

maritime, de la gare des marchandises dite « des Orientaux », de la gare des voyageurs, qu'on projette de reporter plus au Nord. L'architecte s'est contenté de prévoir l'agrandissement de la Bourse et de la Chambre de commerce, situées juste devant le port et la zone franche, et de transporter, non loin des voies ferrées et des embarcadères, le marché général, nécessaire à une grande ville. Là, proche des gares actuelles et de la route de Monastir, sera construit ce marché, divisé en marchés aux légumes, aux poissons, à la boucherie.

Au delà, le « quartier du Vardar » est resté encore intact. Il faut du temps pour faire disparaître ces maisons de pisé ou de bois sordides, pressées sur des rues étroites, boueuses ou poudreuses, logements d'artisans qui travaillent encore dans leurs boutiques en auvent. Ou bien il faut la grande entreprise de voirie des villes balkaniques, l'incendie. Il n'est pas rare. Tel celui qui, dans la nuit des 21-22 septembre 1929, livra aux flammes plus de 250 maisons, fit pour plus de 100 millions de dégâts, dont la moitié seulement était couverte par les assurances. Les journaux demandèrent aussitôt que l'on profitât du cataclysme pour exproprier à meilleur compte et construire la gare centrale. Les cités-jardins doivent s'élever, plus tard, sur les flancs occidentaux de l'ancien cimetière turc qui, sur son coteau nu aux portes de la ville, éparpille encore ses stèles parmi les peupliers et les cyprès. Le quartier des usines montre déjà les gazogènes, l'abattoir, les brasseries, remontant le ravin du Dendropotamos : le *vardarats*, le vent du Vardar, se charge de rejeter les mauvaises odeurs sur la mer.

Déjà s'y construit un nouveau faubourg : le Sobounar ou « quartier de la gare de Constantinople » est conquis par les ouvriers et les employés de chemins de fer. Entre la voie ferrée et la route de Monastir au Sud, ils surveillent eux-mêmes l'édification de leurs maisons. La colonisation a avancé à chacun 32 000 drachmes, dont 20 000 pour l'achat du terrain, remboursables en quinze années. Les quarante maisons, commencées en août 1929, seront achevées en décembre. Sur une base de granite, une bâtisse de briques cuites. Trois modèles se construisent : un de 53 000 drachmes, trois chambres de 1 m. 60 de hauteur ; un de 47 000 drachmes, deux chambres de même élévation ; enfin un troisième type de 40 000 drachmes, deux chambres de 0 m. 80.

C'est que l'Office des réfugiés, avant de se dissoudre, a compris l'urgence de ces dernières installations. Employés et ouvriers vivent au hasard, logés au petit bonheur, dans les maisons de la ville turque, surtout dans des cabanes de bois, de tôle, qui, tous les jours, deviennent décombres. On en voit encore par centaines dès que l'on sort de la ville, dès qu'on a franchi les remparts qui courent par monts et par vaux sur les collines de l'Ouest et du Nord. Même les vieux baraquements militaires, qui s'alignent sur les routes, et jusqu'à Lembet (à 5 km. N.), laquelle n'a guère fait que changer son nom turc en celui d'Eucarpia, le long de la route qui tournera vers Serrès, les baraques de tôle, rafistolées de plaques de toutes sortes, voire de papier goudronné, offrent un abri dérisoire à une patience misérable.

LE FAUBOURG BOURGEOIS DES « CAMPAGNES ». — La ville de Salonique s'étire au Midi, à l'Est de son golfe sur plus de huit kilomètres. Utilisant la topographie même, le reconstruteur a prévu, à l'Orient, trois « centres essentiels » : deux originaux, et le troisième, les « Campagnes » de plaisance, entièrement respecté (v. fig. 42).