

E. — LES TRANSPORTS

LE TRAFIC DES CHEMINS DE FER
DU MAROC.(Incidence de la crise économique
et de la concurrence automobile).*Répercussion de la crise, dès 1931,
sur le trafic des Chemins de fer marocains*

Les Chemins de fer du Maroc ressentirent d'autant plus vivement le contre-coup de la crise que leur fret principal, le transport des phosphates, diminua considérablement en 1931.

Les recettes provenant de ce trafic accusèrent une différence de 16.184.401 fr. 95 en faveur de 1930 (35.496.908 fr. 25 en 1930 contre 19 millions 312.507 fr. 30 en 1931).

Le léger relèvement de ces recettes en 1932 (19.577.326 fr. 35) n'amena point une amélioration des résultats de l'exploitation en raison de la concurrence de l'automobile sur le trafic des autres marchandises et des voyageurs.

Cependant les économies réalisées sur leurs dépenses d'exploitation permirent aux Chemins de fer du Maroc d'atténuer sensiblement la chute des recettes brutes et même d'enregistrer, en 1932, une légère élévation des bénéfices nets.

Résultats de l'exploitation des C.F.M.

Années	LONGUEURS DE LIGNES		Recettes	Dépenses	Produits nets
	en exploitation au 31 déc.	exploitées pendant l'année			
1923....		119	3.019.795	2.939.726	80.068
1924....	264	264	20.460.170	17.064.684	3.395.486
1925....	367	315,50	31.084.484	20.390.903	10.693.581
1926....	406	384	45.609.660	33.163.152	12.446.508
1927....	406	406	59.442.964	42.779.476	16.663.488
1928....	579	421	68.691.054	48.805.668	19.785.385
1929....	579	579	88.780.897	64.708.470	22.072.428
1930....	"	"	86.804.141	69.049.353	17.754.788
1931....	"	"	75.290.002	64.757.159	10.532.842
1932....	"	"	70.746.050	59.658.512	11.087.537

Trafic des voyageurs

Le trafic des voyageurs avait toujours été concurrencé par les transports automobiles, et les Chemins de fer du Maroc n'avaient cessé de lutter contre cette concurrence en améliorant les horaires des trains, leur vitesse, leur confort, en veillant strictement à leur régularité.

Ces efforts furent poursuivis en 1931 et en 1932 mais ils ne purent ramener une clientèle qui resta entre les mains des transporteurs routiers dont les tarifs étaient d'ailleurs sensiblement inférieurs à ceux des chemins de fer.

En 1931, cependant, on note une augmentation globale du nombre de voyageurs transportés par rapport à 1930. Mais à cet accroissement correspond une diminution des recettes de ce trafic, notamment pour la quatrième classe réservée aux indigènes, diminution qui ne peut s'expliquer que par un aménagement nouveau des tarifs et par ce fait que le nombre des voyageurs de la quatrième classe diminua en 1931 sur les grandes relations tandis qu'il augmenta sur les petites. Pour les autres classes (troisième et deuxième) l'augmentation du nombre des voyageurs transportés ne peut venir que d'un accroissement du nombre de voyageurs à tarifs réduits (militaires, familles nombreuses, pensionnés, etc.). Pour la première fois, on constate aussi une diminution sensible du nombre de voyageurs de la première classe.

Mais, en 1932, le nombre total de voyageurs transportés, jusque-là en perpétuelle progression, accuse une baisse sensible pour toutes les classes, mais surtout sur le transport des voyageurs européens. Les efforts de la compagnie ont surtout porté sur le transport des voyageurs de la quatrième classe et, pourtant, ce trafic est en diminution de 66.994 sur l'année 1931. Régression qui n'affecte que la relation Casablanca—Oued-Zem, la ligne des phosphates, très concurrencée par l'automobile, et traversant d'autre part une région où le pouvoir d'achat des indigènes avait le plus notablement baissé.

