

## E. — Transports et liaisons

### Transports maritimes : Mouvement des ports

ANNEE ET TRIMESTRE	Ensemble des ports	D O N T				Ensemble des ports	D O N T			
		Casa-blanca	Safi	Port-Lyaut.	Fédala		Casa-blanca	Safi	Port-Lyaut.	Fédala
<b>NAVIRES ENTRES ET SORTIS</b>										
		nombre					jauge nette (milliers de tonneaux)			
1938 - moy. trimestrielle	1.704	1.056	129	»	»	2.823	2.205	153	»	»
1946 - » »	972	672	138	30	39	1.743	1.485	162	12	57
1947 - » »	1.194	843	156	66	63	1.986	1.641	222	36	60
1948 - » »	1.665	1.152	189	138	78	2.412	1.986	255	63	75
1949 - » »	2.325	1.506	291	231	159	2.994	2.370	297	114	117
1950 - » »	2.527	1.560	409	255	162	3.280	2.647	299	124	132
1950 - 1 <sup>er</sup> trimestre ....	2.417	1.562	310	239	148	3.335	2.619	339	112	122
1950 - 2 <sup>e</sup> » .....	2.432	1.520	338	260	180	3.103	2.548	238	120	138
1950 - 3 <sup>e</sup> » .....	2.535	1.484	496	253	166	3.182	2.598	272	119	141
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre ....	2.618	1.748	312	276	148	3.591	2.979	258	166	116
1951 - 2 <sup>e</sup> » .....	2.800	1.816	350	266	226	3.606	2.905	353	130	163
1951 - 3 <sup>e</sup> » .....										
<b>MARCHANDISES MANIPULEES (milliers de tonnes)</b>										
		au débarquement					à l'embarquement			
1938 - moy. trimestrielle	252	168	6	»	»	618	462	90	300	»
1946 - » »	333	273	12	6	27	888	711	165	»	6
1947 - » »	396	330	9	9	42	957	714	243	3	6
1948 - » »	504	426	12	15	39	1.146	855	246	12	9
1949 - » »	513	399	12	30	60	1.398	1.041	246	45	18
1950 - » »	514	389	6	33	69	1.499	1.134	278	44	21
1950 - 1 <sup>er</sup> trimestre ....	475	358	6	26	73	1.461	1.066	296	39	15
1950 - 2 <sup>e</sup> » .....	494	367	8	33	66	1.392	1.091	221	44	23
1950 - 3 <sup>e</sup> » .....	488	365	4	37	65	1.339	999	262	45	25
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre ....	590	468	3	37	58	1.640	1.281	248	68	22
1951 - 2 <sup>e</sup> » .....	719	571	3	45	77	1.859	1.371	386	55	33
1951 - 3 <sup>e</sup> » .....										

### Transports routiers

#### Transports sous contrôle du bureau central des transports

ANNEE ET TRIMESTRE	VOYAGEURS			MARCHANDISES		
	Cars en service (1)	Places offertes (1)	Kilomètres parcourus (2)	Camions chargés	Tonnage transporté	Tonnes kilométriques
	nombre		milliers	nombre	milliers de tonnes	milliers
1948 - moy. trimestrielle	676	19.920	6.810	39.522	369	92.235
1949 - » »	697	20.430	9.591	33.540	279	69.498
1950 - » »	706	20.704	10.277	32.024	262	46.480
1950 - 1 <sup>er</sup> trimestre ....	700	20.526	10.200	29.865	232	46.141
1950 - 2 <sup>e</sup> » .....	706	20.670	10.253	29.828	240,3	44.419
1950 - 3 <sup>e</sup> » .....	707	20.700	10.275	33.555	283,5	43.662
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre ....	713	20.950	9.815	31.538	242	47.337
1951 - 2 <sup>e</sup> » .....	722	24.200	10.516	34.363	285,0	48.692
1951 - 3 <sup>e</sup> » .....	774	26.850	10.945	33.905	342,7	51.478

(1) En fin de période.

(2) Evaluation d'après le nombre de cars en service.

