

CHAPITRE VII

LA SECONDE COLONISATION

LA CONSTRUCTION DES ROUTES. — En 1923 on s'aperçut que la colonisation spontanée était singulièrement difficile et qu'abandonnés à eux-mêmes les immigrants ne pouvaient s'acclimater, persévérer : on commença dans toutes les administrations à élaborer des programmes. Le plus urgent fut celui des routes.

Quand les Serbes avaient remplacé les Turcs en 1912, ils avaient trouvé un réseau de communications rudimentaires : la route de la Morava et du Vardar, d'où partaient quelques routes Ouest-Est, de Koumanovo à Kriva Palanka, de Skoplié au Kossovo, et, autour de Bitolj, les routes vers Prilep d'un côté, puis vers Kitchévo et Okhrid de l'autre. A part cela, des pistes, des sentiers. Même les routes étaient mal tracées, sacrifiant la solidité à la courte distance, avec parfois 15 % de pente et des tournants de 5 à 7 mètres de radius, mal bâties, sans bases solides, couvertes seulement de sables ou de graviers. Les ponts étaient de pierre taillée et en dos d'âne. Durant la guerre, Allemands d'un côté, Français de l'autre construisirent quelques routes solides. Mais les camions les usèrent vite, et, en se retirant, Bulgares et Autrichiens détruisirent les travaux d'art. Il fallait surtout réparer. Ce fut l'œuvre essentielle de 1918 à 1923 : combler les trous, jeter des ponts de bois, des passages provisoires, puis remplacer les parties usées, jeter des pierres cassées ici, placer des digues sur les terrains marécageux, élargir les pistes, consolider les éboulis des pentes, etc... Bref, durant cinq ans, on dut se contenter de refaire le mauvais travail d'autrefois.

A partir de 1923, il ne s'agit plus de réparations provisoires, mais de constructions modernes. Cette tâche nécessitait nombre d'études. La grande difficulté rencontrée en Macédoine vient — nous l'avons vu — de la rareté des bois. Aux moindres pluies, les torrents, souvent temporaires, grossissent soudain, coupent les chemins, soit par eux-mêmes, soit en y jetant des masses d'éboulis. Il faut donc recourir aux hydrauliciens et non seulement aux ingénieurs. Le premier soin est de corriger le torrent, s'il est possible, et le second de reboiser. Ceci est l'œuvre de demain. Dès maintenant, on peut limiter les ravages possibles. Les ponts de bois, vite emportés, sont remplacés par des ponts de ciment armé, solides. Des fossés sont creusés de part et d'autre de la route, des tuyaux d'écoulement posés sous la route même. De-ci de-là on dévie le tracé de la route, diminue la pente, évite les zones d'avalanche sableuse, boueuse, protège la route par