'accentuer l'unicité, le caractère identitaire, l'histoire d'une ville, d'un quartier quand en même temps on voit les contraintes de chaque lieu que comme des problèmes qui ne nous permettent pas d'appliquer des solutions précipitées, « standardisées » et de faire ce qu'on maîtrise. La ligne entre ce qui est une contrainte et ce qui est une particularité est souvent très fine et ce n'est que, parce que nous les regardons « depuis l'intérieur », que parce que nous devenons partie d'un lieu, que nous soyons capables de les distinguer. Pour pouvoir, à travers l'intervention que nous proposons, apporter une véritable amélioration à un lieu, nous avons l'obligation de travailler avec ce lieu, de le comprendre dans le but de trouver tout ce qu'il a à nous offrir, tous les éléments qui le rendent particulier et unique pour les mettre en valeur les rendre visibles. Si on essaye d'intégrer un organe étranger, on risque de causer un conflit entre les deux que ne pourra pas avoir deux gagnants. Soit le projet tombera à l'abandon quelques années plus tard, soit le lieu risque de perdre son identité.

En Grèce, les habitants, pour pouvoir embrasser un nouvel ensemble dans leur quartier, dans leur ville, il est important qu'il le sentent comme le leur. Comme quelque chose que leur propre pays, leur propre histoire a fait naître et pas quelque chose qui a été importé. Surtout dans les quartiers qui subissent une dégradation, un projet qui sera le produit de leur propre lieu, la possibilité que l'image de leur quartier change à travers quelque chose qui a toujours appartenu à eux, est vraiment important. C'est ainsi qu'ils vont le soutenir et ne vont pas l'abandonner, le laisser se dégrader

« il ne s'agit pas d'un « retour » ou d'une reviviscence, mais du contraire de la

148 PNR 54, LAMU et LASUR, *Densification des friches ferroviaires urbaines, Rapport final*, Lausanne, 2005

tendance actuelle de l'embellissement superficiel et de la réduction de la ville en bien de consommation. Il n'y a pas de panneaux qui te dirigent dans une ville-musée, une ville-spectacle. Les habitants vivent leur quotidien sans se voir - telle une image - de l'extérieur. Leurs habitations ne se transforment pas en scénographies pour les visiteurs mais restent un monde à eux. Ainsi l'architecte ne doit pas rentrer en conflit avec ce qui existe, mais respecter la situation, en évitant les raccourcis faciles. Il suit fidèlement les traces du lieu en les exposant à la lumière et après en les enterrant à nouveau pour qu'ils ne se détériorent pas. Le visiteur rentre dans ce lieu, et sent une atmosphère vaguement inhospitalière. Il observe les signes familiers avec son entourage, empreints partout mais sans pouvoir en pénétrer ses secrets. L'élément privé reste obstinément individuel et non retraçable irrastreçable. Il doit faire un grand effort pour comprendre la signification de ce qui l'entoure, tout en sachant qu'il va jamais le conquérir dans son ensemble »

Dimitris Filipidis¹⁴⁹

THE CONCEPT OF EDITING

« Comme ça se passe souvent dans les villes avec une position géographique » et une histoire « si forte, l'architecture semble incapable d'imposer son propre ordre artificiel, sa mesure régulatrice. À celle-ci est plutôt assigné de devoir de suivre avec précision la scène première de la ville à travers de simples soulignements et d'adroits contrepoints. [...] L'architecture tend vers l'anonymité et obtient la valeur d'une pause qui souligne l'unicité et l'identité de l'autochtone »

Franco Purini
Architecte¹⁵⁰

La surface très vaste de cette région que la ligne du chemin de fer traverse et ensuite délimite ainsi que le manque de ressources financières qui affectent le pays, rendent une intervention intégrale impossible. Un grand investissement privé serait peut-être le

149 *Dieci progetti per la città greca, op. cit.*

150 *Ibid.*

seul moyen mais l'expérience nous montre qu'une telle solution sera probablement effectuée sous un aspect mercantile que ne respectera pas la condition délicate du lieu. Athènes n'a pas d'expérience, de savoir-faire d'interventions de grande échelle, les projets pour les Jeux Olympiques étant loin de constituer un cas exemplaire. Voilà autant de facteurs qui freinent les pensées pouvant imaginer un grand projet urbain qui transformerait toute cette vaste zone en quelque chose de « différent ». Mais il ne faut pas oublier que l'intervention à une telle échelle aurait aussi des conséquences respectives. Comme on a vu, le fonctionnement de la ville d'Athènes est fortement associé à celui de la zone de Elaionas pendant toute la durée de son histoire. Athènes ne sait fonctionner qu'ensemble avec cette région, en l'adaptant chaque fois à ses besoins et pour ceci toutes ces régions constituent une partie indispensable et vitale pour la ville. On ne peut pas juste l'effacer, parce que ceci risque de bouleverser un équilibre qui fonctionne de cette manière pendant de siècles ainsi que renverser les constantes de vie des personnes qu'y habitent et y travaillent.

Tous les aspects qui apparaissent comme des contraintes et des facteurs négatifs de ces lieux, leur dégradation, leur image d'abandon, la discontinuité du tissu, la grande hétérogénéité doivent être acceptés comme caractéristiques particulières et substantielles de l'identité de ces lieux qui ont une longue histoire. Ils doivent être acceptés comme des traces qu'on ne doit pas effacer mais corriger et transformer en les intégrant dans une composition urbaine, qui ne viendra pas en contraposition-opposition avec le reste de l'organisme urbain existant.¹⁵¹ Le but ce n'est pas de réhabiliter et transformer la totalité du quartier, ni de se débarrasser de tout cet ensemble de vieux bâtiments de très faible qualité mais qui logent de milliers commerces, de milliers de petites industries et manufactures. Ces quartiers vivent avec eux et à travers eux. Ces personnes ne savent pas faire autre chose. Leurs activités doivent être maintenues et les nouveaux programmes insérés dans le cadre d'une intervention ne doivent pas rentrer en compétition avec celles-ci. La structure urbaine existante est aussi acceptée et conservée mais à travers une intervention, nous redéfinissons les relations entre les différents éléments et parties du tissu et nous en créons de nouvelles.

« Toutes sortes de contraintes sont présentes sur les friches ferroviaires. Un des principaux enjeux consiste à tirer parti de ces contraintes, et de les utiliser comme thèmes de projet, parce que ce sont en réalité des atouts, puisqu'ils vont contribuer à créer une identité renouvelée pour le site, fondée sur la mémoire.»¹⁵²

151 F. PURINI, *Dieci progetti per la città greca*, op. cit.

152 PNR 54, LAMU et LASUR, *Densification des friches ferroviaires urbaines, Rapport final*, op. cit.

RESISTENCE

Les particularités de la réaffectation
d'une friche ferroviaire



« On pourrait dire que les friches infrastructurelles constituent un espace « hostile » qui s'oppose à une interprétation, à une visite « amicale ». Il s'agit d'espaces extrêmement spécialisés, et traditionnellement non habitables. Ce sont des espaces a-topiques, autoréférentielles, qui refusent la contextualisation et la participation au caractère locale des lieux où ils se situent »

Francesco Infussi
Architecte¹⁵³

Accueillant depuis le début des fonctions liés au ferroviaire, ces friches, constituaient toujours des ensembles fermés, très introvertis. Situés au début à l'extérieur de la ville, elles coexistaient avec les autres ensembles industriels, aussi fermés ainsi que quelques habitations des ouvriers qu'y travaillaient. Aujourd'hui que la ville les a englobés dans son tissu, ces friches désaffectées semblent intruses et disparates, interrompant sa continuité. En plus le fait qu'elles sont découpées par le tissu environnant en raison des rails les rend encore plus absentes. Les accès existants, qui devraient servir les employés, sont très insuffisants pour ouvrir ce site et l'intégrer au tissu urbain environnant.