## Transports ferroviaires (1)

## a) Résultats globaux (zone française seulement)

ANNEE ET TRIMESTRE	RECETTES DU TRAFIC			Dépen- ses	Voya- geurs kilom.	Tonnes kilom.	Wagons chargés trans- portés	Marchan- dises transpor- tées
	Voya- geurs	Marchan- dises	Total (2)					
	millions de francs				millions		milliers	milliers de tonnes
1946 - moy. trimestrielle ..	93,6	186,6	280,2	»	172,5	245,1	57,3	1.176
1947 - » »	128,7	292,5	421,2	»	177,9	247,5	67,2	1.356
1948 - » »	200,7	539,7	740,4	»	178,2	269,1	75,0	1.554
1949 - » »	235,2	731,4	966,1	»	159,6	292,8	78,3	1.608
1950 - » »	240,2	841,6	1.050,5	»	143,5	304,2	77,0	1.751
1950 - 1 <sup>er</sup> trimestre .....	158,0	699,9	861,9	836,9	115,4	279,6	70,8	1.533
1950 - 2 <sup>e</sup> » .....	206,8	878,9	1.090,1	918,4	149,3	303,4	77,2	1.772
1950 - 3 <sup>e</sup> » .....	241,1	845,5	1.093,7	937,4	173,2	289,6	75,6	1.700
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre .....	171,8	1.124,4	1.300,4	944,6	123,1	358,5	88,4	2.048
1951 - 2 <sup>e</sup> » .....	231,0	1.080,4	1.315,5	1.111,9	157,2	356,5	93,6	2.187
1951 - 3 <sup>e</sup> » .....								

Nota. — Augmentation générale des tarifs à partir des 4-3-48, 2-12-48, 19-6-50 et 1<sup>er</sup>-6-51.

(1) Jusqu'en 1949 inclus, les chiffres ci-dessus englobaient la totalité du trafic de la C<sup>ie</sup> du Tanger-Fès ; à partir de janvier 1950 il n'est plus tenu compte que du trafic intérieur à la zone française du Maroc.

(2) Y compris les bagages et les divers.

## b) Détail du trafic (ensemble du Maroc)

RUBRIQUES	C.F.M. et C.M.O.		T.F.	
	1 <sup>er</sup> trim. 1951	2 <sup>e</sup> trim. 1951	1 <sup>er</sup> trim. 1951	2 <sup>e</sup> trim. 1951
	VOYAGEURS : milliers			
1 <sup>re</sup> classe .....	23	28	40	42
2 <sup>e</sup> » .....	120	145	43	56
3 <sup>e</sup> » .....	222	249	62	77
4 <sup>e</sup> » .....	509	685	357	430
Total .....	874	1.107	472	575
	MARCHANDISES : milliers de tonnes			
Céréales .....	70	64	39	36
Sucres .....	15	15	5	5
Vins .....	3	3	3	3
Combustibles solides .....	198	137	38	31
Combustibles liquides .....	34	35	17	18
Chaux et ciments .....	63	89	15	22
Minerais .....	269	274	2	5
Amendements et engrais ..	33	49	3	8
Phosphates .....	1.111	1.216	»	»
Autres .....	267	313	99	90
Total .....	2.063	2.195	221	218

Nota. — L'addition des chiffres correspondant aux différents réseaux ne peut être faite : elle conduirait à des multiples comptes.

## NOTE SUR LES AMELIORATIONS APPORTEES DANS L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DU MAROC

L'effort de modernisation de l'équipement des chemins de fer marocains entrepris au lendemain de la dernière guerre pour adapter le rail aux exigences d'une économie en pleine expansion se mesure aujourd'hui dans les améliorations qui ont été apportées à la voie, au matériel et à l'exploitation proprement dite des réseaux marocains.

### 1° LA VOIE.

La voie devait permettre de plus grandes vitesses et une augmentation de la charge admissible par essieu de wagons et de locomotives. Le matériel moderne porte en effet la charge des essieux de wagons de 15 à 20 tonnes, et celle des essieux de locomotives de 18 à 22 tonnes.

Il fut donc envisagé de remplacer, partout où il existait encore, le rail de 36 kgs au mètre, par du rail de 46 kgs, de substituer des traverses métalliques aux traverses en béton, sur les sections qui en étaient munies, afin de renforcer sur certaines lignes la densité des traverses au kilomètre.

