

ATHÈNES 2004

Le premier – et le plus grand – engagement d'Athènes pour les Jeux de 2004 est rempli

Trois ans et demi avant la cérémonie d'ouverture des Jeux de la XXVIIIe Olympiade en 2004, Athènes a inauguré son nouvel aéroport international, 'Eleftherios Venizelos'. Construit selon des normes récentes et pourvu de toutes les installations modernes, celui-ci peut accueillir 16 millions de passagers par an. La mise en service de cet aéroport fut une des principales promesses faites par Athènes lors de sa candidature à l'organisation des Jeux de 2004, promesse entièrement tenue qui apporte une solide preuve de l'engagement de la ville en ce qui concerne les autres préparatifs en cours.

Le nouvel aéroport a été inauguré le 27 mars 2001, lors d'une cérémonie spéciale à laquelle ont assisté le Président de la



République hellénique, Constantinos Stephanopoulos, le Premier ministre Costas Simitis, ainsi que des représentants des grands partis politiques et de diverses organisations, démontrant ainsi le large consensus auquel peuvent parvenir les Grecs lorsqu'il s'agit de grandes initiatives nationales.

L'aéroport a commencé à fonctionner normalement le lendemain. La principale caractéristique du nouvel aéroport est sa technologie et son équipement ultramodernes, avec une mention spéciale pour les installations accueillantes

mises à la disposition des usagers, les services de grande qualité et la sécurité qui a bénéficié d'une attention particulière durant la construction et la mise en service de l'aéroport – tant au sol que dans les airs – avec des systèmes utilisant une technologie avancée.

D'ici à 2004, l'aéroport devrait être desservi par une nouvelle ligne de métro qui partira du terminal central, en face des arrivées et des départs, et arrivera pratiquement jusqu'au centre d'Athènes. Cette ligne sera en fait reliée au réseau métropolitain existant, avec lequel elle partagera des stations.

Quant à la stratégie planifiée par le nouvel aéroport, l'objectif premier est d'être le noyau central de l'Europe du sud-est et d'offrir des vols de liaison concurrentiels non seulement entre les pays de l'Europe de l'Est, l'Est méditerranéen, le Moyen-Orient, les Balkans, l'Afrique et l'Europe, mais aussi avec l'Asie et l'Amérique. La mise en place de cette stratégie requiert l'extension du réseau actuel en ouvrant de nouvelles lignes pour les passagers et les marchandises et en accroissant le nombre de vols vers les destinations existantes.

Le nouvel aéroport en quelques chiffres

Temps de construction	51 mois, plus une période d'essai de 5 mois
Nombre de passagers	Jusqu'à 16 millions par an dans un premier temps
Capacité de charge	Prévu pour 220 000 tonnes annuelles
Longueur des pistes	Environ 4 kilomètres chacune
Fréquence des vols	65 atterrissages et décollages par heure, ou 600 par jour
Terminal central de l'aéroport	Sur 4 niveaux, avec 14 passerelles pour l'embarquement des passagers, sur une surface de 150 000 m ²
Terminal satellite	10 passerelles pour l'embarquement des passagers
Accès routier	Autoroute à 6 voies (L'Attique – nouvelle rocade d'Athènes)
Capacité de stationnement	4 800 véhicules
Comptoirs d'enregistrement	163
Tapis roulants pour l'arrivée des bagages	11



Le Premier ministre Costas Simitis (au centre), accompagné de Gianna Angelopoulos-Daskalaki (à d.).

Jeux Olympiques

L'aéroport international d'Athènes 'Eleftherios Venizelos', nouvelle porte ouverte sur le monde pour le sud de l'Europe, est la plus grande infrastructure réalisée à ce jour en Grèce et revêt une dimension importante pour les entreprises et la société en général.

Principal attrait du nouvel aéroport : la boutique olympique d'Athènes 2004

Avec l'inauguration du nouvel aéroport d'Athènes, la première boutique olympique en Grèce a ouvert ses portes pour vendre des produits sous licence ayant trait aux Jeux de 2004. La boutique olympique occupe un emplacement privilégié dans l'aéroport, dans la zone des départs, et est accessible à tous les voyageurs et visiteurs. Exposés sur 70 mètres carrés, tous les produits sous licence olympique sont disponibles, notamment : vêtements de sport, vête-

ments de bain, vêtements divers, articles ménagers, accessoires, épinglettes, bijoux.