La crise des phosphates, en effet, avait obligé l'Office chérifien à licencier un nombre important de mineurs indigènes, et à baisser le salaire de ceux qui restaient. D'autre part, la principale production du Tadla est l'orge, et cette céréale n'avait pu trouver de débouchés suffisants, du fait surtout de la restriction de la demande allemande.

En dehors de cette relation, le nombre d'indigènes transportés est en augmentation de Casablanca à Marrakech : 20.240 billets en plus sont délivrés en 1932 ; de Marrakech à Casablanca : 39.533 billets ; de Casablanca à Rabat : 2.994 ; de Rabat à Casablanca : 10.038 ; de Port-Lyautey à Salé : 3.582 ; de Salé à Port-Lyautey : 3.467 billets.

Malgré ces résultats, le trafic total des voyageurs (1) et surtout les recettes correspondantes ne cessent de décroître depuis 1931 :

(1) En 1933, cette baisse s'accroît. Compte tenu des résultats de la ligne n° 6 (Oujda-Fès), le nombre des voyageurs transportés s'établit ainsi comparativement à celui de l'année 1932 :

	1933	1932
1 ^{re} classe	36.400	36.089
2 ^e classe	131.987	137.235
3 ^e classe	261.042	275.105
4 ^e classe	936.265	1.049.534
Total	1.365.694	1.497.963

**Evolution du nombre de voyageurs transportés par les C. F. M.,
et des recettes correspondantes.**

ANNEES	Longueur de lignes exploitées dans l'année	NOMBRE de voyageurs kilométriques	NOMBRE DE VOYAGEURS (à toutes distances)					Recettes totales (messageries comprises) (en francs)
			1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	4 ^e classe	TOTAL	
1923	119 »	18.322.135	1.643	7.181	45.757	84.564	139.145	1.036.956 »
1924	264 »	16.998.568	2.262	9.934	91.815	177.590	281.601	2.965.993 »
1925	315,50	40.493.069	3.969	7.539	199.537	246.831	457.276	4.999.040 »
1926	384 »	77.396.282	14.428	40.349	267.312	622.198	944.287	843.001 »
1927	406 »	60.305.394	18.001	56.711	209.426	424.969	701.107	9.869.855 »
1928	421 »	77.927.970	31.748	109.438	237.842	648.487	1.027.515	12.123.597 »
1929	579 »	122.606.138	31.760	108.691	235.611	1.018.991	1.395.053	17.283.830 »
1930	579 »	133.116.436	55.076	126.186	228.660	1.065.730	1.455.672	17.834.891 »
1931	579 »	132.877.312	34.993	129.580	234.972	1.077.131	1.476.676	17.628.865 »
1932	579 »	134.321.343	32.179	117.806	218.641	1.010.137	1.378.763	16.632.613 »

Parallèlement à cette baisse du trafic le nombre de trains de voyageurs diminue depuis 1930 :

*Nombre de trains de voyageurs
à toute distance*

1923	1.040
1924	1.342
1925	743
1926	1.460
1927	1.716
1928	5.585
1929	7.292
1930	6.945
1931	6.273
1932	6.549

La légère reprise constatée en 1932 provient surtout de la mise en marche d'un nombre plus grand de trains spéciaux, notamment de trains de touristes. En effet, 39 trains spéciaux furent mis en circulation en 1932, entre Casablanca et Rabat, tandis que 18 seulement l'avaient été en 1931. Le nombre de touristes transportés dans ces trains fut de 6.524 contre 2.847 en 1931. La moyenne par train fut de 167 voyageurs (1).

En résumé, baisse générale du trafic voyageurs en 1931 et 1932, due surtout à la crise économique et aussi à la concurrence automobile dont les assauts sont d'autant plus violents que le nombre de voyageurs à transporter décroît rapidement.