L'ensemble à Leuka est segmenté en trois parties par les deux rails qui le traversent : Nord-ouest, Centrale, Sud-est

- La partie Nord-Est, contenant que de dépôts de matériel, dispose quelques petits fronts vers les rues Dilaveri, où se trouve l'entrée et la rue et Falirou
- La partie centrale, située entre les deux rails, est complètement bloqué-iso-lé, avec que de petits fronts à la route de Falirou, Ymittou et la fin de la rue Methonis, où les deux entrées à l'ensemble se situent. L'entrée principale est celle à l'Est, proche à l'intersection des trois routes principales du quartier : Falirou – Dodekanisou – Moutsopoulou.

Comme on a déjà mentionné, un ensemble industriel suit sa propre logique, parle son propre langage interne. Un ensemble de réparation, construit sur un site où il n'y a pas encore la présence d'un tissu urbain, il suit une géométrie dictée par

153 *Dieci progetti per la città greca, op. cit.*

la disposition des rails. La disposition des différents bâtiments dans l'espace n'est pas pensée pour desservir des personnes mais des machines. Le site est organisé de telle manière pour pouvoir faciliter le parcours du train à son intérieur et les bâtiments suivent toujours la logique de leur propre fonction. Quand cet ensemble bâti entre en contact avec la ville, il n'est pas évident comment deux géométries et deux échelles de bâtiments différentes doivent s'entretisser ensemble. Le niveau de difficulté devient plus grand quand le tissu environnant se compose d'habitations. A Leuka pour le moment les deux coexistent sur le même lieu, sans aucun contact, étant donné que les installations ferroviaires sont encore en fonction.

Nous pourrions définir ces grandes espaces comme des « présences absentes ». Les passants ignorent probablement leur existence et les habitants ont, inconsciemment appris à les oublier, à ne pas les fréquenter parce qu'ils ne peuvent pas faire partie active de leur vie quotidienne ni desservir leurs besoins. Tout simplement ils ne leur sont pas utiles et donc indifférents. Il n'est donc pas évident, même suite à une réaffectation, comment ils pourront faire partie active de la vie d'une ville ou d'un quartier. Un projet de réaffectation doit tenir compte de ce paramètre et trouver la stratégie nécessaire pour l'insérer à la vie quotidienne des habitants si non il risque de continuer à être absent.

À ces thèmes que nous venons de soulever, viennent s'ajouter toutes les difficultés pratiques qui s'impliquent au développement d'un grand projet à l'intérieur de la ville. Tout d'abord, il ne faut pas oublier qu'en Grèce en ce moment, en raison du grand problème de manque de ressources de financement, l'avenir des sites de cette grandeur dépend à un grand degré de l'investissement privé. Pourtant, vu leur contexte problématique ils semblent peu rentables et ainsi n'attirent pas facilement l'intérêt. Ce problème insère ces friches dans un cercle vicieux où « des sites a priori peu attractifs n'incitent pas à l'investissement et le manque d'investissement rend les sites encore moins attractifs. »¹⁵⁴

Il ne faut pas sous-estimer la difficulté qui émerge du fait que quant aux friches ferroviaires, il y a deux grandes politiques qui doivent se coordonner: celle de transport

154 PNR 54, LAMU et LASUR, *Densification des friches ferroviaires urbaines, Rapport final, op. cit.*

et celle de l'urbanisme¹⁵⁵ « L'espace des infrastructures, « vit » souvent dans des temps et des rythmes différents que ceux des espaces urbains. Il peut présenter une grande inertie, muté avec des rythmes très lents mais il peut aussi avoir une image très mobile, vu que son développement subit forcément des transformations continues, modifiant ainsi un paysage qui s'oppose à celui de la ville »¹⁵⁶ En même temps les projets de transport et d'aménagement s'inscrivent dans des temps et des échelles différents : un projet d'aménagement a besoin de 10-15 ans pour se réaliser et pourrait éventuellement limiter son rayon d'influence juste à l'échelle de son site, tandis qu' un projet de transport s'inscrit sur une durée plus courte (1-5 ans) et le réaménagement de ces terrains concerne dans la plupart des cas l'entier de la ville.¹⁵⁷

Malgré le fait que les friches ferroviaires présentent le grand avantage d'être majoritairement la propriété d'un seul acteur (OSE),¹⁵⁸ un grand nombre d'acteurs et de secteurs doivent quand même s'impliquer à sa réaffectation. La Grèce est un pays sans expérience de projets de grande échelle et il est très difficile d'établir un cadre de communication et de coopération entre tous les opérateurs pour pouvoir prendre des décisions en commun et faire naître un projet unitaire. En plus, le manque de démarches participatives et de promotion de l'implication de tous les acteurs concernés ainsi que des habitants, pour exprimer leurs attentes et leurs souhaits, rend le projet très vulnérable à des oppositions.¹⁵⁹

155 *Ibid.*

156 F. INFUSSI *Dieci progetti per la città greca, op. cit.*

157 PNR 54, LAMU et LASUR, *Densification des friches ferroviaires urbaines, Rapport final, op. cit.*

158 E. REY et S. LUFKIN, *Des friches urbaines aux quartiers durables*, Lausanne, Presse polytechniques et universitaires romandes, 2015

159 PNR 54, LAMU et LASUR, *Densification des friches ferroviaires urbaines, Rapport final, op. cit.*

UN QUARTIER AVEC UN BESOIN IMMEDIAT D'INTERVENTION

La région où le projet va prendre place, concentre tous les problèmes qui caractérisent cette vaste zone d'«entre deux centres » En fait on pourrait dire qu'elle agit comme sa micrographie.

La qualité de vie et de l'environnement urbain sont fortement dégradés. Les phénomènes qui touchent la réalité grecque, la crise économique, le chômage, le manque d'installations, de services publiques et les structures sociales problématiques, l'insécurité, la tendance à l'illégalité paravatikothta apparaissent ici en très grande ampleur et s'aggravent encore plus à cause de l'installation illégale des immigrés et des roma.

La coexistence des habitations avec des unités artisanales et chaque type de petits des ateliers de réparation garages, commerces de produits industriels, stations d'essence, parkings, dépôts, de bâtiments vidés et abandonnés, même en état de ruine, soulignent la présence très insuffisante de l'Etat. Dans cette anarchie du « tissu urbain », émergent timidement quelques écoles, églises et services publics qui soutiennent encore la vie quotidienne du quartier. La minime présence d'espaces ouverts est encombrée d'ordures et de véhicules stationnés. La nature, fortement polluée, prend sa vengeance à chaque pluie.

Dans ce cadre dégradé, il y a cependant une société vivante, une histoire toujours présente, une notion de commune, de solidarité, une angoisse pour le présent et l'avenir, il y a les actions et les initiatives des habitants qui demandent une vie meilleure, un environnement plus humain, Il y a la microéconomie et la paraéconomie qui les alimentent et permet à ces sociétés de résister.

