

qui paraissait secondaire à l'Office à ses débuts, est devenue le plus anxieux des problèmes actuels. Les ruraux sont casés, établis, fixés, enrichis par la culture même. La plèbe urbaine, délaissée d'abord — c'est la catégorie la moins nombreuse — ne peut plus demeurer dans les taudis, les baraques provisoires, constante menace pour l'hygiène entière d'une agglomération de 250 000 âmes. L'Office est sur le point de se dissoudre, ayant accompli sa tâche essentielle. Il lègue le problème urbain et ses propres méthodes à l'État hellénique. Celui-ci recouvre le personnel — entièrement grec — et continue une œuvre, à vrai dire petite en regard de celle qui fut déjà réalisée.

LA CIRCULATION. — L'architecte peut modifier l'aspect monumental d'une ville. En revanche, il est prisonnier de son réseau circulatoire. Le sens des rues est déterminé par des conditions économiques, même physiques. Cela est vrai particulièrement à Salonique, où l'on nous raconte que ces préoccupations n'étaient pas étrangères aux soucis des architectes anciens. Ce n'est pas sans raison qu'a été choisie la direction Nord-Est — Sud-Ouest pour les voies perpendiculaires à la mer, la direction Nord-Ouest — Sud-Est pour celles qui sont parallèles au rivage : ainsi, d'une part, aucune maison ne se trouvait directement au Nord, privée de soleil, et, d'autre part, ces rues présentaient un angle au Nord, divisant la force du vent le plus redoutable, le *vardarats* qui vient du Nord. Enfin, les grands courants commerciaux, indiqués depuis les Romains par la *via Egnatia*, sont parallèles à la mer. Une telle ville doit être préservée de l'ardent soleil estival, du vent froid, glacé, de la fin de l'hiver, doit conserver sa vitalité commerciale, et même l'accroître au besoin.

Dans une ville à la circulation intense, on ne lutte pas contre le soleil en respectant l'étroitesse des voies essentielles. On le combat par des arcades, des portiques, qui permettent la flânerie, chère aux villes commerçantes et aux foules orientales. L'objet principal de l'urbaniste fut donc surtout de faciliter les grands courants économiques, surtout la circulation parallèle à la mer. Quatre voies, y compris le quai, la canalisaient avant l'incendie. Le quai est agrandi et doublé. Les rues anciennes, au reste détruites, sont rétablies mais élargies (rues Bulgaroctone, rue Egnatia, rue Saint Dimitrios), et une quatrième fut créée à mi-chemin des deux premières : c'est la belle rue Tsimiski, une avenue presque, de 24 mètres de large, avec chaussée de 14 mètres. Elle est vite devenue — tant le besoin s'en faisait sentir —, avec ses magasins élégants et ses tramways rapides, une des artères les plus fréquentées, les plus animées du centre, conduisant du quartier du Vardar, du marché, au Champ de Mars et à Calamaria. Plus au Nord, la rue Egnatia, qui à la porte de la ville prolonge la route de Bitolj, est d'abord élargie à 28 mètres, avec une chaussée de 16 m. 50, portant refuges, poteaux de trolleys ; à partir de la commerçante rue Vénisélos, ce véritable boulevard est porté à 36 mètres, passant entre les bazars nouveaux et le « centre administratif, au cœur même de la ville, jusqu'à la rue Sainte Sophie ; et elle reprend ensuite la largeur courante. Cette longue rue de deux kilomètres, avec ses tramways électriques, ses automobiles, ne rappelle en rien l'étroite route poussiéreuse ou boueuse de jadis, où le tramway à chevaux se frayait avec peine un lent passage.

La seule innovation de tracé, que se permit M. Hébrard, fut, précisément pour éviter la congestion du centre, de profiter des ruines de la ville : il super-