Trafic des marchandises

Mais c'est surtout en raison de la baisse du trafic des marchandises que s'accrut fortement en 1931 la régression qui s'était déjà manifestée dans les résultats de l'exploitation des Chemins de fer du Maroc à partir du milieu de l'année 1930. La cause en est imputable avant tout à la crise économique et à la chute brutale des expor-

tations de phosphates ; tandis que le trafic purement commercial (en dehors du transport de phosphates) fut supérieur à celui de l'exercice 1930.

L'issue favorable de la campagne agricole permit aux Chemins de fer du Maroc d'atténuer légèrement les conséquences de la réduction du programme des phosphates. Ce furent surtout le port et la gare de Port-Lyautey qui en profitèrent.

Casablanca, par contre, accusa une baisse importante de son trafic. La faiblesse des arrivages de phosphates fut loin d'être compensée par les arrivages des céréales dont les exportations par ce port furent encore inférieures de 20 % à celles de 1929 (251.781 tonnes en 1929 contre 213.413 tonnes en 1931).

Casablanca, en effet, est le débouché de la plaine du Tadla dont la production essentielle, l'orge, avait fait l'objet de demandes restreintes en 1931 ; tandis que Port-Lyautey, débouché de la plaine du Rharb, des régions de Meknès et de Fès, gros producteurs de blé, bénéficie du développement de la colonisation dans ces régions.

Le trafic sur les lignes aboutissant au port de Casablanca ne se ressentit pas seulement de la crise agricole et phosphatière, mais encore de la concurrence automobile.

Le tonnage amené par fer à Casablanca ne représenta, en effet, que 46 % des exportations qui s'élevèrent, en 1931, à 1.300.919 tonnes.

Par contre, à Port-Lyautey, le tonnage transporté par fer atteignit les 72 % du total des exportations de ce port qui s'élevèrent, en 1931, à 92.013 tonnes. Le chemin de fer fut victorieux à Fès et surtout à Meknès pour les expéditions des céréales principalement.

En dehors des phosphates et des céréales, les chaux et ciments constituent le plus gros élément du trafic des Chemins de fer du Maroc. Le tonnage transporté de ces marchandises s'éleva notablement en 1931 et passa de 97.715 tonnes 635 en 1930 à 176.538 t. 413, soit une augmentation de près de 80.000 tonnes.

(1) Le transport des touristes par chemin de fer s'est développé en 1933. Le nombre des trains spéciaux mis en marche au cours de l'année 1933 s'est élevé à 60. Ce chiffre se caractérise par une augmentation de 21 trains sur l'année précédente et par le fait qu'il comprend un train spécial sur Marrakech et deux trains sur Tanger, tous au départ de Casablanca. Le nombre des voyageurs ainsi transportés a été de 8.758, soit une augmentation de 2.254 sur l'année précédente (Bulletin économique du Maroc, n° 3, janvier 1934, p. 185-86).

Pour toutes les autres marchandises, le camion automobile fut victorieux et sa concurrence vint aggraver les conséquences de la crise.

Le transport des vins et vinaigres, qui s'était élevé à 14.010 t. 925 en 1930, tombe à 11.633 tonnes 800 en 1931, alors que le total des importations pour les vins ordinaires seulement est en augmentation et passe de 200.596 hectolitres en 1929 à 241.817 hectolitres en 1930, et à 258.387 hectolitres en 1931. De même, le transport des fontes, fers et métaux, qui avait atteint 64.095 tonnes en 1930, tombe à 37.304 tonnes en 1931.

Pour le transport des sucres, la concurrence automobile ne désarme pas, malgré un aménagement des tarifs ferroviaires et l'établissement des ristournes spéciales. Le tonnage transporté par voie ferrée s'élève bien de 15.945 t. 675 en 1930 à 19.013 t. 908 en 1931, mais aussi l'importation de cette marchandise passe de 1.271.171 quintaux en 1930 à 1.361.260 en 1931, et le service commercial des Chemins de fer du Maroc évalue à plus de 12.000 tonnes le fret qui échappe au rail.