Dans toute cette situation critique, il y encore un chemin ferré, qui les traverse et les relie à la vie de la capitale et du port depuis des années, avec ces installations qui sont en attente et « demandent » de jouer un autre rôle, Cet axe est un moyen à disposition de ces régions qui pourra cette fois jouer le rôle inverse : tisser les deux côtés de la ville.

CRITÈRES FONDAMENTAUX

Avant de pouvoir faire des propositions pour l'amélioration de cette condition délicate, le moment est venu de poser certains critères et buts qui doivent venir cadrer une intervention destinée à ce contexte, si on veut qu'elle donne des solutions sans créer d'autres types de problèmes.

- L'intervention que ce site va accueillir, doit amener une amélioration substantielle de la qualité de vie quotidienne et de l'environnement urbain tout d'abord pour la société locale. Pour ceci les programmes choisis vont devenir une partie fondamentale de la quotidienneté de ses habitants.
- La conservation et le renforcement du caractère et de la physionomie du quartier et de la région plus vaste, à travers la mise en avant de ses aspects existants positifs, qui résistent au temps et qui restent encore vivants. Ces aspects propres au quartier ont beaucoup à nous offrir.
- Le projet développé pour l'ensemble de Leuka ne doit pas être introverti et rester une intervention isolée à l'intérieur du quartier. Il est important qu'il s'ouvre à la ville, qu'il interagisse avec elle pour ainsi recevoir un caractère et un rôle métropolitain
- Vu la envergure du site et la quantité des bâtiments disponibles, on vise vers une combinaison de programmes pour que l'ensemble puisse être relié à toutes les deux échelles – quartier et ville. Ces programmes seront en équilibre fonctionnel, en coopération entre eux, flexibles et ouverts à l'évolution.

Ce critère s'avérera fondamental et déterminant quant à la durabilité du projet.

UN CENTRE DE VIE POUR LE QUARTIER

1. Importance

Leuka est une région qui exige d'urgence une intervention pouvant donner un nouveau souffle de vie à ses habitants. Pour ceci le projet a le devoir de s'adresser tout d'abord aux personnes qu'y vivent et y travaillent et de protéger le caractère de leur quartier. On ne pourra pas considérer une intervention comme réussie tant qu'elle cause une aliénation et force les habitants de quitter leur lieu à cause de programmes qui ne s'adressent plus à eux (comme on l'a vu dans le cas de Gazi). Au contraire, l'intervention doit viser à attirer un nouveau corps d'habitants qui vont s'installer dans ce lieu parce qu'ils ont envie d'y vivre et non parce que c'est leur seule option. Ceci aura comme résultat un gain mutuel entre projet et habitants. Le projet va « offrir ses services » aux habitants et eux, de leur côté, pourront contribuer à sa durabilité. Un quartier dévalorisé est principalement fréquenté par les personnes qu'y habitent ou qu'y travaillent, qui pour la plupart des cas sont les mêmes. Pour qu'un nouveau projet fonctionne et ne soit pas abandonné après quelques années, il a besoin d'un corps vivant et permanent de personnes qui vont le fréquenter et l'alimenter de manière quotidienne durant toute la journée, parce il leur est utile et même nécessaire. C'est très important de se rappeler que ce sont les habitants permanents d'un lieu qui ont le vrai intérêt et le besoin de rendre leur espace de vie quotidienne meilleur. Si un projet leur offre cette possibilité ils vont le soutenir pour le faire fonctionner et durer.

2. Ouverture

Le but est de conserver le plus possible de cette grande ressource bâtie pour la mettre en valeur et l'offrir au quartier et ses habitants un grand espace public, un espace de promenade et de rencontre, un espace qui rend plus agréables les activités et les devoirs quotidiens. Pourtant pour faire ceci il faut ouvrir cet ensemble vers le quartier.



a. Déjà, une des deux lignes qui la découpent actuellement de son entourage et qui l'isolent sera transformé en ligne verte. Cette ligne verte pourra donc pénétrer et se diffuser dans cet espace l'ouvrant donc du côté nord.

b. Vu que le fonctionnement du train sera conservé, nous avons une deuxième traversée. Une connection importante peut ainsi s'établir à travers la station.

c. Comme nous avons mentionné, la friche ferroviaire de Leuka a un grand front sur la rue Vasilikon formé par les trois halles de SPAP. La route Vasilikon présente le grand avantage d'être généralement calme, la grande partie de la circulation étant desservie par la rue Moutsopoulou. Elle ne présente donc pas une ligne de coupure entre le quartier et la friche et pourra venir une vraie bande de connection. Un autre point important à mentionner est que ce front bâti n'est pas continu. Les deux plateformes de transport parallèle peuvent offrir de véritables points d'ouverture de cet espace du côté sud.

d. Comme nous avons vu, Leuka est un quartier avec un nombre de bâtiments industriels désaffectés qui couvrent de grandes surfaces et sont en attente d'une nouvelle vie. Ce grand espace de la friche ferroviaire pourra donc chercher de liens et établir connections avec les autres friches industrielles qui l'entourent et tous ensemble faire partie d'un grand espace offert au quartier.

3. Programmes

Ayant posé ce premier critère important, on pourrait déjà établir une liste de catégories de programmes possibles dont la plausibilité sera examinée dans la phase du projet. Il ne faut pas oublier que la surface bâtie est très grande et ceci nous permet de considérer la coexistence d'un grand nombre de programmes à l'intérieur de ce site. L'orientation, la taille et les spécificités architecturales et spatiales vont, suite à une recherche plus détaillée, nous indiquer où ces programmes vont se loger.

- a. Espaces sportifs ainsi que halles de sport fermées pour l'organisation de manifestations

La plupart des espaces sportives existants ne sont pas ouverts au public parce qu'ils font partie soit des installations scolaires ou de clubs de sport privés.

- b. Espaces d'activités culturelles et artistiques

Il s'agit d'espaces que les habitants sont en train de chercher : de petits théâtres, des cinémas (fermés et à ciel ouvert) et même un club cinématographique, école de musique, salles pour des manifestations, ateliers d'arts plastiques avec des salles d'expositions, espaces de rassemblement de différentes associations auxquels les habitants peuvent faire partie

- c. Programmes d'Assistance Publique

en coopération avec la municipalité, établir des centres médicaux ainsi que des centres d'accueil et d'activités pour les personnes âgées (K.A.Π.H)

- d. Centre de Quartier

Services publics, commerces, poste, restauration, pharmacie, garderie, banques

- e. Education

Centre de cours privés de soutien pour l'école, instituts de langues étrangères, bibliothèque. On pourrait aussi envisager l'installation d'établisse-

ments universitaires, si ils sont à la recherche de nouveaux sites

f. Espaces publics ouverts

Espaces ouverts à disposition, entre les bâtiments, à être aménagés avec des espaces verts et offerts à l'utilisation libre des habitants. Des places de jeux pour les enfants doivent aussi être prévus dans le but de rendre, ensemble avec les espaces sportifs et les ateliers d'activités artistiques, le quartier accueillant aux enfants

Tous ces programmes, en dehors des services rendus à la société locale, vont aussi créer de nouvelles places de travail qui ne seront pas occupées que par les habitants. Etant donné que les habitants de Leuka ne constituent pas un très grand corps pour soutenir un ensemble de cette surface, il est considéré important de le renforcer par un corps de personnes qui vont venir y travailler. Même si ils n'habiteront pas dans le quartier, ce sont des personnes qui vont le fréquenter chaque jour et pourront ainsi profiter des services que le projet offre durant leur journée. Pour renforcer donc cet aspect on pourrait aussi envisager de mettre à disposition certains espaces pour l'installation de professionnels indépendants (px, médecins, avocats etc.) ou de petites startups, comme des hôtels bureaucratiques co-working et des ateliers des artistes.