Ce programme, mis en application depuis plusieurs années, sera terminé au début de 1952 de Khouribga à Casablanca, et de Casablanca à Petitjean. Son application sera poursuivie sans interruption en 1952 et 1953 sur les lignes de Sidi-El-Aïdi — Marrakech et Khouribga à Oued-Zem.

D'autre part, la réalisation de l'équipement en voie directe de toutes les gares intermédiaires de la ligne Casablanca-Oujda permet dorénavant le passage à grande vitesse des trains rapides. Un aménagement semblable sera prochainement entrepris sur la ligne Casablanca-Marrakech, ce qui aidera à réduire largement le temps de parcours sur cette ligne.

L'entretien des voies fut modernisé par l'adoption de la méthode de « soufflage mesuré », telle qu'elle se pratique couramment à la S.N.C.F., et l'emploi de burreuses mécaniques.

L'augmentation du nombre de trains, circulant sur la section de ligne Casablanca — Sidi-El-Aïdi, a conduit à prévoir le doublement de la voie sur cette section dans les années à venir. D'ores et déjà, le tronçon Casablanca-Sidi Maarouf est exploité en double voie.

Le tronçon Sidi Maarouf-Nouasseur, sera doublé en 1952.

Parallèlement, les difficultés de la desserte ferroviaire de l'agglomération casablancaise, dues à l'accroissement constant du trafic, rendaient indispensable le doublement des voies du triangle Casablanca-voyageurs, Casablanca-Roches Noires et Aïn Sebaa. Le travail est déjà réalisé entre Casablanca-voyageurs et Casablanca-Roches Noires, il sera terminé dans un avenir rapproché. Pour utiliser ces voies à pleine capacité, elles seront exploitées sous le régime de la régularisation impérative avec commande centralisée des signaux et appareils depuis un poste de commandement unique.

Toujours dans le cadre de la modernisation des installations Casablancaises, une nouvelle gare de voyageurs a été construite à Sidi Belyout, à l'entrée du port, et tout près de la place de France, centre de la ville. Là arrivent et partent la plupart des trains en provenance ou à destination des grandes villes marocaines (Marrakech, Rabat, Port-Lyautey, Fès, Oujda), et de l'Algérie.

Enfin, une ligne en construction au Maroc Oriental, entre Guenfouda et Djérada, facilitera grandement

l'écoulement de la production de charbon du centre minier de Djérada (1). Actuellement, le charbon est encore transporté par un téléferique qui ne répond plus à l'accroissement de la production minière.

### 2° LE MATERIEL.

Parallèlement à l'amélioration de la voie, la compagnie des chemins de fer du Maroc a poursuivi le renforcement des sous-stations alimentant la partie électrifiée de son réseau, l'augmentation et la modernisation de son parc de locomotives et de wagons.

Deux nouvelles sous-stations de traction de 2.000 kw, chacune équipée de redresseurs à vapeur de mercure modernes, type Ignitron et entièrement automatiques, sont en construction et devront être mises en service en 1952. L'une est située à Casablanca, l'autre à Bouskoura.

L'acquisition de sous-stations roulantes, destinées soit à renforcer l'alimentation du réseau en certains points en cas d'augmentation du trafic, soit à remplacer des sous-stations fixes en cas de panne, est également prévue.

Dès la fin des hostilités, il devint nécessaire :

- de renouveler le parc de locomotives à vapeur, très éprouvé par le service assuré de 1939 à 1945 ;
- d'augmenter le parc des locomotives électriques, devenu insuffisant depuis plusieurs années ;
- d'augmenter et de moderniser le parc des wagons P.V. et des voitures à voyageurs.

Les programmes de transports envisagés, notamment pour les phosphates, le manganèse, le charbon, demandaient un développement parallèle des moyens des chemins de fer. Ceux-ci devaient, d'autre part, chercher à maintenir leur clientèle en accélérant les trains de marchandises ainsi que les trains de voyageurs et en améliorant le confort des voyageurs.

Comme l'électrification de nouvelles lignes était longue et très onéreuse, la compagnie des chemins de fer du Maroc décidait, dès 1945, de substituer progressivement la traction diesel à la traction vapeur. Les avantages procurés par ce nouveau mode de traction étaient les suivants :

- Réduction importante des dépenses par rapport à la traction vapeur.
- Souplesse et régularité plus grande de l'exploitation.
- Amélioration et conditions de travail du personnel.
- Amélioration du confort des voyageurs par la suppression de la fumée.
- Réduction considérable de la consommation d'eau dans certaines villes où la pénurie d'eau était déjà très sensible.