Même régression constatée sur le tonnage de poissons qui tombe de 25 t. 667 en 1930 à 0 en 1931 ; sur les transports du thé et autres articles d'alimentation dont le tonnage passe de 8.281 t. 915 en 1930 à 5.977 t. 891 en 1931, alors que les importations totales de thé s'élèvent de 56.079 quintaux en 1930 à 61.473 quintaux en 1931 ; sur les huiles, bougies et savons dont le tonnage transporté s'abaisse à 1.464 t. 611 en 1931 contre 2.777 t. 026 en 1930.

Effets de la crise en 1932 sur le trafic

L'année 1932 fut encore plus pénible pour les Chemins de fer du Maroc, en raison de la persistance de la crise et de son aggravation. En même temps la concurrence automobile devint plus âpre. Le fret se raréfiait, tandis que le nombre de camions restait le même, si bien que les transporteurs cherchèrent à se maintenir coûte que coûte, avilissant les prix, et s'offrant pour le transport de toutes sortes de marchandises dans l'attente de jours meilleurs.

Si la chute des recettes brutes de l'exploitation des Chemins de fer du Maroc provient en partie de la baisse du trafic voyageurs, elle provient surtout de la diminution des recettes du transport des marchandises, malgré une légère reprise des phosphates.

Les recettes du transport des autres marchandises tombent de 36.998.223 fr. 26 en 1931 à 32.509.278 fr. 41 en 1932, accusant ainsi une diminution de 4.488.944 fr. 85. Ceci malgré l'appoint sérieux dû au transport des tuyaux de l'entreprise d'adduction d'eau de l'oued Fouarat dont les expéditions s'élèvent à 52.000 tonnes au transport des ciments destinés au barrage de l'oued Beth et dont le tonnage dépasse de 27.000 tonnes celui de 1931.

Mais, la baisse est surtout sensible sur le transport des céréales dont le tonnage accuse une diminution totale de 71.000 tonnes sur l'exercice 1931.

Pourtant, la campagne de 1932 fut comparable à celle de 1931 ; mais le contingent marocain d'exportations en franchise avait diminué.

En outre, la baisse des cours en France et l'avilissement des prix des produits étrangers amena une chute des prix intérieurs marocains. Le blé tendre, qui en fin septembre 1931 avait été coté 136 francs, tomba en septembre 1932 à 90 francs et à 82 fr. 50 à la fin de janvier 1933.

Les docks-silos restèrent pleins, et les chemins de fer ressentirent d'autant plus vivement les effets de cette mévente que la concurrence automobile fut particulièrement vive sur ce genre de trafic. Les camions dominèrent les chemins de fer dans la plupart des relations et surtout dans la région du Tadla où ils s'étaient déjà montrés particulièrement dangereux en 1931 et dans la région du Rharb où, en 1931, les chemins de fer avaient eu presque tout le trafic des céréales. Les tableaux suivants donnent une idée de cette concurrence :

<i>Arrivage des céréales</i>				
<i>(transportées par voie ferrée)</i>				
Années	1929	1930 (sauterelles)	1931	1932
A Casablanca..	160.790	36.335	99.289	42.200
A Port-Lyautey.	58.404	34.832	55.571	44.734
TOTAUX..	219.194	71.167	154.860	86.934
<i>Tonnage des céréales exportées</i>				
Années	1929	1930 (sauterelles)	1931	1932
Par Casablanca.	251.731	44.721	213.413	172.286
Par P.-Lyautey.	52.761	31.444	78.341	65.410
TOTAUX..	304.492	76.165	291.754	237.696

Le pourcentage du transport des céréales par fer passa ainsi de 71 % en 1929, à 93 % en 1930, à 53 % en 1931 et à 36 % en 1932. La victoire de l'automobile est nette.

