

nées dans la Douane de la gare (sans passer par la zone franche) : ces importations n'ont pas pris le même chemin que celles qui vinrent avant et pendant la guerre ; elles sont presque toutes de provenance iougoslave. En 1928, elles se chiffraient ainsi :

ARTICLES	TONNAGE EN 1928	OBSERVATIONS
Bois de construction	37 408	
Bois de chauffage.	38 942	
Charbon de bois	11 973	
Tuiles.	9 027	
Douves de tonneaux	2 958	
Minerais.	580	
Foin.	581	
Divers.	3 643	
Bœufs et buffles	4 519	soit 15 163 têtes
Moutons et chèvres.	22 444	— 897 750 —
Porcs	156	— 1 887 —
Chevaux.	3 791	— 9 478 —
Anes et mulets.	107	— 307 —
Importation totale	136 129	

Remarquons que ce chiffre est faible par rapport aux importations de la zone franche (483 370 tonnes en 1928), importations qui ne restent pas toutes à Salonique, que nous étudierons plus loin. Il s'agit surtout ici des produits demandés par les colons de la Macédoine hellénique, tant pour la construction de leurs maisons que pour la constitution de leurs troupeaux.

Ainsi les besoins du monde, dont Salonique est la porte proche, ont singulièrement varié. Si l'on n'envisageait que ce monde macédonien, Salonique apparaîtrait comme un petit port d'exportation agricole, comme un petit port d'importation de produits de première nécessité. Jadis, ouverture de l'Empire ottoman, le marché d'exportation, le marché d'importation étaient singulièrement plus larges. Le rétrécissement de ce double marché a conduit certains observateurs à conclure, un peu rapidement, à la décadence de Salonique¹.

LE RENOUVEAU DU TRAFIC MACÉDONIEN : LES VOIES FERRÉES. — Ce sont précisément ces conditions nouvelles, la colonisation, qui vont rendre aux vieilles voies ferrées une fortune inconnue depuis longtemps. Le réseau macédonien, si longtemps déficitaire, voit soudain les années heureuses :

	RECETTES D'EXPLOITATION (en millions de drachmes)	DÉPENSES D'EXPLOITATION (en millions de drachmes)
Année (avril-mars) 1924-1925	173	107
— 1925-1926	163	125
— 1926-1927	189	156
— 1927-1928	196	149

Le nombre des voyageurs transportés, qui était de 1 059 078 en 1922-1923, est passé à 2 503 182 en 1927-1928 ; le transport des marchandises, qui était en 1922-1923 de 169 227 tonnes, est monté en 1927-1928 à 735 107 tonnes².

Cependant ce réseau ferré demeure celui qui fut conçu pour d'autres besoins. Construit par bribes à l'époque turque, répondant à des nécessités plus straté-

1. Cf. SCHULTZE JENA : *Makedonien*, Jena, Fischer, 1927, in-8°, 250 p. Malgré la date, le livre est vieux de dix ans et n'a guère, du point de vue économique, qu'une valeur documentaire.

2. Sidèrodromoi tou Ellènikou kratou — Chemins de fer de l'État hellénique — *Statistikè chrèsis* 1927-1928 — Statistique exercice 1927-1928, Athènes, 1929, in-8°, 217 p.