

النظام الجمركي بالمغرب على عهد الحماية وصراع المصالح بين المغرب
والجزائر.

The Customs System in Morocco During the Protectorate and
the Conflict of Interests Between Morocco and Algeria.

صص385-400

اسم ولقب المؤلف المرسل للمقال: عماد اللبي - Labbi Imad

الدرجة والعنوان المهني: دكتوراه في التاريخ المعاصر- أستاذ بالسلك الثانوي التأهيلي- تازة- المملكة

المغربية / البريد الإلكتروني: imad.labbi@gmail.com

تاريخ استقبال المقال: 2020/06/25 تاريخ المراجعة: 2020/08/30 تاريخ القبول: 2020/09/28

الملخص: ربطت المناطق الحدودية المغربية الجزائرية منذ تاريخ قديم علاقات تجارية متينة، فقد كانت قبائل كل جانب تتردد على أسواق الجانب الآخر لتبيع وتشتري، مستفيدة من انعدام التمايز بينها على المستويات الاقتصادية والاجتماعية والدينية، ومن غياب رسم للحدود منصوص عليه في اتفاقية دولية ملزمة. لكن مع الاحتلال الفرنسي للجزائر تخوف المخزن المغربي من نوايا وأطماع هذا الجار الجديد، فعمد إلى عرقلت حركة المبادلات التجارية البرية بين الجانبين من خلال محاربة التهريب وفرض رسوم على التصدير والاستيراد، غير أن هذه الإجراءات اصطدمت بالأطماع الفرنسية الهادفة إلى التغلغل في المغرب الشرقي والسيطرة على أسواقه، والتي نجحت في فرض نظام جمركي هجين على المغرب، تستفيد بموجبه السلع المستوردة عبر حدوده الشرقية من معاملة تفضيلية، مقارنة بموانئه الأطلسية.

لم يكن لانعكاسات هذا النظام الجمركي المزدوج وقع كبير على الاقتصاد المغربي ولا على ماليته العمومية، حتى في السنوات الأولى للاحتلال الفرنسي، بحكم أن السلع التي كانت تستفيد من المعاملة التفضيلية لم تكن تتجاوز الأسواق الشرقية، بسبب قلة وسائل النقل وغلاء تكاليفها وكذا بسبب غياب الأمن بين تازة وفاس. لكن بعد أن تمكنت إدارة الحماية الفرنسية من مد خط سلكي يربط شرق المغرب بغربه، استشعرت الحكومة المغربية، ومعها جل الغرف التجارية، خطر هذا النظام الجمركي على الاقتصاد الوطني، واقتنعت بضرورة تعديله، فكان عليها مواجهة ضغوط الحكومة العامة للجزائر ومعها الأوساط

التجارية التي عارضت المساس بالنظام القائم، ليشهد صراع المصالح بين البلدين قبل أن يفرض المغرب إرادته وينجح في توحيد نظامه الجمركي. الكلمات المفتاحية: النظام الجمركي؛ الديوانة؛ التجارة؛ الغرف التجارية؛ وجدة؛ الحدود المغربية الجزائرية.

Abstract: *Since ancient times, the Moroccan-Algerian border areas have established strong commercial relations, tribes of each side were frequenting the market of the other side to buy and sell, benefiting from the lack of differentiation between them at the economic, social and religious levels, and the absence of the delimitation fee provided for in a bidding international agreement. However, with the French occupation of Algeria, the Moroccan Makhzen feared these relations and worked to combat smuggling and to impose duties on import and export in an attempt to reduce the size of trade exchanges. However, these measures have collided with French fervor aimed at controlling the markets of eastern Morocco, which succeeded in imposing a hybrid customs regime on Morocco by which imported goods through its eastern borders would benefit from preferential treatment compared to its Atlantic ports.*

The implications of this dual customs regime did not have a significant impact on Morocco's economy, or on its public finances, even in the early years of the French occupation. Since the goods that benefit from the preferential treatment did not exceed the eastern markets, because of the lack of transport and their high costs and because of the absence of security between Taza and Fes. However, after the French protectorate department managed to extend a railway line connecting eastern Morocco to its west, the Moroccan government and the chambers of commerce felt the danger of this customs regime on the national economy. The government was convinced that it should be amended so it had to face the pressure of the general government of Algeria, and with it the Algerian commercial circles, which opposed the violation of the existing system. This intensified the conflict of interests between the two countries before Morocco succeeded in imposing its will and unifying its customs regime.

Keywords: customs regime ; commercial relations ; trade ; chambers of commerce ; Moroccan ; Algerian border.

مقدمة: تلعب الأنظمة الجمركية في مختلف دول العالم دوراً مهماً في دعم اقتصادات هذه الأخيرة، فإذا كانت تلك الأنظمة تساهم في الميزانيات العمومية من خلال تحصيل الرسوم المفروضة على مختلف السلع والبضائع؛ فإنها بذلك تضطلع بمهمة أكبر، وهي حماية المنتوجات الوطنية من المنافسة الخارجية غير المتكافئة، والمحافظة على استقرار الأسواق الداخلية، وتوفير المناخ الملائم والمشجع على الاستثمار والازدهار. وفي ظل التطورات المستمرة التي تشهدها الدول داخليا وخارجيا، تعتمد هذه الأخيرة إلى تعديل أنظمتها الجمركية حتى

تصبح أكثر تكيفا وملاءمة، وتهم هذه التعديلات بالأساس نسبة التعريفية المفروضة حسب نوع السلعة ومصدرها والمنفذ الذي تدخل منه. الشيء يضر غالبا بالعلاقات التجارية بين الدول ويدفع إلى تأجيج الصراعات الاقتصادية بينها.