4. Leuka la nuit

À la fin de la journée, quand toutes les activités professionnelles s'arrêtent, l'image de désertification de ces quartiers devient encore plus marquée. Il est donc important que le nouvel ensemble de Leuka ne soit pas déserté après le couché du soleil parce que ainsi il risquerait de revenir le refuge de SDF (Sans Domicile Fixe), de toxicomanes et d'immigrés et qu'on ne puisse même par le traverser avec sécurité. On pourrait assurer ceci avec les stratégies suivantes :

- Prolongement des horaires des différents programmes le plus tard possible (horaires des espaces culturels, des espaces d'éducation, les commerces et les services)
- Installation de programmes qui prévoient des horaires de garde, comme les pharmacies, des centres médicaux, des kiosques.

- Fonctionnement des programmes de divertissement ainsi que de restauration qui, en Grèce, restent ouverts jusqu'à très tard
- Parmi les espaces de travail mis à disposition certains peuvent être occupés pour l'installation de petits services de police ou de petites entreprises de sécurité ce qui va donner une meilleure sensation de sécurité quant à la fréquence de cet espace durant la nuit.

UNE DESTINATION POUR LA VILLE

La friche ferroviaire de Leuka présente trois grandes avantages :

- Sa relation avec la côte et le port passager du Pirée
- Son appartenance à l'axe ferroviaire qui retrace la liaison historique Pirée – Athènes
- La valeur patrimoniale de ses bâtiments

Les bâtiments ferroviaires de Leuka, qui tiennent debout sur cette même place depuis un siècle, sont une partie indissociable du parcours d'Athènes dans le temps. En plus, ils marquent un moment fondamental de l'histoire des villes qui est l'arrivée du chemin de fer. Bâtiments d'un autre monde, lointain et étrange au premier regard mais fascinant si on essaye de les comprendre. Bâtiments d'une autre architecture, d'une autre logique spatiale que ceux que nous rencontrons dans notre vie quotidienne. Bâtiment qu'on ne peut pas comprendre simplement parce qu'on n'a pas la possibilité de les vivre, de les fréquenter. Pour une fois, on a la possibilité de les laisser s'expliquer eux mêmes. À Athènes, comme on a vu, en raison de la désactivation de la ligne vers le Péloponnèse, les deux anciennes gares aux extrémités de l'axe Pirée – Athènes, sont depuis quelques années (2005) hors service. Du côté d'Athènes, il s'agit d'une petite gare construite en 1982 par l'architecte Ernst Ziller, qui se trouve à côté de la gare centrale, construite après. La gare va être transformée en espace d'exposition de thématique ferroviaire dans le but de renforcer le seul musée ferroviaire qui existe actuellement en Grèce, à Acharnes, qui, en raison de sa taille limitée ne peut pas accueillir plus que du matériel iconographique. Une extension est prévue pour la petite gare de Péloponnèse, en forme d'une couverture sur les rails,

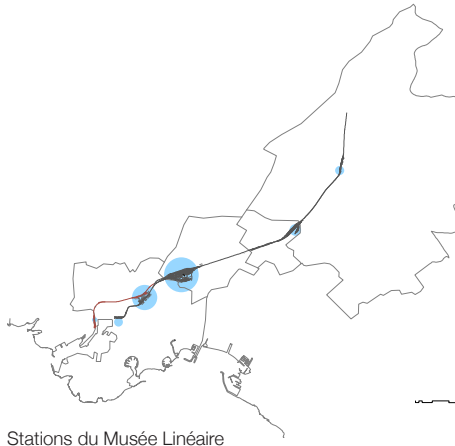
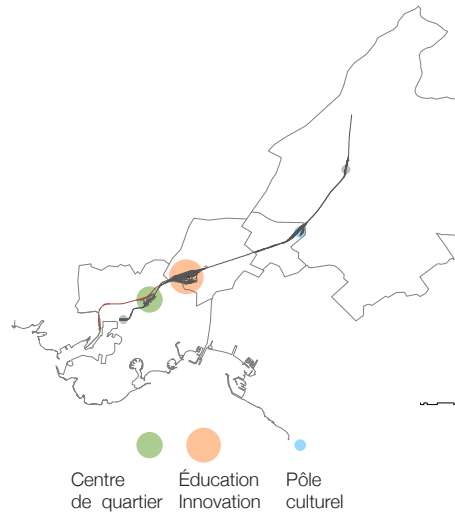
pour pouvoir permettre l'exposition des trains¹⁶⁰. La gare terminus de Agios Dionysios au Pirée, comme on a vu au chapitre précédent, accueillira aussi un espace muséal polyvalent. Avec deux musées aux deux extrémités de l'axe, Leuka remplit toutes les conditions pour devenir la prochaine station à s'ouvrir au public de la ville.

On propose donc de mettre en valeur cette grande ressource bâtie en dédiant une partie du projet en espace muséal ferroviaire. Ainsi on met encore plus en avant la nature propre de ce lieu qui n'est pas une entité isolée. Au contraire il est un segment d'un grand axe ferroviaire et c'est important qu'on continue à la lire ainsi. Si on prolonge donc cette réflexion à la totalité de l'axe Pirée – Athènes, cela fait naître l'idée d'un musée ferroviaire linéaire, où chacune des friches au long de cet axe va accueillir une partie de l'exposition en fonction de la spatialité de son site et le type des installations. Aux deux extrémités, les seuls deux gares de cet axe, vont venir marquer le début et la fin d'un voyage logé entre les vieux rails et sous les belles toitures des grands halles d'entretien et de réparation.

Nous pouvons revenir alors à la même problématique qu'on avait soulignée quant à l'idée de la transformation de l'axe en une voie verte pour la ville. Chaque noeud en tant que partie de cet axe vert, il dialogue avec la ville mais en même temps il va conserver sa propre identité particulière. En fonction des caractéristiques de chaque noeud, sa position dans la ville la surface qu'il couvre et sa ressource bâtie, il peut recevoir une fonction, un caractère particulier: Leuka va constituer un vrai centre de quartier, Agios Ioannis Rentis, en raison de la grande surface à disposition, peut accueillir de programmes éducatifs et d'innovation (Parc Technologique) et Rouf, en raison de sa position à la convergence de l'axe ferroviaire avec la route Piréos, sa proximité à Gazi, peut devenir un noeud culturel.

Retournons à l'ensemble ferroviaire de Leuka, une autre façon pour l'ouvrir à l'échelle interurbaine est de l'intégrer à la vie culturelle de la ville. Un grand nombre de manifestations et d'événements culturels s'organisent pendant l'année à Athènes et au Pirée :

A part le programme fixe du musée, le site pourrait aussi être animé périodiquement



¹⁶⁰ B. SCHOLL et al., *Code: Athens! : railway and city development in Athens*, Zurich, ETH Zurich, IRL (Institute for Spatial and Landscape Development), 2016

par de programmes culturels temporaires. Comme une partie de ce grand ensemble de bâtiment va loger des espaces dédiés à des activités culturelles pour le quartier – cinéma, théâtre, salles d'expositions – ces espaces pourront s'ouvrir pour loger aussi une partie de ces festivals. L'objectif est que Leuka puisse être identifiée par les habitants comme une destination culturelle de la ville. Sa proximité au centre du Pirée et à son port peuvent ici avoir un effet très important pour la promotion de ce nouveau caractère.

