

hypsométriques, qui vont du niveau de la mer aux 125 mètres de la Citadelle, sans compter les dénivellations intermédiaires. Salonique est aussi traversée par les grand'routes balkaniques, et il ne faut pas que la nouvelle ville — centrale — soit étouffée par les voies étroites de la périphérie : on est donc conduit à prolonger les travaux du centre dans les quartiers suburbains. Enfin Salonique est naturellement une cité essentiellement maritime : son quai — de 20 mètres de largeur et de 0 m. 90 de hauteur au-dessus du niveau marin — était manifestement insuffisant et pour la circulation même et comme protection contre les inondations hivernales ; sans oublier que la faible altitude rendait impossible la création de caves, cependant indispensables aux grands magasins de ce quai. Aussi décida-t-on d'élargir le quai à 40 mètres, en deux niveaux (le premier de 20 mètres, correspondant à l'ancien), et de l'exhausser à 1 m. 90. Travail relativement facile, puisque les terres sont à portée, prises aux décombres de la ville incendiée, qu'il était nécessaire de niveler avant de reconstruire. Le travail en est, à l'heure actuelle, achevé.

La circulation salonicienne se fait surtout dans le sens Ouest-Est, puis Nord-Ouest — Sud-Est, soit parallèlement à la mer. Nous étudierons plus loin la disposition des rues, qui se rattache au plan architectural général : chaussées larges dans les rues parallèles à la mer ; rues plus étroites, quand elles sont perpendiculaires à la mer, afin d'éviter le soleil méridional, mais avec larges trottoirs (à arcades pour l'ombre dans les rues commerçantes du centre). Les premières ont 24 mètres de large avec des chaussées de 14 mètres ; la plus importante, la rue Egnatia, a 36 mètres ; quelques autres 28 m. 50, avec chaussées de 16 m. 50.

Toute cette circulation aboutit au port. Il était certainement insuffisant pour le trafic grandissant de la zone franche. Impossible de l'étendre vers l'Est, sans compromettre l'admirable perspective du « Quai de la Victoire », charmant lieu de promenade, d'où l'on devait éloigner la saleté inévitable, au moins le désordre des docks et entrepôts. La solution, selon le projet de M. Guinis, directeur de l'École Polytechnique d'Athènes, consista à étendre les bassins vers le Sud-Ouest. Le port actuel devenant le bassin n° 1, on projette de construire cinq nouveaux bassins, dont les deux plus vastes seront réservés à la « zone franche » rejetée au Sud-Ouest, donc aux marchandises de transit, tandis que le dernier bassin sera affecté au nettoyage et aux réparations des navires. Enfin, la gare actuelle, dite « des Orientaux », devant le port, sera seulement une gare de marchandises. En arrière sera construite une gare de triage. Quant à la gare des voyageurs, elle doit être réédifiée au Nord de la ville, moins à l'écart, ce qui permettra ultérieurement d'amorcer une nouvelle voie ferrée, qui ira rejoindre Serrès et la Macédoine orientale sans faire l'immense détour par la vallée du Gallicos et Doirane. Les conceptions purement commerciales doivent aujourd'hui l'emporter sur les conceptions stratégiques qui, au temps d'Abd ul Hamid, avaient imposé le tracé des chemins de fer actuels.

Tels sont les principes qui présidèrent à la nouvelle voirie salonicienne. Œuvre de longue haleine, qui est commencée pour la circulation proprement dite, qui nécessite de nombreux travaux d'approche, expropriations en particulier, en ce qui concerne le port et les gares. La « zone franche », qui élève cette année un silo flottant et un dépôt frigorifique, n'a pas encore les fonds nécessaires pour la construction des nouveaux bassins.

Le second problème consiste à assainir la ville. Les causes d'insalubrité des