شكل النظام الجمركي المطبق في المغرب¹ وخاصة على حدوده الشرقية، على عهد الحماية الفرنسية، موضوع صراع مع الجزائر، صراع أجمته جهود كل دولة في الدفاع عن مصالحها الاقتصادية، خصوصا مع قدم علاقاتها التجارية ومتانتها، وارتباط المناطق الحدودية للبلدين ببعضهما البعض؛ فما المراحل التي مر منها النظام الجمركي بالمغرب خلال فترة الحماية الفرنسية؟ وكيف انتقل هذا النظام من الازدواجية إلى التوحيد؟ ثم أين تتجلى مظاهر صراع المصالح الاقتصادية بين المغرب والجزائر؟

1- ازدواجية النظام الجمركي قبل 29 دجنبر 1923م: نجحت فرنسا في فرض نظام جمركي مزدوج على المغرب، يخدم مصالحها التجارية ويعزز مكانتها في خضم الصراع الاقتصادي المحتدم بين مختلف القوى الأوروبية، الساعية إلى غزو أسواق جديدة، مستفيدة في ذلك من امتياز الجوار الذي أصبحت تتمتع به منذ احتلالها للجزائر سنة 1830م، وأيضا من تأزم وضعية المغرب سياسيا واقتصاديا مع نهاية القرن 19 وبداية القرن 20، وهكذا وضع برتوكول باريس بتاريخ 21 يوليوز 1901م، واتفاقي 20 أبريل و7 ماي 1902م الخطوط العريضة لنظامين جمركيين متباينين: أحدهما يطبق على الحدود البرية المغربية الجزائرية؛ ويفرض على أغلب السلع المستوردة رسما نسبته 5% (كانت بعض السلع الأساسية تخضع لتعريفات خاصة أقل من 5%، مثل الشاي والسكر والبن والأرز ودقيق القمح)، والآخر يطبق في الموانئ الأطلسية، ويفرض على نفس السلع السابقة رسما مضاعفا نسبته 10%²، وتجدر الإشارة إلى أن ميزانية المغرب طالما اعتمدت اعتمادا كبيرا على مداخيل هذه الأخيرة³. رغم ازدواجية النظام الجمركي، لم تتأثر كثيرا الحركة التجارية بالموانئ الأطلسية، ذلك أن السلع التي كانت تدخل إلى المغرب عبر منافذه البرية الشرقية، كانت في بداية الأمر موجهة إلى الأسواق الحدودية فقط، ولم تتجاوزها إلى داخل المغرب⁴، مع الإشارة إلى أن الفارق بين النظامين الجمركيين قد اتسع أكثر، بعد أن نص البند 66 من ميثاق الجزيرة الخضراء على فرض رسم إضافي خاص لتمويل الأشغال الكبرى بالموانئ حدد في 2,5%⁵، بمعنى أن البضائع المستوردة عبر الموانئ الأطلسية أصبحت تخضع لرسم إجمالي نسبته 12,5%⁶ (بعض السلع كانت لا تؤدي سوى 7,5% من قيمتها، مثل أقمشة الحرير

والمجوهرات الفضية والذهبية والكحول...⁷، مقابل 5% التي استمر استخلاصها على الحدود البرية الشرقية، وهو ما منح التجارة الفرنسية والجزائرية امتيازاً مهماً.⁸ لم يتجاوز إذن الامتياز التجاري التي كانت تستفيد منه السلع المصدرة إلى المغرب عبر حدوده الشرقية أسواق المنطقة الحدودية، ذلك أن تعبير "رسم العبور" المستعمل في الاتفاقات المغربية الفرنسية أكد على أن الأمر لم يكن يتعلق برسوم عامة للاستيراد، على اعتبار أن تلك الاتفاقات كانت ترمي إلى وضع نظام حدودي مبني على حسن الجوار، ولم تكن تهدف إلى فرض السيطرة التجارية على الساحل الأطلسي، فضلاً عن أن الحركة التجارية عبر الحدود المغربية الجزائرية ظلت عاجزة عن تجاوز ممر تازة بكميات كبيرة، إما بسبب غياب وسائل النقل أو غلاء تكاليفها، أو بسبب غياب الأمن بالمنطقة الجبلية المحصورة بين تازة وفاس.⁹

وهذا كانت المنطقة الواقعة شرق خط وهي ينطلق من شمال المغرب نحو جنوبيه ويمر بين مدينتي فاس وتازة قد ارتبطت بالتجارة البرية عبر الجزائر أكثر من ارتباطها بالموانئ الأطلسية، بل أن ساكنة المنطقة الواقعة شرق دبدو لم تربط أية علاقة تجارية مع المنافذ البحرية الغربية.¹⁰ وهو ما يفسر الارتفاع المستمر في حجم المبادلات التجارية البرية إلى حدود سنة 1914، تاريخ اندلاع الحرب العالمية الأولى.¹¹

استمر العمل بالنظام الجمركي المزدوج خلال البدايات الأولى لفترة الحماية، ذلك أن السلطات الفرنسية ركزت خلال الفترة الممتدة من سنة 1912 إلى سنة 1918 فقط على استخلاص الرسوم الجمركية لاسترداد قيمة الديون التي قدمتها للمخزن السابق¹²، ولم تهتم أبداً بإدخال أي تعديل على النظام الجمركي المطبق¹³، لكن منذ سنة 1919م تغيرت الوضعية بعد تهدئة جهة تازة وقرب افتتاح خط سلكي عسكري ضيق (0,60 متر) بين وجدة وفاس كان سيربط شرق المغرب بغيره، وهو ما كان سيمكن التيار التجاري الذي كان محصوراً سابقاً في الأسواق الحدودية من تجاوز هذه الأخيرة ليصل إلى أسواق المغرب الغربي (فاس، مكناس، الدار البيضاء، مراكش)¹⁴.

ظهرت مساوئ ازدواجية النظام الجمركي، خصوصاً مع تطور الطرق والسكك الحديدية، وارتفاع حجم الواردات عبر الحدود الشرقية، حيث أصبحت مالية الحكومة المغربية تتكبد خسارة قدرت بحوالي 5 ملايين فرنك سنوياً، وهو الأمر الذي دفعها إلى التحذير من خطر هذا النظام الجمركي المزدوج، واقترح توحيد نسبة الرسوم الجمركية في

10% على جميع المنافذ التجارية دون تمييز، قصد الوفاء بالمتطلبات المالية للمتربول المتعلقة بتكاليف الاحتلال العسكري¹⁵، اجتمعت لهذا الغرض لجنة مشتركة بين الوزارات بباريس يوم 20 أكتوبر 1920م، أقرت بالإجماع ضرورة الرفع من نسبة الرسوم الجمركية على الحدود البرية، بشكل يمكن من معالجة الاختلال في الحركة التجارية الناجم عن الاختلاف في نسب تلك الرسوم بين الموانئ الأطلسية والحدود المغربية الجزائرية، أي دون مساواتهما. رفضت الحكومة العامة بالجزائر الإذعان لهذا القرار معتبرة أن المصالح العامة لفرنسا، وبالخصوص المصالح الجزائرية، تستدعي المحافظة على الوضع القائم¹⁶.

