

alluvions vers le Sud. Le fond même de la baie maintient sa profondeur entre 20 et 10 mètres, et, avec quelques dragages, le port n'est pas du tout menacé d'ensablement.

Le mouillage des navires est donc relativement aisé. Il se fait devant la ville par des fonds de 16 à 13 mètres. Quelques précautions restent à prendre, vu les changements de fonds, surtout au Nord-Ouest, vu aussi les vents du Sud-Ouest, avec lesquels la mer se lève et qui rendent difficiles alors les débarquements. Aussi, à la place de se contenter, comme jadis, de débarquements à l'aide des *mahonadji*, dont seules les barques, sculptées en poupe, accostaient devant la ville, on a fini par construire un port, plus à l'Ouest, d'une profondeur de 8 m. 50 (8 m. devant les quais), avec un brise-lames orienté Nord-Ouest-Sud-Est, pour protéger contre le vent dominant, et long de 560 mètres, avec un quai de 400 mètres de long, de 130 mètres de large, enfin deux môles perpendiculaires au quai et au brise-lames. Les travaux, entrepris par une société française en 1896, étaient achevés en 1903.

Le port est établi à l'Ouest de la ville, devant le quartier du « Vardar », soit aux endroits où aboutissent les lignes ferrées de l'Ouest (vers Kénali et Monastir) ou du Nord (vers Guevguéli ou Doïrane). La position même de Salonique, adossée à sa montagne massive, qui, entre 400 et 700 mètres, barre, au Nord-Est de la ville, la zone des lacs de Chalcidique. A l'Ouest, au contraire, commence la *Campania*, les plâtitudes steppiques ou marécageuses, dont la transformation commence au point de vue agricole, mais qui fut de tout temps la grande région de passage. Évitant la direction du Nord même, cependant marquée par la ligne du Vardar, mais interrompue maintes fois par les gorges de la moyenne vallée, la grand'route, romaine, byzantine ou turque, rejoignait à travers la « Campagne salonicienne », puis les passes aisées du Vermion Oros, les hautes plaines macédoniennes et la grande voie Nord-Sud, qui gagnait le haut Vardar. Ainsi, la route marine se raccorde aux routes terrestres, et Salonique apparaît comme un port balkanique autant que macédonien.

LA ZONE FRANCHE : L'ORGANISATION. — L'idée de transformer le trafic de Salonique, jusqu'alors surtout port d'importation pour la Macédoine, en un commerce de transit et d'entrepôt pour la péninsule balkanique entière, devait tenter les responsables de la prospérité de la ville, privée dès 1913, par des frontières douanières, de l'arrière-pays, jadis ottoman. La conception d'une « zone franche » fut émise par M. Cofinas, directeur des Services de Trésorerie de Macédoine, en 1914. Il fallait soustraire Salonique au régime douanier et protecteur de la Grèce. Vénisélos l'adopta et la loi 390, votée par la Chambre hellénique le 17 novembre 1914, créait « une zone franche, détachée du territoire douanier, qui s'étend sur le reste du port de Salonique » (art. 1<sup>er</sup>). Le décret royal du 28 septembre 1915 en fixa les limites. La question, interrompue par la Guerre, fut reprise en 1923, sous l'impulsion de M. Cofinas, devenu ministre des Finances. Après consultation de la Chambre de commerce de Salonique, le 15 février 1923, un nouveau décret instituait un « Commissariat de la zone franche », organisme autonome chargé, au lieu de l'État grec, de l'administration du nouveau port. Il était composé d'un représentant de la ville, de deux délégués de la Chambre de commerce, d'un délégué du Syllogue commercial, d'un délégué de l'Association des industriels. A côté, des représentants du gouverne-