Cette boutique olympique a pour objectif :

- de promouvoir les valeurs des Jeux de 2004 auprès des Grecs et des visiteurs étrangers;
- de susciter et d'accroître l'intérêt des consommateurs dans l'attente des Jeux Olympiques, afin de générer un revenu supplémentaire pour couvrir les dépenses d'organisation;
- de diffuser les idéaux olympiques et l'esprit de l'Olympisme auprès d'un large public.

D'autres boutiques olympiques ouvriront leurs portes dans le courant de l'année 2002 dans le centre d'Athènes ainsi que dans d'autres villes grecques. La société *Nuance S.A.* qui exploitera les boutiques olympiques en Grèce, détient le droit

exclusif d'utiliser l'appellation «The Olympic Store» en vertu d'un accord signé directement avec le CIO. Le groupe *Nuance* est la plus grande entreprise internationale de vente au détail dans les aéroports, avec plus de 350 magasins dans seize pays sur quatre continents. Cette même société exploitait les boutiques olympiques à Sydney.



La boutique olympique.

Infrastructure olympique : de la planification à l'action

La période – longue mais néanmoins nécessaire – de la planification, de l'organisation et des calculs financiers, fait place désormais à une nouvelle phase : celle du spectacle bruyant des bulldozers qui témoignent des travaux réalisés un peu partout dans Athènes où l'on construit actuellement, et ce jusqu'au printemps 2004, les sites de compétition et autres infrastructures parmi les plus modernes du monde pour accueillir les Jeux de la XXVIII^e Olympiade.

Les premiers travaux de terrassement et de délimitation des terrains ont débuté il y a trois mois sur quatre sites de l'Attique (région d'Athènes) : Schinias (centre d'aviron et de canoë); Markopoulo (centre de tir et centre équestre); Aghios Kosmas (centre nautique); Acharnes (village olympique). Les dernières études sont également en cours sur ces projets et les offres commencent à arriver pour la construction

du centre équestre olympique ainsi que du village olympique (il y aura quatre contrats pour un total de 2 292 appartements où 17 300 athlètes et officiels seront logés durant les Jeux).

Début février, la première phase des travaux a donc débuté à Schinias pour construire le centre olympique d'aviron et de canoë. Il s'agissait de détruire la piste d'atterrissage ainsi que les installations d'un ancien aéroport afin de les remplacer par un lac artificiel destiné à réintroduire de l'eau douce dans le sous-sol aquifère du bassin de Schinias. L'eau douce qui provient de la source de Makaria et qui s'écoule actuellement vers la mer, via un canal construit en 1923, sera détournée vers le lac. Ces mesures sont nécessaires pour rétablir l'équilibre originel entre l'eau douce et l'eau de mer dans les marais du littoral et préserver la forêt de pins parasols avoisinante, une espèce rare dans la région. Le centre olympique d'aviron et de

canoë est situé à 3,8 kilomètres du site archéologique protégé qui fut le théâtre de la bataille de Marathon. Le projet dans son ensemble vise à redonner au lieu sa tranquillité d'autrefois. La destruction de l'aéroport est une première étape. Il faudra ensuite démonter une installation militaire désaffectée construite au milieu des marais, limiter la circulation des véhicules le long de la plage et de la forêt de pins côtière, et restaurer l'habitat pour les oiseaux migrateurs. Cette dernière mesure sera possible grâce à la conception particulière du lac dont les rives seront en pente douce pour accroître le nombre d'aires d'hivernage. Par ailleurs, la circulation des piétons sera limitée dans les marais et concentrée sur des sentiers prévus à cet effet qui seront jalonnés de tours d'observation des oiseaux. Afin de mieux préserver l'habitat des oiseaux et autres animaux, l'utilisation du lac à des fins récréatives sera réservée à l'aviron et au canoë (le ski nautique, par exemple, sera

Jeux Olympiques



Début des travaux à Aghios Kosmas, centre nautique et marina.

interdit) et sera restreinte durant la période d'accouplement des oiseaux.