تمسكت كل من الحكومة العامة والأوساط التجارية بالجزائر برفضها المساس بالنظام الجمركي التفضيلي المطبق على الحدود المغربية الجزائرية، معتبرة أن أي تعديل في هذا الإطار سيعد إجراء حمائيا قاسيا سيضر بالتجارة الجزائرية المزدهرة مع المغرب، وسيرفع أسعار البضائع الأساسية التي تحتاجها ساكنة المغرب الشرقي¹⁷، رغم أن هذا التعديل المقترح قد حافظ على المعاملة التفضيلية التي طالما استفادت منها البضائع المستوردة برا من الجزائر، جددت الحكومة العامة للجزائر التأكيد على موقفها المتصلب حينما عبرت عن رفضها اقتراح اللجنة الوزارية المشتركة، التي انعقدت مرة ثانية بباريس يوم 29 أكتوبر 1921م، بناء على طلب من الحكومة المغربية؛ نص اقتراح اللجنة على ضرورة الرفع من نسبة الرسوم الجمركية بالحدود المغربية الجزائرية، ولكن هذه المرة إلى 7,5% فقط، مما يعني الحفاظ مرة أخرى على وضعيتها التفضيلية مقارنة بالنظام الجمركي المطبق بالموانئ الأطلسية¹⁸.

اقتنعت الحكومة المغربية، رغم المعارضة القوية للدوائر الرسمية والأوساط التجارية بالجزائر، بضرورة إدخال تعديلات على نظامها الجمركي¹⁹، خصوصا مع ارتفاع حجم الواردات القادمة عبر الحدود الشرقية للمغرب، بما فيها الواردات ذات القيمة المرتفعة، مستفيدة من افتتاح الخط السككي الضيق بين وجدة وفاس يوم 16 أكتوبر 1921م، والذي سبق لإدارة الحماية أن تعمدت تأخيرته بسبب خوفها من تحول منافذ الاستيراد من موانئ المحيط الأطلسي إلى ميناء وهران²⁰.

أقر الظهير الصادر يوم 28 دجنبر 1921م أول تعديل هم اتفاقي سنة 1902م الموقعين بين الحكومة الفرنسية والمخزن المغربي، حيث نص في بنده الأول على إقامة نظام جمركي مؤقت على الحدود المغربية الجزائرية، يضمن إلغاء الرسوم التفضيلية التي كانت تستفيد

منها بعض المواد المستوردة، وإقرار رسم موحد حدد في 5% من قيمة السلع مهما كان نوعها. كما رفع في بنده الثاني نسبة الرسوم الجمركية المفروضة على البضائع المصدرة عبر الحدود البرية لتتساوى مع تلك المفروضة في الموانئ الأطلسية²¹. اكتسب هذا التعديل الجمركي الصفة الدائمة بعد صدور ظهير 14 يناير 1922م²².

أثار هذا الإصلاح الجمركي حفيظة غرفة التجارة بوهران، حيث سارعت إلى التعبير عن احتجاجها ورفضها، وهو ما دفع الحكومة العامة للجزائر إلى التدخل لدى الحكومة المركزية بباريس، بدعوى أن اتفاق سنة 1902م كانا ثنائيين بين المغرب وفرنسا، وبالتالي لا يمكن إدخال أي تعديل على النظام الجمركي المغربي من جانب واحد فقط، كما نص على ذلك البند 103 من ميثاق الجزيرة الخضراء، وعليه طالبت بالتراجع الفوري عن هذا التعديل²³.

اعتمدت الحكومة المغربية على نفس البند من ميثاق الجزيرة الخضراء لإثبات حقها في إدخال التعديلات التي تراها مناسبة على نظامها الجمركي؛ فإذا كان الاتفاقان الفرنسيان المغربيان لسنة 1902م قد حظيا بموافقة الطرفين؛ فإن الاتفاق الفرنسي الإنجليزي الموقع سنة 1904م، والذي ينص على معاملة البضائع الإنجليزية على قدم المساواة مع نظيرتها الفرنسية على الحدود المغربية الجزائرية تم دون موافقة المغرب، أي أن فرنسا كانت هي السباقة إلى إدخال تعديلات أحادية الجانب على الاتفاقين السابقين، وبالتالي أصبح من حق المغرب اعتبارهما لاغيين²⁴.

لم يُفقد هذا التعديل النظام الجمركي المطبق على الحدود المغربية الجزائرية أفضليته؛ فقد استمر تدفق البضائع، وخصوصا المرتفعة القيمة والخفيفة الوزن، التي تفضل الطريق البري عبر الخط السككي الرابط بين وهران- وجدة- فاس، على الطريق البحري، ذلك أن فارق نسبة الرسوم الجمركية يعوض إلى حد كبير ارتفاع تكاليف النقل البري؛ فمثلا إذا ما قارنا تكاليف نقل طن من الأقمشة القطنية التي تبلغ قيمتها 20.000 فرنك إلى الرباط عبر الطريقين البري والبحري، نجد:

الطريق البري	
تكاليف النقل من وهران إلى وجدة	96,11 فرنكا
تكاليف النقل من وجدة إلى مكناس	472 فرنكا
تكاليف النقل من مكناس إلى الرباط	101,44 فرنكا
الرسوم الجمركية (5%)	1000 فرنك
المجموع	1669,55 فرنكا

الطريق البحري	
تكاليف التفريغ بالرباط	15,75 فرنكا
تكاليف النقل إلى مخازن الديوانة	3,75 فرنكا
الرسوم الجمركية (12,5%)	2500 فرنك
المجموع	2519,50 فرنكا

جدول: تكاليف نقل طن من الأقمشة إلى الرباط عبر الطريقين البري والبحري²⁵

يوفر المستورد إذن في هذه الصفقة ما يناهز 850 فرنكا إذا ما استورد بضاعته عبر جودة، وعموما فرغم ارتفاع تكاليف النقل بين وهران ومدن غرب المغرب، مقارنة بتكاليفها بين هذه المدن والموانئ الأطلسية، فإن الفارق في نسبة الرسوم المستخلصة في النظامين الجمركيين والذي يبلغ 7,5% من قيمة السلعة، يتجاوز في الغالب تكاليف نقلها، خصوصا إذا ما على ثمنها وخف وزنها، وهو ما يفسر استمرار تدفق البضائع عبر الحدود الشرقية رغم التعديل الجمركي الذي أقره المغرب.