UNE COLLABORATION DURABLE

La réaffectation de la friche ferroviaire de Leuka est un projet avec beaucoup de potentiel, tant pour la société locale que pour la ville d'Athènes, qui a aussi comme objectif de proposer une ligne directrice pour la réaffectation de l'axe Pirée–Athènes. Étant donné la condition économique très délicate du pays, il est très important d'assurer, surtout pour les habitants de ces quartiers, que ce projet ne va pas commencer à sous-opérer quelques années après sa réalisation ou même tomber à l'abandon en raison de manque de ressources financières pour son entretien. Pour ceci il est fondamental de pouvoir assurer les conditions de son « auto-alimentation » économique et sa durabilité.

Ici la « collaboration équilibrée », la relation dialectique entre l'échelle locale et l'échelle métropolitaine est un facteur fondamental. En revenant à notre première intuition concernant l'importance du lien entre le « nœud et le fil », entre les friches ferroviaires et l'axe qui les lie naturellement, plus la recherche s'approfondit, plus cette intuition semble être pertinente. Un site de cette taille, avec les qualités et le potentiel que nous avons soulignés mais en dégradation et piégé dans un quartier dévalorisé, risque de rester en équilibre très précaire si il est isolé, réoccupé par un projet introverti. Il est censé faire partie de ce « cercle vertueux » où l'intervention locale est une partie active et fonctionnelle d'un ensemble qui est une synthèse fonctionnelle et performante des parties individuelles, où partie et ensemble se renforcent et s'alimentent l'un l'autre.

Ces deux échelles assurent une mixité programmatique et permettent une coexistence et « collaboration » de différentes stratégies de projet. C'est encore un aspect déterminant pour la réussite de l'intervention, surtout dans un pays où la situation est aussi fluide. La clef est d'avoir un ensemble composé de différents programmes et

qui, en même temps, n'est pas figé mais qui reste ouvert à l'évolution du quartier et de la ville et qui pourra s'adapter et continuer à fonctionner. Il faudrait ici mettre en avant l'avantage que les ensembles industriels et ferroviaires peuvent nous offrir. A part la grande quantité de bâtiments à disposition qu'on a déjà relevée, leur disposition dans l'espace ainsi que la typologie des grandes halles, nous permettent une flexibilité et adaptabilité qu'on doit exploiter et renforcer. C'est dans la nature des choses qu'on ne peut pas prévoir comment la situation évoluera les années à venir et c'est pour ceci qu'il est important de prévoir, à travers les différentes affectations, la construction de différents corps d'utilisateurs, provenant de différentes « échelles », qui va permettre au projet de pouvoir continuer à s'alimenter même au cas où une de ses partie sous-opère ou ne fonctionne pas comme prévu.

LES HABITANTS

Du quartier de Leuka et des quartiers avoisinants qui vont le fréquenter de manière quotidienne ainsi que les clients de toutes les petites industries et commerces qui s'y trouvent.

LES EMPLOYÉS

Les personnes qui n'habitent pas au quartier mais qui le fréquentent chaque jour, vont aussi profiter des différents services qu'il offre.

LES VISITEURS

Même si les citoyens d'Athènes vont le visiter de manière moins régulière, c'est un corps fondamental. Ils vont ainsi prendre connaissance et se familiariser avec cette « autre côté de la ville », changer l'image qu'ils avaient de ces lieux et avoir une motivation et une raison de le visiter de nouveau.

LES TOURISTES

Il ne faut pas oublier que le Pirée accueille plus que 20 millions de touristes chaque année¹⁶¹ et que Leuka est la première station du trajet port-centre ville-aéroport. Le projet faisant partie d'un ensemble qui se développe au long de ce trajet et qui parti-

161 *Ibid.*

cipe à la vie culturelle de la capitale tout en constituant un fragment important du patrimoine du pays, a toutes les « qualifications » pour attirer l'intérêt des visiteurs. Rien que la prise de contact visuel quand le train traverse le site, est un pas important pour lui assurer une plus grande visibilité.

« favoriser le mélange des activités et la diversité des populations est un aspect d'autant plus important que la ségrégation sociale. A un niveau fonctionnel, une diversification des activités sur le site favorise les usages multiples du lieu (travail/loisir, diurne/nocturne...), afin d'autoriser une pluralité de modes de vie »¹⁶²

Tous les nouveaux programmes que l'ensemble de Leuka va accueillir et les différents rôles qu'il devra assumer doivent rester en équilibre entre eux sans que l'un sabote ou cause des problèmes au fonctionnement de l'autre. Ceci se règle en grande partie à travers le choix précis des différents programmes ainsi que leur disposition par rapport au site et au quartier. La constitution d'un corps d'opérateurs (commune, opérateurs privés, etc.) qui vont gérer le projet en collaboration avec la société locale est fondamentale. Il s'agit là d'un aspect très délicat sur lequel nous devons approfondir dans le cadre du projet, tout comme sur la question fondamentale de comment notre apport améliore la qualité d'un quartier sans en aliéner sa physionomie.

Finalement, la dédicace de cet ensemble à des programmes-espaces publics et la transformation de son caractère en un lieu de partage et de convivialité est un aspect important pour sa nouvelle image. Il contribue aussi à « améliorer sa rentabilité économique sur le long terme »¹⁶³ et assurer une reconnaissance du potentiel de ce type d'intervention, ce qui attire l'intérêt des investisseurs aussi pour ce type de projets au futur.

Avant de fermer cette grande « parenthèse » il faudrait soulever l'importance de la définition d'un dispositif de pilotage ad hoc pour la réalisation d'un projet durable.¹⁶⁴ Un dispositif destiné spécifiquement à un lieu, aura une meilleure capacité de rester flexible et de s'adapter aux changements même imprévus et offrir de meilleures

162 PNR 54, LAMU et LASUR, *Densification des friches ferroviaires urbaines, Rapport final, op. cit.*

163 *Ibid.*

164 PNR 54, LAMU et LASUR, *Densification des friches ferroviaires urbaines, Rapport final, Lausanne, 2005*

chances de concevoir un projet durable. En plus, ayant comme point de départ de la réflexion et de la démarche d'un projet les contraintes spécifiques d'un site, nous pouvons créer une meilleure base de collaboration entre les différents acteurs, privés, publics, propriétaires et éventuellement investisseurs.

CONSIDERATIONS IMPORTANTES SUR LA MARCHÉ A SUIVRE¹⁶⁵

Après avoir répondu à la question « POUR QUI FAIRE ? » et à défaut de définir le « QUOI FAIRE ? », il est aussi important de donner des indications précises sur la question du « COMMENT FAIRE ? » Avant que les actions se concrétisent, il est fondamental d'établir une base de documents officiels qui vont « constituer sur le long terme la base de référence des développements à venir », déclarer les intentions et formuler les objectifs. Nous avons soulevé la difficulté que présente, particulièrement en Grèce la coordination d'un grand nombre d'acteurs de pouvoir décisionnel important et d'intérêts divers. Ces documents seront approuvés et « officiellement reconnus par tous, avec une force contraignante » pour tous les acteurs, publics, privés, propriétaires fonciers. Cette base va nous donner les premières lignes directrices de ce qui est aussi « faisable » ainsi que définir le périmètre exacte des interventions. Ce n'est qu'avec une vision commune concrète que le projet peut susciter l'attention et aspirer à une crédibilité pour pouvoir attirer des nouveaux locataires-utilisateurs. Cette vision doit être communiquée et partagée aussi par tous les propriétaires tout d'abord pour « assurer leur engagement et leur participation au projet » ainsi que pour pouvoir « dépasser les blocages liés à la question foncière ».