Le camion ne s'attaqua pas seulement au transport des céréales, mais aussi au transport des bois de construction pour lequel le chemin de fer avait toujours joui d'un monopole de fait.

Tandis que le tonnage du transport de cette marchandise par Chemins de fer du Maroc s'était encore élevé de 23.368 t. 912 en 1930 à 27.459 tonnes 294 en 1931 (alors que les importations par le port de Casablanca étaient tombées de 34.104 tonnes en 1930 à 27.962 tonnes en 1931), il s'abaisse en 1932 à 17.819 tonnes, donnant une différence de 9.639 t. 934 en faveur de l'exercice 1931, bien que l'importation par Casablanca ne soit que de 1.434 tonnes en diminution sur 1931.

Le camion, en outre, marquait quelques points sur le transport d'autres marchandises qu'il disputait depuis longtemps déjà au chemin de fer.

En 1932, en effet, la baisse du transport par les Chemins de fer du Maroc de l'article « Thé et alimentation » s'accroît ; le tonnage passe de 5.977 t. 891 en 1931 à 5.103 t. 330 en 1932, alors que le total des importations de thé s'élève de 61.483 quintaux en 1931 à 81.412 quintaux en 1932 ; même régression sur les « huiles, bougies et savons » dont le tonnage transporté s'abaisse de 1.464 t. 611 en 1931 à 1.452 t. 630 en 1932.

La baisse est sensible encore sur le transport des vins et vinaigres, qui tombe à 10.182 tonnes en 1932, et aussi sur celui des fontes, fers et métaux qui passe de 37.304 tonnes en 1931 à 32.812 en 1932.

Enfin, si les Chemins de fer du Maroc enregistrent un tonnage plus élevé pour le transport des poissons, la concurrence automobile s'avère triomphante sur cet article aussi. Sur 14.203 tonnes 183 de poissons débarqués dans les différents ports du Maroc en 1932, 5.817 t. 248 ont été consommés à l'état frais dans les ports de la zone française, tandis que 2.256 t. 117 le furent dans les centres de l'intérieur (1) dont : 749,445 à Fès, 509,420 à Meknès, 488,622 à Marrakech, 33 à Oued-Zem, 31,900 à Khouribga, 52,946 à Petitjean, soit en tout pour ces six centres 1.865 tonnes 333 effectivement consommés. Or, 6.870 kilos seulement ont été transportés par les Chemins de fer du Maroc.

Ainsi, en raison de la crise et de la concurrence automobile, la régression du trafic des marchandises et la baisse des recettes correspondantes, brutales dès 1931, s'accroissent en 1932, après avoir subi une ascension continue de 1923 à 1931 (2) :

Evolution du trafic des marchandises des C. F. M. et des recettes correspondantes.

Années	Longueur de lignes exploitées dans l'année km.	Tonnage à toute distance	Tonnage kilométrique	Recettes brutes	NOMBRE de trains P.V. à toute distance
1923....	119	83.524	5.327.959	1.971.902	2.006
1924....	264	190.322	13.222.700	4.924.767	3.011
1925....	315,50	731.722	89.853.325	25.245.883	4.956
1926....	384	1.429.805	176.836.196	35.504.705	5.918
1927....	406	1.866.331	245.759.398	49.285.754	7.435
1928....	421	2.096.251	270.825.618	56.092.191	8.813
1929....	579	2.587.747	349.118.947	68.915.311	9.006
1930....	579	2.608.431	334.567.955	66.983.705	10.131
1931....	579	1.924.801	235.582.122	56.310.730	8.599
1932....	579	1.869.415	234.897.489	52.086.604	8.239

(Extrait de : BOUSSER Marcel, *Le Problème des transports au Maroc*. Paris, Sirey, 1934.)

(1) « Bulletin économique du Maroc », n° 1, 2° trimestre 1933.