وللإشارة فقد استفادت التجارة الإنجليزية كثيرا من هذا التحول في التيار التجاري، مستغلة المعاملة التفضيلية التي حظيت بها بضائعها على الحدود المغربية الجزائرية²⁶، فقد فتح الاتفاق الفرنسي الإنجليزي بتاريخ 8 أبريل 1904م، منفذا آخر للبضائع الإنجليزية، وهذه المرة برا عبر الجزائر، حيث نص البند الرابع على أن "الحكومتين ترتبطان بمبدأ الحرية التجارية في مصر كما في المغرب، وتصرحان بعدم تطبيق أي نوع من عدم المساواة، سواء فيما يخص الرسوم الجمركية، أو الرسوم الأخرى كتعريفات النقل عبر السكة الحديدية"²⁷.

2- النظام الجمركي بعد 29 دجنبر 1923م: لم يرق التعديل الجمركي الذي نص عليه ظهور 28 دجنبر 1921م إلى مطالب الغرف التجارية بغرب المغرب، التي طالما نادى بضرورة توحيد النظام الجمركي عبر إلغاء المعاملة التفضيلية التي كانت تستفيد منها السلع المستوردة عبر الحدود البرية المغربية؛ فقد سبق للسيد أندريو (Andrieux)، رئيس غرفة التجارة بالدار البيضاء، أن استعرض خلال المجلس الحكومي المنعقد يوم 8 غشت 1921م بالرباط، مخاطر الافتتاح المرتقب للخط السككي بين فاس وتازة، الذي سيمكن من الربط النهائي بين غرب المغرب وشرقه، مما سيؤدي إلى منافسة غير عادلة لتجارة الموانئ الأطلسية²⁸، وهو الأمر نفسه الذي نهت إليه غرفة التجارة بالقنيطرة مطالبة الإقامة العامة والمتروبول بالتعامل مع هذه القضية بالجديّة اللازمة²⁹.

وبالفعل عرف حجم الواردات عبر الحدود الجزائرية ارتفاعا ملحوظا منذ افتتاح خط السكة الحديدية (0,60 متر)، والذي رأى فيه تجار الساحل الأطلسي خطرا كبيرا على مصالحهم. وأمام صعوبة توحيد نسبة الرسوم الجمركية على جميع المنافذ المغربية التمسست غرفة التجارة بالرباط من الحكومة المغربية في جلسة 12 شتنبر 1923م إقامة حاجز جمركي ثان على ملوية فورا، تفرض فيه رسوم إضافية على السلع القادمة عبر المغرب الشرقي، حتى تتساوى مع تلك المفروضة بالموانئ الأطلسية، وفي حالة ما إذا تشبثت الجزائر برفضها لهذا المقترح، طالبت تلك الغرفة بتأجيل تطوير طرق المواصلات بين فاس ووجدة القائمة أصلا، وأيضا بتأجيل الشروع في مد خط السكة الحديدية العادي، إلى أن يتم التوصل إلى اتفاق نهائي بين جميع الأطراف المعنية على رسم الحاجز الجمركي الجديد³⁰.

جددت غرفة التجارة بالرباط، بدعم من جميع الغرف الاستشارية بالمغرب، باستثناء الغرفة الاستشارية لوجدة، تقديم ملتمس لمجلس الحكومة بتاريخ 19 نونبر 1923م تدعو فيه إلى معاملة البضائع المستوردة عبر الحدود المغربية الجزائرية على قدم المساواة مع تلك المستوردة عبر الموانئ الأطلسية³¹، بدعوى أن اختلاف قيمة الرسوم الجمركية يؤثر سلبا على المالية العمومية للمغرب وعلى وضعية الكثير من التجار بالساحل الأطلسي³².

استشعرت الحكومة المغربية بدورها المخاطر الكبيرة لازدواجية النظام الجمركي، والتي ستزداد حدتها حتما مع تطور وسائل المواصلات الطرقية والسككية الرابطة بين شرق المغرب وغربه، وهو ما عبر عنه الجنرال ليوطي (Lyautey) حينما صرح بأن توحيد النظام الجمركي مسألة شغلت بال الحكومة منذ فترة طويلة تعود إلى سنة 1918م. لكن الحسم فيها ظل مرتبطا بافتتاح الخط السككي بين تازة وفاس، وبالتصدي لضغط الغرف التجارية الجزائرية المدعومة من طرف النواب البرلمانيين الجزائريين، الذين أصروا على عدم تعديل النظام الجمركي المغربي القائم³³.

أصدرت الحكومة المغربية، بعد موافقة مبدئية من الحكومة الفرنسية، قرارا وزيريا بتاريخ 29 دجنبر 1923م³⁴، متحديا احتجاجات غرف التجارة الجزائرية، نص في بنديه الأول والثاني على فرض رسم جمركي إضافي نسبته 7,5% على جل البضائع التي تدخل المغرب عبر حدوده الشرقية، ويستخلص عند مرورها بتازة، دون احتساب الرسم المفروض عليها بالحدود المغربية الجزائرية. بمعنى أنه تم توحيد نسبة الرسوم الجمركية عند استيراد البضائع سواء عبر الموانئ الأطلسية أو عبر الحدود الجزائرية والمارة عبر تازة، في حين

حافظت البضائع الموجهة إلى الاستهلاك بالمغرب الشرقي والتي لا تتجاوز تازة على وضعيتها التفضيلية، حيث ظلت تخضع للرسم الجمركي المفروض سابقا وهو 5%³⁵، لكن تجدر الإشارة هنا إلى أن هذا الرسم الإضافي المفروض بمكتب تازة (7,5%) كان يتضمن رسما خاصا (2,5%) لا يوجد مبرر لفرضه، على اعتبار أنه كان مخصصا لأشغال تطوير الموانئ³⁶.

حدد الظهير الصادر بتاريخ 5 يوليوز 1928م المنطقة التي سيحصر فيها تطبيق النظام الجمركي التفضيلي شرقا بالحدود المغربية الجزائرية، وغربا بالحد الغربي للقبائل المنتمة لدائرة جرسيف، وبالحد الفاصل بين القبائل العربية لوادي ملوية وقبائل الجبل الأمازيغية، وأيضا بالحد الفاصل بين القبائل الخاضعة لدائرة القصابي والأخرى المكونة لدائرة الجنوب، وهي الحدود النظرية التي أكدها قرار وزير مؤرخ في نفس تاريخ الظهير السابق³⁷.