La compagnie des chemins de fer du Maroc commandait en 1945, au titre de la loi « prêt-bail » et en même temps que les autres réseaux d'Afrique du Nord, 5 locomotives de Baldwin de 1.500 CV.

Ces locomotives, livrées en 1947, et utilisées en commun au dépôt d'Oujda avec les 6 machines identiques acquises par le réseau M.N. (2), ont permis d'assurer la traction de tous les trains sur les réseaux

(1) Cf. à ce sujet : « La nouvelle voie ferrée de Guenfouda pour la desserte du gisement d'antracite de Djérada », dans *bulletin économique et social*, vol. 14, n° 49, 1<sup>er</sup> trimestre 1951.

(2) Méditerranée-Niger.

C.M.O. (3) et M.N. et celle des trains de marchandises sur la ligne Oujda-Fès.

Depuis, l'achat de 4 nouvelles locomotives de même type a permis de supprimer toute la traction à vapeur sur la ligne de Fès à Oujda et d'améliorer ainsi le confort des voyageurs par la suppression de la fumée et de la poussière.

3 autres locomotives de même modèle, en cours de commande, doivent être livrées en 1952.

Parallèlement, 6 locomotives Diesel électrique de 660 CV, livrées en 1948, permettent de supprimer la traction à vapeur sur la ligne de Benguérir à Safi où l'alimentation en eau devient de plus en plus difficile, et d'assurer les manœuvres lourdes à Casablanca.

La compagnie des C.F.M. a commandé en outre 11 locomotives D.E. de 450 CV, pour le service des manœuvres de gare.

Dans le domaine de la *traction électrique*, l'achat de 14 locomotives de 1.800 CV a permis de réaliser un grand progrès. Cinq de ces machines du type « voyageurs » peuvent atteindre la vitesse de 115 kms à l'heure. Les autres, du type marchandises, ont permis de constituer des trains de phosphates de 3.200 tonnes de charge brute entre Khouribga et Casablanca.

La situation du *parc des voitures voyageurs*, très médiocre en 1945 en raison des déprédations commises pendant la guerre, s'est aujourd'hui améliorée. Les voitures « voyageurs » ont été regarnies, et ont retrouvé, avec leurs accessoires, un confort normal.

Le *parc des wagons à marchandises* est loin d'avoir atteint un effectif suffisant ; mais, il reçoit, par livraisons échelonnées et régulières, des wagons modernes, à grande capacité, c'est-à-dire des tombereaux métalliques de 30 tonnes de charge utile et des trémies de 54 tonnes de charge utile.

Il y a lieu de souligner que le *dispositif du frein continu automatique*, à air comprimé, a été, depuis ces derniers temps, mis en service, à l'exemple des trains voyageurs, sur tous les trains de marchandises du réseau. On sait que le fonctionnement du frein continu sur les trains de marchandises, tout en présentant d'excellentes garanties de sécurité pour la marche des convois, permet d'augmenter la vitesse des trains et d'améliorer la rotation du matériel.

(3) Chemins de fer du Maroc Oriental.

### 3° L'EXPLOITATION.

Doté de moyens plus modernes et plus puissants, le réseau put envisager de mieux adapter encore ses méthodes d'exploitation commerciale aux besoins des usagers.

La sécurité des convois, toujours confiée aux chefs de gare et au personnel de conduite, est maintenant surveillée en permanence d'un *poste central de régulation* placé à Rabat. Ce poste central, en communication constante avec toutes les gares du réseau, a la triple mission :

- 1° d'ordonner la mise en marche des trains et d'en régler la circulation ;
- 2° de tracer le travail de ramassage et de distribution en cours de route des wagons vides ou chargés ;
- 3° d'assurer la commande des trains nécessaires à l'acheminement des wagons.

Une telle organisation a permis, grâce au renforcement de la puissance des locomotives et à la mise en service du frein continu sur tous les trains, un acheminement plus rapide des marchandises et une meilleure évolution des wagons entre deux chargements successifs. La moyenne journalière de 1.055 wagons chargés au cours du mois d'août 1951, chiffre encore jamais atteint, donne la mesure de l'excellence des dispositions prises.