Un deuxième but déterminant pour la réussite du projet est de diminuer le risque de futures oppositions, tout d'abord par la commune qui va l'accueillir et après par la société civile. Les aspects mentionnés ci-dessus établissent une base pour une bonne collaboration entre les différents opérateurs. Pourtant la communication et le droit de participation sont des aspects très importants. Quand ceux-ci ne sont pas garantis de manière officielle par l'Etat, comme en Suisse, il est très important qu'elle soit exigée. Les habitants des quartiers ainsi que les communes, avec leur mobilisation, doivent exiger d'être entendus. L'intégration au projet de la société civile peut d'autre part s'avérer comme un grand avantage pour le projet parce qu'il s'agit d'une « connaissance cognitive » qui « aide à comprendre les enjeux présents sur le terrain, non identifiables par les experts techniques, grâce à la connaissance de « vécu » de la société civile ainsi que mobiliser les acteurs concernés ». Ce principe fait même partie des principes du développement durable.

Concernant l'organisation de l'intervention dans le temps et dans l'espace, ça sera

¹⁶⁵ Ce chapitre a été basé sur la recherche effectuée par PNR 54, LAMU et LASUR, Densification des friches ferroviaires urbaines

utile d'examiner la possibilité d'ouvrir cet ensemble au quartier progressivement. Le but de ceci est que les habitants commencent lentement à se familiariser avec cet espace, à s'habituer à l'utiliser pour pouvoir l'approprier. Ceci va dépendre bien sûr de l'état des bâtiments sur le site, vu que un grand nombre de ces halles sont laissés abandonnées pour plus que dix ans et se trouvent en état relativement mauvais. Pourtant il y a certains travaux qui ont la priorité et doivent s'effectuer pour l'ensemble des installations :

- Le nettoyage de l'espace extérieur et intérieur des bâtiments de tout le matériel inutile ainsi que la libération de tous les bâtiments qui ne vont pas se conserver.
- La remédiation nécessaire du sol, chargé par une utilisation de 130 ans.

Dans le cadre du projet qui va suivre nous allons consacrer un premier temps sur l'ouverture de cet ensemble introverti vers le quartier qui l'entoure. Cette connexion et contact pourra s'établir tant en forme de parcours qui vont traverser cet espace et ses bâtiments que comme morceau d'une voie verte au long de l'axe Athènes – Pirée. Pour ce même but nous allons aussi chercher des autres éléments qui l'entourent avec lesquels il pourra « se collaborer » pour se diffuser dans le tissu du quartier.

En fonction de la position des bâtiments dans l'espace ferroviaire de Leuka ainsi que dans le tissu du quartier, leurs caractéristiques spatiales nous allons étudier comment les différents programmes proposés peuvent se disposer. Ensuite nous allons travailler avec de bâtiments spécifiques, qui présentent un grand intérêt architectural dans le but de faire une proposition de réaffectation concrète qui pourra constituer le point de départ et l'exemple pour la réhabilitation de toute la friche ferroviaire.

CONCLUSION

Essayant de mettre en ordre et en valeur cet « Elaionas » de réflexions et d'expériences récoltées dans le cadre de ce travail, j'ai compris que chaque étude de réhabilitation peut avoir aussi un effet de « revitalisation » à l'architecte lui-même.

Chaque friche urbaine a une identité particulière, une position et une relation unique avec le quartier, la société locale, la ville. Nous devons la traiter comme une réalité et pas comme un problème. Nous devons découvrir et comprendre profondément cette réalité pour pouvoir répondre à la question de comment intervenir et surtout pour qui intervenir. L'analyse doit s'effectuer de manière sphérique et à plusieurs niveaux, dans l'espace et dans le temps.

Nous considérons que chaque projet de réhabilitation doit aussi recevoir une dimension métropolitaine, opérer à la grande échelle et interagir avec la ville. Cependant, l'intervention doit avoir comme but principal la quartier et la société locale, surtout aux villes avec un tissu social et urbain inhomogène. La participation des citoyens « de toutes les échelles » est fondamentale et nécessaire pour mener à de choix correctes ainsi que assurer la durabilité du projet.

Les friches ferroviaires sont par leur nature de nœuds sur un parcours, sur un axe et ceci devient apparent aussi au cas de Leuka. En gardant ce parcours actif et en l'enrichissant avec de nouvelles fonctions, de nouveaux rôles – voie verte, musée linéaire – nous facilitons leur accessibilité ainsi que le fonctionnement de l'intervention à l'échelle métropolitaine. En parallèle, le train se renforce en tant que moyen de transport et ces quartiers deviennent de lieux plus attractifs à de nouveaux habitants.

De l'analyse ainsi que l'expérience personnelle, nous sommes arrivé à la conclusion que la dimension locale et sociale doit être dominante à notre réflexion et doit diriger nos interventions. Le projet de réhabilitation ne doit pas concerner que le « temps libre » mais aussi les besoins quotidiens des citoyens, offrant un nouvel espace et une nouvelle manière à travers la combinaison fonctionnel et harmonique des différents programmes. Ainsi la friche urbaine au lieu de déchirer le tissu urbain de devient un nœud de suture qui le lie. D'un lieu absent il devient le centre vivant d'un quartier. La préservation de l'habitation et de toute activité existante vivante, la protection du caractère et de l'identité du lieu sont de conditions nécessaires pour la survie non seulement du projet mais du quartier entier.

ÉPILOGUE

Ce travail a commencé comme une suite du projet sur le corridor ferroviaire de Zürich l'année dernière.

Pourtant, pendant que j'avancais, avec énormément de difficultés, dans la récolte de la documentation, la recherche, la prise de connaissance avec le site et la société locale, le lieu me conquérait avec la force de son histoire et son esthétique humaine presque surréelle.

Elle modifiait la façon dont je regardais les choses.

Elle changeait la façon dont je regardais ce travail

Je changeais moi-même, comme personne, comme architecte

Je ne sais pas si mes idées pourront finalement contribuer à la valorisation du quartier et de la ville, mais ce réalisme qui cherche « l'impossible » me touche.

Et je ne pourrais pas conclure ce voyage autrement qu'avec ces vers du poème de K. Kavafis

*Lorsque tu prendras le chemin pour Ithaque
Souhaite que ton voyage soit long,
plein d'aventures, plein de connaissances
Ithaque t'as donné le beau voyage
Sans elle tu serais jamais sorti en route
Elle n'as plus rien à te donner
Et si tu la trouves pauvre, Ithaque ne t'a pas trompé
Sage comme tu l'es devenu avec tant d'expérience
tu as enfin compris ce que les Ithaques signifient*

BIBLIOGRAPHIE

LIVRES

Balblan Marc-A., Il était une fois l'industrie : Zurich - Suisse romande: paysages retravaillés : quelques exemples d'occupation industrielle du territoire, Genève, Association pour le patrimoine industriel de Genève, 1984.

Ecole Polytechnique Nationale d'Athènes Fondation Nationale Hellénique de Recherche, Equipement industriel historique de Grèce, Athènes, Presses polytechniques Odysseas, 1998.