عارضت الجزائر من خلال ممثلها هذه الإجراءات المتخذة، وطالبت بإلغاء الحاجز الجمركي الجديد فورا، بدعوى إضراره بالعلاقات التجارية البرية المغربية الجزائرية، وذلك على إثر تراجع حجم وقيمة المبادلات التجارية بين البلدين³⁸، وهو ما أكده أحد التقارير الشهرية لسلطات الحماية الفرنسية سنة 1924م، حينما أقر بالانعكاسات الخطيرة لإقامة الحاجز الجمركي بتازة على منحى المبادلات التجارية العامة عبر وجدة، والذي سجل تراجعاً قدر ب 50% في النصف الثاني من شهر فبراير من نفس السنة، مشيراً إلى أن حركة الاستيراد ستواصل التراجع أكثر، ولن تستهدف سوى تموين المنطقة الشرقية للمغرب³⁹.

نفس الموقف اتخذته غرفة التجارة بوجدة حينما وجهت رسالة احتجاجية إلى المقيم العام⁴⁰، تعبر فيها عن أن هذا النظام الجمركي الجديد قد قسم المغرب إلى جزأين غير متكافئين⁴¹، وتسبب في قتل النشاط الاقتصادي بمدينة وجدة⁴²، التي طالما شكلت مركزاً نشيطاً جداً للعبور والتجارة⁴³، في حين انتقدت ملحقة غرفة الفلاحة بتازة التأخير الذي غالباً ما تتعرض له الشاحنات والبضائع في انتظار الحصول على ترخيص المرور، على اعتبار أن مكتب الديوانة بتازة لم يكن يفتح أبوابه بشكل دائم طيلة اليوم⁴⁴.

في المقابل دافع أحد المعمرين الفرنسيين بالمغرب، عن هذا الإصلاح الجمركي في رسالة نشرتها مجلة (Les annales coloniales)، مركزاً على ما يلي:

- إن المستفيد الأول من النظام التفضيلي هم الأجانب وخاصة الإنجليز، بل بعض التجار الإنجليز فقط، في حين أن الدور التجارية الإنجليزية بغرب المغرب ترغب، شأنها في ذلك شأن الدور التجارية الفرنسية، في توحيد النظام الجمركي. إذ لا تتعدى قيمة البضائع الفرنسية

الجزائرية المصدرة إلى المغرب الشرقي والتي تتجاوز تازة حوالي 100.000 فرنك، في حين أن قيمة البضائع الإنجليزية تتراوح بين 6 و7 ملايين فرنك، وهو رقم لا يتوقف عن الارتفاع. إن رفع قيمة الرسوم الجمركية بتازة لتتساوى مع تلك المفروضة بالموانئ الأطلسية، لن يكون له سوى انعكاسات طفيفة على ميناء وهران، على اعتبار أن المغرب الشرقي المرتبط اقتصاديا بالجزائر سيظل محتفظا بنظامه الجمركي التفضيلي، ذلك أن الحركة التجارية بين وهران ووجدة في اتجاه غرب المغرب لم تكتسب أهميتها إلا بعد استتباب الأمن بممر تازة، وبعد شق الطرق ومد خط السكة الحديدية، وعليه فإذا ما تضرر ميناء وهران من النظام الجمركي الجديد؛ فهو سيفقد فقط امتيازا اكتسبه حديثا، وسيستمر رغم ذلك في استقبال السلع الموجهة للمغرب الشرقي⁴⁵.

إذن لم يكن الحاجز الجمركي الجديد بتازة ليشكل ضررا حقيقيا للتجارة الفرنسية والجزائرية، لكنه في المقابل سيضع حدا لنظام غير اقتصادي سيجعل، لا محالة، الموانئ الأطلسية مهجورة ودون فائدة، وسيحرم خزينة الدولة من مداخيل مهمة⁴⁶. فلا وجود إذن لصراع مغربي جزائري بل هو سوء تفاهم فقط، لأن إدارة الحماية الفرنسية بالمغرب، عبر مشروعها الجمركي الجديد، لم تغلق أسواق المغرب الشرقي في وجه التجارة الفرنسية والجزائرية، بل قدمت ضمانات لحماية التقدم الكبير لغرب المغرب، والذي لا يمكن عرقلته بمنافسة غير عادلة.

فإذا كان الانتهاء من أشغال الخط السككي العسكري الضيق بين فاس وتازة قد نشط العلاقات التجارية بين الجزائر وغرب المغرب، فإنه عجل بالوقوف على مساوئ عدم وحدة النظام الجمركي بالمغرب، ودفع غرف التجارة إلى الاحتجاج، الشيء الذي جعل المغرب يقيم حاجزا جمركيا ثانيا بتازة لتوحيد التعريفات الجمركية. لكن هذا الإجراء وإن كان يحمي مصالح الموانئ الأطلسية من المنافسة غير العادلة لميناء وهران، فإنه في المقابل ليس إلا حلا ظرفيا وغير كامل، سيؤثر بكل تأكيد على الوضعية السياسية والاقتصادية للمغرب الشرقي، حيث سيزداد ارتباطه أكثر بالجزائر⁴⁷. لكن هناك من اعتبر هذا التعديل خطوة نحو التوحيد النهائي للنظام الجمركي على جميع منافذ المغرب البحرية والبرية⁴⁸.

3- توحيد النظام الجمركي: رغم أن الإصلاح الجمركي الأخير قد حصن نوعا ما الحياة التجارية بالمغرب الغربي، وحافظ في الوقت نفسه على الامتياز الجمركي للمغرب الشرقي؛ فإن هناك من مسؤولي الدولة الكبار من ظل يدعو إلى ضرورة توحيد النظام الجمركي

بشكل كامل ونهائي، عبر إلغاء ديوانة تازة ورفع التعريفات الجمركية بالحدود المغربية الجزائرية لتتساوى مع تلك المفروضة بالموانئ الأطلسية⁴⁹، وهي مطالب قديمة سبق لبعض غرف التجارة والفلاحة المغربية أن اقترحتها. كما أن المارشال ليوطي، في إطار بحثه عن موارد مالية تغذي ميزانية الدولة، كان يعتقد أنه يجب توسيع مجال تطبيق الرسوم الجمركية المعمول بها في الموانئ الأطلسية لتشمل الحدود الشرقية للمغرب، وهو الأمر الذي أثار موجة من الاحتجاجات بالجزائر⁵⁰.