Depuis le 20 mai 1951, de nouvelles marches ont été réalisées qui mettent Casablanca à 59 minutes de Rabat et assurent le voyage Casablanca-Oujda en dix heures. Quand on veut bien se rappeler le profil de la section de ligne Petitjean-Taza, on doit reconnaître qu'un progrès appréciable vient d'être accompli.

\*\*

Telles sont, rapidement esquissées, les principales améliorations récemment apportées au réseau ferré marocain. Elles ne constituent d'ailleurs qu'une étape de son plan de modernisation générale. C'est qu'en effet, les chemins de fer du Maroc conçoivent que leur rôle est de s'harmoniser constamment à l'économie générale du pays et de servir l'usager au mieux et au plus juste prix.

## Transports aériens

### Activité de l'aviation française et étrangère sur les principaux aérodromes du Maroc (Aviation civile) (1)

ANNEE ET TRIMESTRE	Nombre d'avions		Nombre de passagers civils (2)		Marchandises (2)		Bagages (2)	Poste et journaux (2) (4)
	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée + départ	
	tonnes							
1946 - moy. trimestrielle ..	930	930	4.944	5.874	»	»	»	»
1947 - » »	1.449	1.437	7.443	7.527	339,3(3)	404,4(3)	»	»
1948 - » »	1.419	1.422	13.713	14.010	»	»	»	»
1949 - » »	1.401	1.404	16.353	17.379	725,1	510,0	529,5	67,2
1950 - » »	1.584	1.582	17.675	19.404	462,7	608,1	572,0	65,5
1950 - 1 <sup>er</sup> trimestre .....	1.359	1.358	11.642	13.399	439,9	816,2	378,3	65,5
1950 - 2 <sup>e</sup> » .....	1.623	1.625	15.431	23.241	533,3	614,0	551,1	62,6
1950 - 3 <sup>e</sup> » .....	1.812	1.806	25.327	25.157	355,6	262,6	740,1	59,4
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre .....	1.301	1.296	16.278	16.325	493,9	609,5	465,5	90,7
1951 - 2 <sup>e</sup> » .....	1.555	1.548	18.854	24.758	599,4	673,7	626,4	87,3
1951 - 3 <sup>e</sup> » .....	1.986	1.991	30.808	31.165	530,4	353,0	847,8	84,7

(1) Aérodromes contrôlés par la direction de l'aéronautique civile : Agadir, Casablanca-Cazes, Rabat-Salé, ainsi que : 1° Oujda les Angads, de juillet à octobre 1948 et depuis avril 1949 — 2° Marrakech, depuis novembre 1949.

(2) Transit exclu.

(3) Ensemble du fret : marchandises, bagages, poste et journaux.

(4) A partir de novembre 1949, les journaux sont compris dans les marchandises.

Trafic des P.T.T.

a) Trafic postal

ANNEE ET TRIMESTRE	Courrier avion (compagnies françaises) (1) tonnes	Nombre de colis postaux		Paquets postaux		M A N D A T S			
		expédiés	reçus	expédiés	reçus	Nombre		Montant	
						émis	payés	émis	payés
						milliers		millions de frs	
1938 - moy. trimes.	»	13.500	60.501	»	»	297	267	963	894
1947 - »	97,8	18.810	48.363	227.100	174.300	375	387	8.838	8.652
1948 - »	111,0	19.485	58.836	157.500	198.900	429	447	16.050	15.651
1949 - »	105,6	13.122	61.779	»	»	459	423	20.976	20.616
1950 - »	117,6	15.916	68.451	75.966	200 550	459	435	23.548	23.167
1950 - 1 <sup>er</sup> trim. ...	114,2	22.372	64.695	81.415	197.231	467	456	20.680	20.655
1950 - 2 <sup>e</sup> »	112,5	13.101	63.892	68.413	186.100	485	449	22.749	22.276
1950 - 3 <sup>e</sup> »	108,9	11.990	63.224	57.755	158.362	476	441	25.624	24.723
1951 - 1 <sup>er</sup> trim. ...	131,2	17.031	70.423	81.199	243.106	418	411	26.766	26.609
1951 - 2 <sup>e</sup> »	131,7	14.442	81.580	73.001	231.679	443	416	30.940	30.170
1951 - 3 <sup>e</sup> »	124,3	13.848	69.227	66.665	173.733	425	397	35.183	33.505