Jaccaud Jean-Paul, Vincent Kaufmann, Inès Lamunière et Sophie Lufkin, « Les friches ferroviaires urbaines en Suisse, un potentiel à conquérir », dans Reconstruire la ville en ville, Neuchâtel, Alphil, coll. « Géo-Regards », n° 1, 2008.

Kotea Marianthi, La zone industrielle du Pirée (1860-1900), Athènes, Presses universitaires de Panteion University, 1997.

Lavvas Georgios, Histoire controversée de l'architecture. Focalisation au 19ème et 20ème siècle, Athènes, University Studio Press, 2002.

Malikouti Stamatina, Le Pirée 1834-1912, Leitourgiki Sygkrotisi kai évolution urbaine, Athènes, Fondation Culturelle du groupe de la banque Pireos, 2004.

Mantouvalou Maria, « La Planification Urbaine d'Athènes (1830-1940) », dans De l'Acropole d'Athènes au port du Pirée. Plans de réhabilitation de Regions Urbaines, Athènes, École Polytechnique National, 1988.

Mpiris Kostas, ATHÈNES, du 19ème au 20ème siècle, Athènes, Melissa, 1966.

Newman Peter et Andy Thornley, Urban planning in Europe international competition, national systems and planning projects, London, Routledge, 1996.

Rey Emmanuel et Sophie Lufkin, Des friches urbaines aux quartiers durables, Lausanne, Presse polytechniques et universitaires romandes, 2015.

Sarigiannis Giorgos, ATHENES 1830-2000, Évolution-Urbanisme-Transports, Athènes, Symmetria, 2000.

Scholl Bernd, Konstantinos Moraitis, Vassilis Pappas, Ana Perić et Irini Frezadou, Code: Athens! : railway and city development in Athens, Zurich, ETH Zurich, IRL (Institute for Spatial and Landscape Development), 2016.

Scholl Bernd, Konstantinos Moraitis, Vassilis Pappas et Irini Frezadou, Code: Patras : Railway and City, Test Planning method in Patras, Zurich, ETH Zurich, IRL (Institute for Spatial and Landscape Development), 2015.

Travlos Ioannis, Athènes au fil du temps: atlas historique d'urbanisme et d'architecture, Boulogne, Cuenot, 1972.

Valerianou Kostantina et Eliza Panagiotatou, En observant le Pirée..., Athènes, LEVELart, 2006.

Vlastos Thanos, « Athènes et transport public. Passé, présent, futur », dans Des chariots au metro - 170 ans de transports publics Athènes-Pirée-Periphérie, Athènes, Militos, 2007.

Wolff Richard, « The Five Lives of HB Südwest. Zurich's Main Station Development from 1969 to 2019 », dans Built Environment, Oxon, Alexandrine Press, coll. « 1 », 2012, vol. 38.

DOCUMENTS

Adamakis Kostas, Les bâtiments industriels de Volos: Origine architecturale et rôle urbain, Thessaloniki, Aristotle University of Thessaloniki, 2005.

Agriantoni Christina, « Archéologie et Héritage industriel: Communications et Tensions », sans date.

Anonyme, « Archéologie Industrielle », Kathimerini, rubrique « Epta Imeres », 7 janvier 2001.

Archives GAIAOSE, « Ensemble ferroviaire de Réparation et d'Entretien LEUKA », 2011.

Belavilas Nikos, « Le patrimoine industriel en Attique. L'état actuel », lors de la rencontre Stratégies de mise en avant de thèmes concernant le patrimoine industriel, Athènes, 29 mai 2011.

- Belavilas Nikos, « Le Pirée, le Plan Directeur et les “fronts ouverts”. De Kifisos jusqu’à Drapetsona », lors de la rencontre 2ème Workshop, Pirée, 7 décembre 2010.
- Belavilas Nikos, « Les fronts ouverts ou vers un nouveau Plan Directeur », Augi, rubrique « Inserts », 18 octobre 2009.
- Belavilas Nikos et Fereniki Vatavali, « La fin des géants, patrimoine industriel et transformations des villes. La transformation de la rue Pireos », lors de la rencontre 5ème Rencontre Scientifique Nationale TICCIH, Volos, 22 novembre 2007.
- Beltrami Mauro et Alessio Colombo, Requalification d’une friche ferroviaire, Quel quartier à Zurich HB, Lausanne, EPFL, 2006.
- Christopoulos Spyros, « But de «retenir» la ville », FREESUNDAY, 17 janvier 2010.
- Dimaki Ioanna, Ismini Papaioannou et Thodoris Sioutis, Analyse urbaine à Gazi, Athènes, NTUA, 2016.
- Equipe du Laboratoire de l’Environnement Urbain du NTUA, Politiques de développement urbain durable à la Métropole d’Athènes, Athènes, 2014.
- Fotakis Alexandros, ELEONAS, an enclave in Athens, Lausanne, EPFL, 2013.
- GAIAOSE, Rapport Technique concernant les Installations à Leuka du Pirée, Athènes, 2011.
- Giannou Eleni, Le cas de la région de Leuka du Pirée. De la dévalorisation environnementale à la durabilité, Athènes, École Polytechnique National d’Athènes (NTUA), 2008.
- Graber Marco et Thomas Pulver, « Formes Fortes I & II, Architectures hybrides sur le corridor ferroviaire de Zurich », EPFL ENAC, 2016.
- Hochbaudepartment der Stadt Zürich, « SBB-Gebäude Zürich, Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Altstetten », 2012.
- Hochbaudepartment der Stadt Zürich, « Zürich Gleisraum Limmattal », sans date.
- Kaselouri Irini, Elaionas d’Athènes, Athènes, École Polytechnique National d’Athènes (NTUA), 2012.
- Kotea Marianthi, Le Chemin de Fer au port du Pirée, Athènes, Université de Panteion, 2000.

- Laboratoire de l'Environnement Urbain, « Demande pour un "autre" Plan Directeur, qui donne priorité à l'environnement », Athènes, juin 2009.
- Lufkin Sophie, Entre ville et campagne: stratégies de densification qualitative ciblée des friches ferroviaires régionales, Lausanne, EPFL, 2011.
- Makri Marina et Pantoleon Skagiannis, « Desindustrialisation et transformation de l'espace. Le cas de la rue Pireos », lors de la rencontre 3ème Conférence National de "Spatialité, Urbanisme & Développement Périphérique, Volos, 27 septembre 2012.
- Mantouvalou Maria, « Signalisations concernant la discussion scientifique », Augi, rubrique « Inserts », 18 octobre 2009.
- Matthey-de-l'Endroit Jessica et Nathalie Pochon, Réaffectation d'une friche industrielle, Les anciens abattoirs de la Chaux-de-Fonds, Lausanne, EPFL, 2009.
- Meimaroglou Danai-Athina, Réaffectation et valorisation des friches urbaines, Athènes, École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2008.
- Morel Stéphanie et Fabian Roth, Güterbahnhof Zürich, Lausanne, EPFL, 2012.
- Mosxouti Irini, Révitalisation urbaine des friches industrielles abandonnées. Le cas de la région de Tavros à la route Pireos, Athènes, École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2012.
- Municipalité du Pirée, Pour la stratégie de l' Investissement Spatiale Complète (OXE) de la municipalité du Pirée, Pirée, 2016.
- Municipalité du Pirée, Stratégie de la Municipalité du Pirée et Priorités de Développement, 2015-2019, Pirée, 2015.
- Oikonomopoulou Martha, Désindustrialisation et Politique Culturelle. Le cas de la ville de Pirée, Athènes, École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2011.
- Organisme de Plan Directeur et Protection de l'Environnement d'Athènes, Etude stratégique des effets environnementaux du nouveau Plan Directeur d'Athènes - Attique 2021, Athènes, 2011.
- Organisme de Plan Directeur et Protection de l'Environnement d'Athènes, « Présentation du Plan Directeur Athènes/Attique 2021 à la Comité de l'Environnement », Athènes, juillet 2011.