A Aghios Kosmas, une des zones les plus attrayantes de la côte de Saronique, située à proximité de l'ancien aéroport international d'Athènes, fermé en mars dernier, les travaux ont commencé afin de développer la région. Sur cette côte proche du centre d'Athènes sera construit le centre nautique olympique ainsi que la marina qui accueillera les embarcations des concurrents et leur fournira toutes les installations nécessaires à l'amarrage et l'entretien. Les épreuves de voile se tiendront non loin du littoral.

La rocade de l'Attique, bientôt une réalité pour les Athéniens

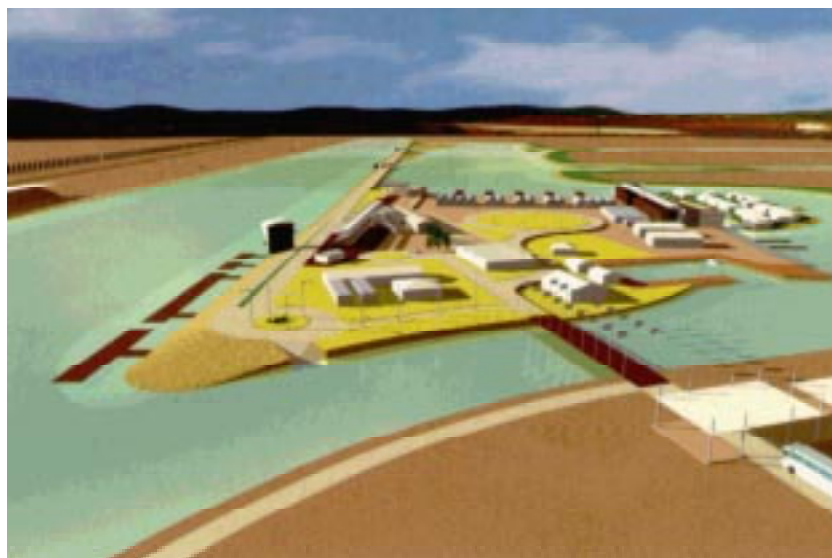
Le premier tronçon de la rocade de l'Attique, un réseau autoroutier d'une longueur totale de 70 kilomètres qui devrait améliorer considérablement la circulation automobile dans la capitale grecque et faciliter l'accès à d'autres parties du pays, a été mis en service mi-mars. Cette voie express sécurisée part du nouvel aéroport international d'Athènes pour rejoindre l'autoroute, qui relie la capitale au Péloponnèse dans le sud du pays. Le premier tronçon entièrement ouvert et qui couvre 18 kilomètres relie l'aéroport à Pallini, dans la banlieue d'Athènes. Egalement en service : un tronçon de deux kilomètres entre les faubourgs de Pallini et Gerakas, et un autre

de cinq kilomètres dans la région de Metamorphosis au nord d'Athènes. La section reliant Pallini à Eleusis (Elefsina) ainsi que celle contournant le mont Hymette (du faubourg de Kaisariani à Glyka Nera) seront prêtes fin 2003. Il ne faudra alors qu'un peu plus de 30 minutes pour relier Eleusis à l'aéroport. Pour relier cette rocade aux régions qu'elle traverse ou à d'autres routes importantes, on a construit notamment 32 échangeurs, 9 passerelles pour piétons et 35 ponts pour les trains de la société grecque des chemins de fer. Cette rocade de deux fois trois voies est

partagée sur toute sa longueur par une voie ferrée actuellement en construction pour les trains de banlieue.

Le budget total de cet ouvrage s'élève à 435 milliards de drachmes, financés par le gouvernement grec, la Banque européenne d'investissement ainsi qu'un consortium d'entreprises de construction grecques. Le coût du projet s'est considérablement accru en raison des travaux supplémentaires réalisés pour la protection de l'environnement, tels que des sections couvertes, des tunnels, des travaux de fouilles, d'insonorisation, etc.

ATHOC



Maquette du site d'aviron et de canoë à Schinias.