استمرت الجزائر في الدفاع عن مصالحها التجارية، حيث لم تتوان في التصدي لمحاولات الحكومة المغربية توحيد نظامها الجمركي، فقد نشب نقاش حاد بين المقيم العام المارشال ليوطي، الذي وصفته بعض الصحف الجزائرية بالعدو المتصلب للربط السككي للمغرب بالجزائر وبعرباب سياسة الإغلاق⁵¹، والسيد رو-فريس (Roux-Freissineng)، النائب عن وهران، خلال الزيارة التي قام بها الرئيس الفرنسي ألكسندر ميلرون (Alexandre Millerand) إلى شمال إفريقيا سنة 1923م، حول قضية الرفع من نسبة الرسوم الجمركية بالحدود المغربية الجزائرية، انتهى إلى التأكيد على محافظة المغرب الشرقي على وضعيته التفضيلية (5%)، وبالتالي إلغاء الحديث عن أي مشروع يهدف إلى توحيد النظام الجمركي⁵².

نفس القرار خرج به أيضا مؤتمر شمال إفريقيا لسنة 1928 الذي اشترط على المغرب، قبل لإقدامه على توحيد نسبة الرسوم الجمركية على منافذه البحرية والبرية، أن يتوصل أولا إلى اتفاق مع الجزائر وأن يكون أيضا مدفوعا بضرورة ملحة⁵³، شكل هذان الشرطان محاولة لتكبييل المغرب ومنعه من تعديل نظامه الجمركي، لأن التوصل إلى اتفاق مع الجزائر التي طالما استماتت في الدفاع عن مصالحها الاقتصادية يبقى أمرا مستبعدا.

دافعت أيضا غرفة التجارة بالجزائر وجمعية رؤساء الغرف التجارية الجزائرية عن الامتياز الجمركي التي كانت تتمتع به البضائع الموجهة إلى المغرب عبر حدوده البرية، مستحضرة الروابط الاقتصادية والإثنية، ومعترفة بحق المغرب في تعديل نظامه الجمركي بهدف توفير موارد مالية جديدة والدفاع عن مصالحه الاقتصادية⁵⁴، لكن في المقابل أكدت على أنه لا يمكن لفرنسا والجزائر أن تقبلا بحرمانهما، بشكل مباشر أو غير مباشر، كليا أو جزئيا، من الامتياز الوحيد الذي أقره ميثاق الجزيرة الخضراء، والذي اعتبرته مكافأة عادلة للتضحيات التي قدمتها فرنسا في سبيل احتلال المغرب وتطويره⁵⁵.

من جهتها قدمت غرفة التجارة بوجدة، المتحدث باسم تجار الجهة الشرقية، خلال جلستها بتاريخ 26 دجنبر 1932م، ملتصقا تدعو فيه الحكومة المغربية إلى التخلي عن مشروع التعديل الجمركي والحفاظ على الوضع القائم، على اعتبار أن هذا المشروع سيشكل عبئا ثقيلا على النشاطين التجاري والصناعي بالمغرب الشرقي، وسيزيد من تأزيم الوضع الاقتصادي المتأزم أصلا، مما سينعكس سلبا على القدرة الشرائية للسكان بسبب ارتفاع الأسعار، فضلا عن أنه سيشكل حافزا للمهربين لتكثيف نشاطهم. كما اعتبرت هذه الغرفة أن تفعيل هذا المشروع مرهون أولا بتوفير التجهيزات الضرورية للتطور التجاري والصناعي بالجهة⁵⁶، حتى يتسنى لها الخروج من وضعيتها الدولية مقارنة بالمغرب الغربي⁵⁷.

غير أن تطور طرق المواصلات التي كانت تربط بين شرق المغرب وغربه فاقمت من الأضرار التجارية للموانئ الأطلسية، بالإضافة إلى المشاكل المالية التي عانت منها سلطات الحماية والتي أثرت بشكل كبير على الميزانية العامة، جعلت الأصوات المطالبة بالتعجيل بتطبيق الإصلاح الجمركي ترتفع أكثر فأكثر⁵⁸، فرضت هذه المستجدات على الحكومة المغربية إقرار تنظيم كامل لنظامها الجمركي، بعد رأت أن الوقت قد حان لتوحيده، وهو ما نص عليه الظهير الشريف المؤرخ في 9 يناير 1936م، الذي وحد في بنده الأول نسبة الرسوم الجمركية المفروضة على البضائع المستوردة إلى المغرب، سواء عبر حدوده البرية أو عبر موانئه الأطلسية، وحددها في 12,5%، كما وحد في بنده الثاني رسوم خروج البضائع عبر المنفذين البري والبحري⁵⁹.

أصبح هذا التعديل الجمركي ساري المفعول منذ 11 يناير 1936م⁶⁰، وبالتالي ألغى النظام الخاص الذي أقام حاجزا جمركيا بتازة⁶¹، وهو ما يعني أن البضائع المصدرة إلى المغرب عبر الحدود البرية ستعامل على قدم المساواة مع باقي البضائع الأجنبية الأخرى المستوردة عبر الواجهة الأطلسية، وستفرض عليها نفس الرسوم الجمركية دون أي معاملة تفضيلية. وقد اعتبر هذا التعديل إجراء ضروريا وملحا لتصحيح الاختلال الذي طالما عانى منه الاقتصاد المغربي⁶².

أثار قرار توحيد النظام الجمركي بالمغرب، المتخذ دون حوار مسبق مع الجزائر ودون إبلاغ أي مسؤول بها، احتجاجا عنيفا. فمن جهة، اعتُبر هذا الإصلاح خرقا للاتفاقية الموقعة بين الحكومتين خلال مؤتمر شمال إفريقيا المنعقد شهر دجنبر سنة 1928م⁶³، ومن جهة أخرى، نزع من فرنسا الامتياز الاقتصادي الوحيد الذي نص عليه ميثاق الجزيرة الخضراء،

في حين رأى المغرب أن هذا الامتياز أصبح دون معنى في اليوم الذي أدى فيه تطوير الموانئ المغربية إلى جعل الباب البري خاصا فقط بتعزيز دخول البضائع الأجنبية⁶⁴، دفعت هذه الاحتجاجات الحاكم العام للجزائر إلى التوجه إلى باريس من أجل إقناع الحكومة الفرنسية بمساندة المصالح التجارية للجزائر، وقد عقد هناك مؤتمر مغربي جزائري لمناقشة هذه المسألة⁶⁵.