Organisme de Plan Directeur et Protection de l'Environnement d'Athènes, Plan Directeur d'Athènes - Attique 2021, Athènes, 2011.

PNR 54, LAMU et LASUR, Densification des friches ferroviaires urbaines, Lausanne, 2005.

PNR 54, LAMU et LASUR, Densification des friches ferroviaires urbaines, Lausanne, 2005.

PNR 54, LAMU et LASUR, Densification des friches ferroviaires urbaines, Rapport final, Lausanne, 2005.

Polyzos Giannis, « Athènes se planifie par les entreprises de construction », Augi, rubrique « Inserts », 18 octobre 2009.

Rogers Stirk Harbour + Partners, « Plan directeur de Velocidad Alta, Valladolid », 2016.

Sarigiannis Giorgos, « Transports ferroviaires et chemins de fer suburbains », École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2016.

Sarigiannis Giorgos, « Les transports dans la ville », École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2016.

Sarigiannis Giorgos, « Transports Ferroviaires dans l'espace urbain », École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2016.

Sarigiannis Giorgos, « Rues et trottoire dans l'espace urbain », École Polytechnique National d'Athènes (NTUA), 2013.

Tratsa Maxi, « Vert x3 au Pirée », BHMAgazino, 11 février 2011.

Zafrakopoulou Artemisia, Marianna Kofaki et Artemis Maneka, Approche analytique de l'espace urbain, le cas de Gazi, Athènes, NTUA, 2016.

« Le Plan Directeur d'Attique 2009, Evaluation critique - Perspectives », Athènes, 22 juin 2009.

SITES INTERNET

Action des citoyens du 4ème et 5ème compartiment du Pirée, « LEUKA », <http://kinpolpir.blogspot.com/2009/06/>, juin 2009, consulté le 27 décembre 2017.

Adamakis Kostas, « La valorisation du patrimoine industriel de Volos », sur Architectonikes Maties, <http://www.greekarchitects.>, 12 juin 2011, consulté le 24 décembre 2017.

Analyti Vaso, « Évolution urbaine et logement social à Agios Ioannis Rentis », <http://www.cityofrentis.gr/newsite/htmls/page6sub43.html>, sans date, consulté le 27 décembre 2017.

Belavilas Nikos, « Route Pireos », sur Action des Citoyens de Moshato, mesopotamia-mosxato.blogspot.com, http://mesopotamia-mosxato.blogspot.com/2015/12/blog-post_30.html, 30 décembre 2015, consulté le 26 décembre 2017.

Gavrilis G, « Valorisation de la "Rotonde" de OSE », <http://www.portnet.gr/simantikotera-portnet/9589-g-gavrilis-na-ksiopoithei-h-rotonta-tou-ose.html>, 5 avril 2017, consulté le 27 décembre 2017.

IAU, « Story Map Journal, Urbanisme Transitoire : aménager autrement », <http://iau-idf.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=c88c10e327364828b8ed036c98d5e357>, sans date, consulté le 24 décembre 2017.

Koutouzis Vasilis, « Les quartiers d Pirée », <http://www.koutouzis.gr/synoi kies-1.htm>, sans date, consulté le 27 décembre 2017.

OSE, « Installations de Leuka. Usine Centrale du Pirée », sur ose.gr, , consulté le 28 décembre 2017.

personnel du chemin de fer, « L'histoire des chemins de fer grecs. Passé brillant, futur incertain », sur Ek-kinisi, http://ek-kinisi.blogspot.com/2013/10/blog-post_6189.html, 19 octobre 2013, consulté le 26 décembre 2017.

Rogers Stirk Harbour + Partners, « Alta Velocidad Masterplan », <https://www.rsh-p.com/projects/alta-velocidad-masterplan/>, sans date, consulté le 24 décembre 2017.

Sarigiannis Giorgos et Eliza Papadopoulou, « Les réfugiés de 1922 et leur installation à Athènes », sur www.monumenta.org, <https://www.monumenta.org/article.php?IssueID=2&lang=gr&CategoryID=3&ArticleID=8>, sans date, consulté le 26 décembre 2017.

- Van Eeckhout Laetitia, « Quand les friches se transforment en laboratoires de la ville », sur Le Monde, Économie, Smart Cities, http://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2017/06/09/quand-les-friches-se-transforment-en-laboratoires-de-la-ville_5141230_4811534.html, sans date, consulté le 24 décembre 2017.
- Wilmotte & Associés, « Projet . Station F (Halle Freyssinet) - campus de start-up », <http://www.wilmotte.com/fr/projet/411/Station-F-Halle-Freyssinet-campus-de-start-up>, sans date, consulté le 24 décembre 2017.
- « Exposition Grand Train au dépôt de La Chapelle | SNCF », <http://www.sncf.com/fr/presse/fil-information/exposition-grand-train/458741>, 29 avril 2016, consulté le 24 décembre 2017.
- « Dépôt de Paris La Chapelle, Ferroviethèque », <https://sites.google.com/site/ferrovitheque/photos/depot-ferroviaire-de-paris-la-chapelle>, août 2015, consulté le 24 décembre 2017.
- « 3 souffles aux indésirables. Pirée, trois usines, trois espaces d'une énorme surface, abandonnés et inexploités », sur Eleutherotypia, <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=52177>, 8 juin 2009, consulté le 27 décembre 2017.
- « Ground Control, le bar éphémère libre et curieux, de retour à Paris », <https://www.sortiraparis.com/hotel-restaurant/bar-cafes/articles/74953-ground-control-le-bar-ephemere-libre-et-curieux-de-retour-a-paris>, sans date, consulté le 24 décembre 2017.
- « Proyecto: Modificación del PGOU con Ordenación Detallada de la Red Ferroviaria Central de Valladolid », sans date.
- « Urbanisme Temporaire | Arsenal TV | Pavillon de l'Arsenal », <http://www.pavillon-arsenal.com/fr/arsenal-tv/10531-urbanisme-temporaire.html>, sans date, consulté le 24 décembre 2017.

SOURCES DE DOCUMENTATION

1. OSE (Société nationale des chemins de fer grecs)
2. GAIA- OSE (Immobilier OSE)
3. ERGOSE (Entreprise de travaux de OSE)
4. EESSTY (Service de sécurité des matériaux ferroviaires Hellénic)
5. HSAP (Chemin de fer électrique Athènes-Pirée)
6. EKXA (Cadastre Nationale)
7. GYS (service géographique de l'armée)
8. Municipalité du Pirée
9. Municipalité d'Athènes
10. Périphérie de l'Attique
11. Service d'Urbanisme du Pirée
12. Service d'Urbanisme d'Athènes
13. Service archéologique d'Athènes
14. Service archéologique du Pirée et de l'Attique de l'Ouest
15. Archives historiques du Pirée
16. Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire
17. TEE (Chambre technique de Grèce)
18. ORSA Organisation du Plan de Régulation d'Attique
19. EMP Université Polytechnique National d'Athènes
(Laboratoire de l'environnement urbain)
21. Autorité statistique hellénique
22. SFS (Association des amis du chemin de fer)