(1) Trafic intérieur marocain, courrier à destination ou au départ du Maroc et transit.

b) Trafic télégraphique et téléphonique

ANNEE ET TRIMESTRE	T E L E G R A M M E S				Abonnés au téléphone en fin de mois		Communications téléphoniques	
	Privés		Officiels		Total	dont privés	urbaines	interurb.
	expédiés	reçus	expédiés	reçus				
	milliers							
1938 - moyenne trimestr. .	165,0	222,0	11,4	9,9	15,5 (1)	»	3.138	1.002
1947 - »	295,8	339,0	»	»	25,5 (1)	21,5	6.282	2.778
1948 - »	289,8	175,8	5,3	8	27,9 (1)	23,8	6.597	2.946
1949 - »	240,0	167,5	4,3	6,8	31,5 (1)	27,2	6.792	3.162
1950 - »	236,4	283,0	3,7	6,7	33,7	29,3	7.309	3.274
1950 - 1 <sup>er</sup> trimestre .....	218,9	282,7	4,1	6,6	32,4	28,1	7.280	3.262
1950 - 2 <sup>e</sup> »	231,3	301,3	3,3	5,6	33,5	29,1	7.490	3.484
1950 - 3 <sup>e</sup> »	243,1	275,8	3,1	6,5	34,1	29,7	6.944	3.073
1951 - 1 <sup>er</sup> trimestre .....	255,9	268,9	3,3	7,0	36,2	31,7	8.129	3.449
1951 - 2 <sup>e</sup> »	270,6	270,6	3,3	7,2	37,3	32,7	8.939	3.690
1951 - 3 <sup>e</sup> »	256,1	265,1	3,0	6,5	38,2	33,6	8.390	3.443

(1) Au 31 décembre.

c) Déclarations de postes récepteurs de T.S.F.

ANNEE ET TRIMESTRE	Déclarations nouvelles (1)				Nombre de postes déclarés en fin de période			
	P A R			Au total	P A R			Au total
	Non Maroc.	Marocains			Non Marocains	Marocains		
Musulm.		Israél.	Musulmans	Israélites				
1938 - m. trim.	»	»	»	»	31.714	7.000		38.714
1947 - »	5.208	2.703	780	8.691	44.925	19.106	5.414	69.445
1948 - »	4.926	3.612	621	9.159	53.640	25.927	6.706	86.273
1949 - »	3.741	3.834	558	8.133	64.024	36.853	7.868	108.745
1950 - »	2.495	3.111	494	6.100	74.004	49.298	9.841	133.143
1950 - 1 <sup>er</sup> trim.	3.440	3.612	624	7.676	67.464	40.465	8.492	116.421
1950 - 2 <sup>e</sup> »	2.230	3.624	468	6.322	69.694	44.090	8.959	122.743
1950 - 3 <sup>e</sup> »	2.204	3.443	428	6.075	71.898	47.533	9.387	128.818
1951 - 1 <sup>er</sup> trim.	3.795	3.828	699	8.322	77.799	53.126	10.540	141.465
1951 - 2 <sup>e</sup> »	2.784	4.431	719	7.934	80.583	57.562	11.260	149.405
1951 - 3 <sup>e</sup> »	3.177	4.714	846	8.737	83.766	62.300	12.076	158.142

(1) Compte tenu des suppressions.