(2) En 1933, le trafic total des marchandises transportées en petite vitesse sur les lignes 1, 2, 4 et 5 que nous avons étudiées jusqu'ici (non comprise la ligne n° 6 : Oujda-Fès) est en hausse : 1.954.564 tonnes ont été transportées en 1933 contre 1.869.415 tonnes en 1932. Cela ne veut pas dire que la concurrence automobile ait diminué. Au contraire, elle semble s'être avivée, si l'on ne tient pas compte des transports de phosphates, le tonnage total est en baisse : 893.604 tonnes en 1932, 805.836 tonnes en 1933.

TRAFIC FERROVIAIRE DU MAROC.

Compagnie des chemins de fer du Maroc.

NOMBRE de voyageurs par classe à toute distance	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	4 ^e classe	Total
4 ^e trimestre 1933	5.891	24.395	45.392	207.333	282.911
1 ^{er} trimestre 1934	5.822	20.951	60.820	176.805	264.398

Nombre de voyageurs kilométriques :

4 ^e trimestre 1933	31.633.760
1 ^{er} trimestre 1934	35.607.593

NOMBRE de tonnes de marchandises à toute distance	4 ^e trimestre 1933	1 ^{er} trimestre 1934
	Tonnes	Tonnes
Céréales et farines	23.889	7.395
Vins, vinaigres et esprits	1.174	1.172
Epicerie, denrées alimentaires et coloniales	10.792	11.039
Fontes, fers et métaux	7.365	4.905
Matières premières et objets manufacturés	2.195	4.400
Matériaux de construction	39.319	36.351
Engrais et amendements	8.319	5.446
Houille, coke et autres combustibles minéraux	41.146	40.068
Phosphates	244.322	221.944
Marchandises diverses	23.185	60.317
	401.706	393.037

Tonnage kilométrique :

4 ^e trimestre 1933	52.199.336
1 ^{er} trimestre 1934	49.826.114

Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger-Fès.

NOMBRE de voyageurs par classe à toute distance	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	4 ^e classe	Total
1 ^{er} trimestre 1933	4.146	11.600	23.772	79.535	119.053
1 ^{er} trimestre 1934	2.877	9.401	33.619	83.520	129.417

NOMBRE de tonnes de marchandises à toute distance	1 ^{er} trimestre 1933	1 ^{er} trimestre 1934
	Tonnes	Tonnes
Céréales et farines	3.195	7.035
Vins, vinaigres et esprits	1.213	1.121
Epicerie, denrées alimentaires et coloniales	4.430	2.650
Fontes, fers et métaux	3.464	1.776
Matières premières et objets manufacturés	2.257	2.470
Matériaux de construction	22.903	13.711
Engrais et amendements	79	65
Houille, coke et autres combustibles minéraux	1.274	1.782
Phosphates	427	503
Marchandises diverses	32.436	23.334
	71.678	54.446

Compagnie des chemins de fer du Maroc

Tronçon Taza-Oujda.

NOMBRE de voyageurs par classe à toute distance	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	4 ^e classe	Total
4 ^e trimestre 1933	791	2.865	10.039	9.807	23.502
1 ^{er} trimestre 1934	748	2.612	8.428	11.723	23.511

Nombre de voyageurs kilométriques :

4 ^e trimestre 1933	2.378.338
1 ^{er} trimestre 1934	2.374.215

Compagnie des chemins de fer du Maroc oriental

(Oujda-Bou-Arfa).

NOMBRE de voyageurs par classe à toute distance	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	4 ^e classe	Total
4 ^e trimestre 1933	"	"	4	55	59
1 ^{er} trimestre 1934	"	"	1	174	175

Nombre de voyageurs kilométriques :