استفادت الجزائر خلال سنوات طويلة من نظام جمركي تفضيلي عند دخول بضائعها برا إلى المغرب، وهو ما جعل هنري بونسو (Henri Ponsot) المقيم العام بالرباط، يتجاهل قبيل انتهاء مهمته بالمغرب احتجاجات الجزائر على لسان حاكمها العام "كارد" (Carde)، ليؤكد الرفع النهائي في نسبة تلك الرسوم إلى 12,5%، مدفوعا بمتطلبات مالية وضريبية صرفة، ومستفيدا من تحكيم اللجنة المتوسطة العليا⁶⁶ الذي صب في صالح المغرب، وبالتالي فقدت المنافذ البرية الشرقية وضعيتها التفضيلية⁶⁷.

لم يميز هذا النظام الجمركي الموحد بين البضائع حسب أصلها، سواء كانت جزائرية أو أجنبية، حيث فرض عليها جميعا نفس الرسوم، غير أن ظهور 18 يونيو 1936م أقام نظاما خاصا لصالح التجارة الجهوية المغربية الجزائرية، ذلك أن بعض المنتوجات من أصل جزائري، المستوردة مباشرة عبر الحدود البرية، استفادت من الإعفاء من رسم الديوانة والرسم الخاص 2,5% في حدود حصيص معين، تحدد قيمته سنويا من خلال قرار وزير. تشكلت المواد المستفيدة من الإعفاء الجمركي، باستثناء المواد المحظور استيرادها، من جميع المنتوجات الجزائرية من نفس نوع المنتوجات المغربية المستفيدة من الإعفاء من الرسوم الجمركية عند دخولها لفرنسا والجزائر وهي: الزبدة، الجعة، الجبن، الزيوت، الحليب، الآلات الفلاحية، الرخام، الجلود، الجبص، الملح، التبغ...⁶⁸.

وللتأكد من الأصل الجزائري لتلك المنتوجات، اشترط توفرها على شهادة الأصل مسلمة من سلطات مكان الإنتاج أو التصنيع، تثبت كميات السلع واسم المنتج أو المصنع. في المقابل تخضع التصريحات غير الصحيحة أو غير الدقيقة لإجراءات زجرية تختلف حسب طبيعة السلعة، كما يمكن أن تخضع كلها أو بعضها لإجراءات التقييد أو الحظر، متى رأت الحكومة المغربية مصلحة في ذلك⁶⁹.

خلاصة: رغم الجهود التي بذلتها الجزائر في سبيل الدفاع عن مصالحها الاقتصادية، ورغم معارضتها القوية والمتكررة التي نجحت نسبيا في عرقلة محاولات الحكومة المغربية الهادفة

إلى إدخال تعديلات على نظامها الجمركي، والتي كانت الجزائر تتخوف من أن تفقدتها امتيازها التجاري الذي طالما استفادت منه؛ فإن المغرب وبنفس منطق الدفاع عن مصالحه الخاصة، تشبث هو الآخر بحقه في ضمان استقرار اقتصاده وازدهاره، وتطوير موارده المالية. ليتمكن في الأخير من الانتقال بنظامه الجمركي من مشكل الازدواجية إلى حل التوحيد.

الهوامش:

1- لم يعرف المغرب النظام الجمركي إلا مع بداية الغزو الأوربي لموانئه، وقد كان الدافع الأساس من وراء إقامته هو توفير مداخيل مالية للمخزن. أنظر.

- Victor Piquet, *Le Maroc : géographie, histoire, mise en valeur*, Armand Colin, Paris, 1917, p.405.
- 2- F. de Lapeyriere, « Le régime douanier en vigueur à la frontière Algéro-marocaine, Projet de modification », *Le sémaphore algérien*, N°1284, Nouvelle série, Alger, Mercredi 23 novembre 1921, p.1.
- 3- René-Jules Frisch, *Le Maroc : géographie, organisation, politique*, Ernest Leroux, Paris, 1895, p.244.
- 4- De Mazieres, « Le régime douanier algéro-marocain à l'importation au Maroc par la voie de terre », *France-Maroc*, N°87, Huitième année, Rabat, février 1924, p.30.
- 5- André Tardieu, *La conférence d'Algésiras, Histoire diplomatique de la crise marocaine*, deuxième édition, Félix Alcan, Paris, 1908, p.520.
- 6- أمام ارتفاع نسبة الرسوم الجمركية بالموانئ الأطلسية كان يلجأ المستوردون إلى التواطؤ مع موظفي الديوانة من أجل التخفيض من القيمة الحقيقية للبضائع، وذلك في ظل غياب مرجع يحدد الأسعار. أما في حالة التعسف في تقييم البضائع بأكثر من قيمتها الحقيقية فلم يكن أمام المستوردين سوى أداء رسوم الديوانة عينا، وهو الأمر الذي لم يكن يطبق في الغالب. ولتجاوز هذا التعسف في التقييم شكل مؤتمر الجزيرة الخضراء لجنة لوضع لائحة بأسعار مختلف البضائع تحتكم إليها إدارة الديوانة والمستوردون على حد سواء، غير أن تعدد أنواع نفس البضاعة واختلاف أسعارها (كان هناك مثلا ما بين 10 إلى 15 نوعا من الشاي تتراوح أسعارها بين فرنكين و15 فرنكا للرتل)، فضلا عن التغيرات التي كان يشهدها سعر نفس البضاعة خلال السنة في البورصات أو الأسواق، جعل من الصعب الاعتماد على تلك اللائحة. أنظر:
- M. Guiot, « Les douanes marocaines », *Congrès de l'Afrique du Nord*, Tenu à Paris du 6 au 10 octobre 1908, Tome 1, Paris, 1909, pp.226-227.
- 7- Charles René-Leclerc, *Le Maroc : notice économique*, librairie Paul Geuthner, Paris, 1911, p.47.
- 8- Delarue-Conti., « Les confins algéro-marocains, Rattachement à l'Algérie du régime douanier de la zone de l'amalat d'Oudjda », *Le sémaphore algérien*, N°1260, Nouvelle série, Alger, Vendredi 26 aout 1921, p.1.
- 9- Anonyme, « La question du régime douanier algéro-marocain et la situation économique du Maroc », *Correspondance d'Orient*, N°323, 17e année, Paris, Novembre 1924, p.621.
- 10- Gustave Wolfrom, *Le Maroc : étude commerciale et agricole*, P. Dupont, Paris, 1893, p.34.
- 11- M. Ed. Déchaud, *Rapport présenté au nom de la sous-commission chargée de l'examen des questions relatives au commerce et au régime douanier algéro-marocains*, imprimerie D. Heintz & fils, Oran, 1916, p.56.
- 12- للتوسع في موضوع القروض المغربية قبل فرض الحماية، يمكن الرجوع إلى:
- Taleb Abdesselam, *L'organisation financière de l'empire marocain*, Emile Larose, Paris, 1911.
- 13- Résidence générale de la République française au Maroc, Conseil du Gouvernement : séances des 27 et 28 juin 1934, imprimerie officielle, Rabat, 1934, p.53.----14- Anonyme, « La question du régime douanier algéro-marocain... », op. cit, p.622.----15- F. de Lapeyriere, op.cit, p.1.----16- Anonyme, « La question du régime douanier algéro-marocain... », op.cit, p.622.----17- F. de Lapeyriere, op. cit, p.1.----18- De Mazieres, op. cit, p.31.----19- Victor Piquet, *Le Maroc, Géographie – Histoire mise en valeur*, Librairie Armand Colin, Paris, 1917, p.412.
- 20- Anonyme, « La mission parlementaire en Algérie, A la réunion de la fédération des syndicats agricoles », *L'Echo d'Alger*, N°4916, 12^e année, Dimanche 25 mars 1923, p.3.
- 21- « Dahir du 28 décembre 1921 (27 rebia II 1340) fixant le régime douanier provisoire de la frontière algéro-marocaine », *Bulletin officiel*, N°480, Onzième année, Rabat, 3janvier 1922, pp.2-3.
- 22- « Dahir du 14 janvier 1922 (15 jourmada I 1340) modifiant les tarifs douaniers des confins algéro-marocains », *Bulletin officiel*, N°483, Onzième année, Rabat, 24 janvier 1922, p.95.
- 23- La commission de législation, « Régime douanier à la frontière algéro-marocaine », *Mercure africain*, N°143, 7^e année, Alger, 13 janvier 1926, p.1636.----24- De Mazieres, op. cit, p.31.