## d) Opérations des chèques postaux

ANNEE ET TRIMESTRE	OPERATIONS de CREDIT			OPERATIONS de DEBIT			ETAT des COMPTES		
	Nombre	Montant		Nombre	Montant		Date	Nombre de comptes	Avoir des comptes
		Total	Dont virement		Total	Dont virement			
	milliers	millions	de frs	milliers	millions	de frs		milliers	millions de frs
1938 - moy. trim..	180,9	»	»	161,4	»	»	31-12-38	14,5	126
1946 - »	280,6	»	»	281,4	»	»	31-12-46	32,1	3.136
1947 - »	329,1	25.938	»	342,6	25.713	»	31-12-47	33,8	3.761
1948 - »	362,1	40.140	30.588	386,1	39.534	34.701	31-12-48	34,7	6.187
1949 - »	389,7	51.048	37.380	432,0	50.640	45.681	31-12-49	39,1	7.818
1950 - »	459,1	57.450	44.314	535,6	57.133	50.547	31-12-50	40,1	8.223
1950 - 1 <sup>er</sup> trim. ...	456,1	52.122	41.350	498,7	52.126	45.258	31-3-50	39,6	7.814
1950 - 2 <sup>e</sup> »	448,3	50.320	37.344	510,6	50.182	52.836	30-6-50	40,2	7.952
1950 - 3 <sup>e</sup> »	425,5	57.682	43.216	499,4	57.594	48.893	30-9-50	40,1	8.039
1951 - 1 <sup>er</sup> trim. ...	543,6	81.275	66.602	701,0	80.954	71.443	31-3-51	41,3	9.407
1951 - 2 <sup>e</sup> »	547,5	87.602	70.173	645,9	86.602	76.123	30-6-51	40,8	10.407
1951 - 3 <sup>e</sup> »	503,3	86.392	66.851	651,6	86.697	74.639	30-9-51	40,8	10.102

## e) Opérations de la caisse nationale d'épargne

ANNEE ET TRIMESTRE	VERSEMENTS				REMBOUR- SEMENTS		ETAT des COMPTES		
	Nombre		Montant		Nombre	Montant	Date	Nombre de comptes	Avoir des comptes (1)
	Total	Dont 1 <sup>er</sup> versem.	Total	Dont 1 <sup>er</sup> versem.					
			millions de frs			millions de frs		milliers	millions de frs
1938 - moy. trim. ...	24.999	»	36	»	19.248	30	31-12-38	88,9	203
1946 - »	24.648	2.760	210	36	19.443	195	31-12-46	152,6	1.673
1947 - »	25.785	2.760	249	33	17.913	222	31-12-47	157,7	1.816
1948 - »	28.290	3.135	402	54	17.037	276	31-12-48	164,9	2.357
1949 - »	31.725	3.552	588	96	16.437	378	31-12-49	173,4	3.265
1950 - »	35.450	3.988	819	91	18.162	529	31-12-50	178,4	4.130
1950 - 1 <sup>er</sup> trim. ...	40.446	7.529	810	101	15.409	402	31-3-50	176,4	3.673
1950 - 2 <sup>e</sup> »	38.013	3.296	861	89	19.156	511	30-6-50	177,9	4.023
1950 - 3 <sup>e</sup> »	32.150	2.553	806	85	19.733	566	30-9-50	179,2	4.265
1951 - 1 <sup>er</sup> trim. ...	33.947	2.931	857	101	19.261	669	31-3-51	180,6	4.745
1951 - 2 <sup>e</sup> »	29.577	2.369	785	83	21.716	852	30-6-51	180,4	4.677
1951 - 3 <sup>e</sup> »	28.829	2.767	827	103	18.837	1.109	30-9-51	181,5	4.740

(1) Y compris les intérêts capitalisés.

## F. — Finances

## Moyens de paiement

DATE	Circulation monétaire	DEPOTS				Bons du Trésor	Solde du compte d'opérations
		Banques	Chèques postaux	Trésor. générale	Caisse d'épar.		
		millions de francs					
1938 - 31 décembre .....	638	831	126	»	203	»	1.028
1946 - 31 » .....	14.887	24.198	3.136	2.802	1.605	18.094	15.287
1947 - 31 » .....	19.107	31.265	3.761	4.259	1.756	21.895	15.016
1948 - 31 » .....	24.151	46.999	6.187	2.818	2.165	33.562	16.021
1949 - 31 décembre .....	26.721	49.888	7.818	4.031	2.916	22.544	10.560
1950 - 31 mars .....	25.693	53.516	7.814	5.055	3.307	22.240	9.109
» - 30 juin .....	27.165	54.353	7.952	4.648	3.644	24.529	6.397
» - 30 septembre .....	28.628	63.093	8.039	5.872	3.883	26.524	5.286
» - 31 décembre .....	29.926	67.920	9.086	6.593	4.066	25.403	4.476
1951 - 31 mars .....	31.056	71.645	9.407	8.298	4.267	27.504	8.243
» - 30 juin .....	34.357	72.058	10.407	10.547	4.196	28.830	6.066
» - 30 septembre .....	39.222					28.263	306