4 ^e trimestre 1933	4.842
1 ^{er} trimestre 1934	14.947

NOMBRE de tonnes de marchandises à toute distance	4 ^e trimestre 1933	1 ^{er} trimestre 1934
	Tonnes	Tonnes
Céréales et farines	1.623	552
Vins, vinaigres et esprits	156	148
Epicerie, denrées alimentaires et coloniales	254	358
Fontes, fers et métaux	181	286
Matières premières et objets manufacturés	1.617	1.241
Matériaux de construction	299	711
Engrais et amendements	1	"
Houille, coke et autres combustibles minéraux	617	1.520
Phosphates	"	"
Marchandises diverses	3.267	4.795
	8.015	9.611

Tonnage kilométrique :

4 ^e trimestre 1933	1.159.079
1 ^{er} trimestre 1934	1.664.573

NOMBRE de tonnes de marchandises à toute distance	4 ^e trimestre 1933	1 ^{er} trimestre 1934
	Tonnes	Tonnes
Céréales et farines	148	184
Vins, vinaigres et esprits	8	25
Epicerie, denrées alimentaires et coloniales	512	927
Fontes, fers et métaux	117	112
Matières premières et objets manufacturés	3	8
Matériaux de construction	104	62
Engrais et amendements	"	"
Houille, coke et autres combustibles minéraux	1.303	2.768
Phosphates	"	"
Marchandises diverses	1.880	3.227
	4.075	7.313

Tonnage kilométrique :

4 ^e trimestre 1933	423.161
1 ^{er} trimestre 1934	964.808

ACTIVITÉ DE L'OFFICE DES P.T.T. AU COURS DU 2^e TRIMESTRE 1934.

NATURE DES RENSEIGNEMENTS	2 ^e trimestre 1934	2 ^e trimestre 1933	DIFFÉRENCE	
			EN PLUS	EN MOINS
Poids du courrier transporté par avion :				
1 ^o Sens Maroc-France	5.127 kg.	5.404 kg.	»	277 kg.
2 ^o Sens France-Maroc	5.629 kg.	6.264 kg.	»	635 kg.
Nombre de mandats émis au Maroc à destination du Maroc, de la France, des colonies et de l'étranger	249.262	258.567	»	9.305
Nombre de mandats payés au Maroc, originaires du Maroc, de la France, des colonies et de l'étranger	202.378	199.794	2.588	»
Chèques postaux :				
Nombre de titulaires de c/c. de chèques postaux	8.606	7.817	789	»
Nombre d'opérations de crédit	114.917	110.220	4.697	»
Nombre d'opérations de débit	90.605	85.737	4.868	»
Caisse nationale d'épargne :				
Nombre de comptes de C.N.E. ouverts	1.984	2.037	»	53
Versements :				
Nombre	22.054	20.421	1.633	»
Montant	27.504.702 fr.	25.712.382 fr.	1.792.320 fr.	»
Remboursements :				
Nombre	14.937	14.203	734	»
Montant	23.611.021 fr.	24.918.697 fr.	»	1.307.676 fr.
Nombre total des colis postaux :				
Expédiés par le Maroc	18.248	20.051	»	1.803
Reçus par le Maroc	84.063	100.792	»	16.729
Nombre total des télégrammes :				
Taxés expédiés	270.192	275.728	»	5.536
Taxés reçus	230.281	229.950	331	»
Nombre total de communications téléphoniques :				
Urbaines	4.605.159	2.660.992	1.944.167	»
Interurbaines	642.013	782.292	»	140.279
Nombre de communications radiotéléphoniques :				
Sens Maroc-France	821	324	497	»
Sens France-Maroc	755	251	504	»
Nombre de postes récepteurs de T. S. F. déclarés par :				
Des Européens	1.852	1.228	624	»
Des indigènes	139	60	79	»

TABLEAU COMPARATIF DES RECETTES
DU 2^e TRIMESTRE 1934 AVEC CELLES DE LA PÉRIODE CORRESPONDANTE DE 1933

SERVICES	RECETTE		DIFFERENCE		DIFFERENCE PAR GRANDE BRANCHE D'EXPLOITATION	
	2 ^e trimestre 1934	2 ^e trimestre 1933	EN PLUS	EN MOINS	EN PLUS	EN MOINS
	Taxe des correspondances postales ..	3.474.444 67	3.714.312 90	»	239.868 23	»
Taxe des colis postaux.....	159.975 45	153.440 88	6.534 57	»	»	»
Droits perçus sur les mandats poste.	668.499 40	627.607 95	40.891 45	6.663 89	»	»
Chèques postaux	128.470 70	135.134 59	»	»	»	»
Recettes diverses et accidentelles....	11.952 01	10.808 24	1.143 77	»	»	»
Subventions de la C. N. E.....	»	»	»	8.667 65	»	»
Taxe sur les recouvrements et R.P...	93.166 80	101.834 45	»	255.199 77	»	»
TOTAL des recettes postales.....	4.536.509 03	4.743.139 01	48.569 79	»	»	206.629 98
Taxe des correspondances télégraphiques.....	1.412.445 46	1.410.154 30	2.291 16	»	»	»
Recettes diverses et accidentelles....	»	»	»	»	»	»
Produit de la T.S.F. et radiodiffusion	175.966 20	83.997 05	91.969 15	»	»	»
TOTAL des recettes télégraphiques.	1.588.411 66	1.494.151 35	94.260 31	»	94.260 31	»
Taxe des communications téléphoniques	3.556.711 76	3.764.089 18	»	207.377 42	»	»
Abonnements téléphoniques.....	1.413.931 02	1.405.223 61	8.707 41	»	»	»
Droits d'usage	160.591 46	141.482 18	19.109 28	»	»	»
Recettes diverses et accidentelles....	130.201 74	47.419 87	82.781 87	»	»	»
Produits des communications radio-téléphoniques	54.429 55	45.144 30	9.285 25	»	»	»
TOTAL des recettes téléphoniques.	5.315.865 53	5.403.359 14	119.883 81	207.377 42	»	87.493 61
TOTAL général des recettes.....	11.440.786 22	11.640.649 50	»	»	»	»
Diminution pendant le 2 ^e trimestre 1934.....					199.863 28	

CAISSE NATIONALE D'ÉPARGNE
(Succursale de Rabat)

Soldes créditeurs annuels

ANNEES	MONTANT	OBSERVATIONS
1914.....	1.878.382 42	
1915.....	1.920.857 95	
1916.....	1.570.914 51	
1917.....	1.575.001 13	
1918.....	1.883.153 31	
1919.....	3.017.540 60	
1920.....	4.072.609 23	
1921.....	5.761.670 63	
1922.....	7.614.957 65	
1923.....	9.389.853 85	
1924.....	10.868.536 97	
1925.....	14.173.868 67	
1926.....	18.738.463 04	
1927.....	28.198.783 38	
1928.....	39.246.214 89	
1929.....	51.104.108 73	
1930.....	67.366.614 86	
1931.....	99.681.589 37	
1932.....	131.832.847 70	
1933.....	148.443.014 13	

Excédent des versements sur les remboursements

MOIS	ANNEE 1932	ANNEE 1933	ANNEE 1934
Janvier	4.742.359 92	4.371.158 74	3.080.947 60
Février	4.437.893 93	2.231.555 48	2.304.242 31
Mars	3.451.558 05	1.318.977 69	4.194.225 55
Avril	2.775.508 95	555.333 56	2.521.407 20
Mai	936.965 83	1.357.955 88	1.729.053 20
Juin	1.305.186 72	(1) 1.157.531 »	(1) 472.280 »
Juillet	1.851.743 04	1.325.525 72	»
Août	2.858.900 11	1.849.283 37	»
Septembre	3.345.747 25	2.768.683 17	»
Octobre	4.079.555 01	2.571.763 21	»
Novembre	2.714.666 49	1.943.508 17	»
Décembre	2.017.971 08	2.175.229 28	»
Totaux....	34.518.056 38	21.311.443 27	

(1) Excédent des remboursements sur les versements.