- 25- Le chef du service du commerce et de l'industrie à Monsieur le directeur des affaires indigènes et du service des renseignements, Rapport mensuel économique d'ensemble du protectorat –Mois de juillet 1923-, N°4406 C.L., Rabat, 8 octobre 1923, Archive diplomatique de Nantes, 1MA-100-324, pp.9-10.
- 26- E. Dubuc, « L'avenir économique du Maroc oriental », Le monde colonial illustré, N°79, huitième année, Paris, mars 1930, p.61.
- 27- Déclaration concernant l'Égypte et le Maroc, texte définitif, Londres, 8 avril 1904, Les Archives nationales d'outre-mer, 30H54.
- 28- Anonyme, « Le régime douanier algéro-marocain », Les annales coloniales, N°96, Vingt-deuxième année, Paris, Mercredi 17 aout 1921, p.1.
- 29- Anonyme, «Droits de douane sur la frontière algéro-marocaine », Les intérêts marocains, N°88, cinquième année, Paris, 6 avril 1923, p.24.
- 30- Anonyme, «Le régime douanier à la frontière algéro-marocaine», L'Afrique française, N° 1, trente-quatrième année, comité de l'Afrique française, Paris, janvier 1924, p.61.
- 31- Anonyme, « Courrier du Maroc, la vie économique », Les anales coloniales, N°171, Vingt-quatrième année, Paris, lundi 17 décembre 1923, p.2.----32- La commission de législation, « Régime douanier à la frontière... », op.cit, p.1641.----33- Anonyme., « Le régime douanier algéro-marocain », op. cit, p.3.
- 34- CH., « Le régime douanier spécial à la frontière algéro-marocaine », Le journal général des travaux publics & bâtiments, N° 591, 45° année, Alger, mardi 23 juin 1931, p.1.
- 35- « Arrêté viziriel du 29 décembre 1923 (20 jourda I 1342) relatif au régime douanier des confins algéro-marocains », Bulletin officiel, N°584, Treizième année, Rabat, 1^{er} janvier 1924, p.2.
- 36- Anonyme, « Commerce et industrie, La douane de Taza unifie nos tarifs par mer et par terre », France-Maroc, N°86, Huitième année, Rabat, janvier 1924, p.19.
- 37- « Arrêté viziriel du 5 juillet 1928 (16 moharrem 1347) fixant les conditions d'application du Dahir du 5 juillet 1928 (16 moharrem 1347) sur le régime douaniers des marchandises importées au Maroc par la frontière algéro-marocaine », Bulletin officiel, N°822, Dix-septième année, Rabat, 24 juillet 1928, p.1985.
- 38- Anonyme, « Le réforme douanière et le " cadenas " de Taza », Le petit marocain, N°5670, Casablanca, samedi 9 mars 1935, p.2.
- 39- Résidence générale de la République française au Maroc, Rapport mensuel d'ensemble du protectorat 1924, p.11.----40- La commission de législation, « Régime douanier à la frontière... », op.cit, p.1643.
- 41- Anonyme, « Echo, douanes marocains », L'Egalité oranaise, N°4, Deuxième année, Oran, Jeudi 17 février 1924, p.1.----42- Charles Pettit, « De Fez à Oudjda, L'importance de la voie ferrée reliant l'Algérie au Maroc », Le petit parisien, N°18.668, 53° année, Paris, Lundi 9 avril 1928, p.2.
- 43- Jacques de Coye, « Vers la paix au Maroc, Le visage d'Oudjda à la veille des négociations », Le petit parisien, N°17.945, 51° année, Paris, Samedi 17 avril 1926, p.1.
- 44- Résidence générale de la République française au Maroc, Conseil du Gouvernement : séances des 2, 3, 4, 5 et 6 février 1948, imprimerie Maroc- Matin, Rabat, 1948, p.126.
- 45- Ernest Haudos, « Le conflit algéro-marocain, La contre-thèse », Les annales coloniales, N°177, Vingt-quatrième année, Paris, Lundi 31 décembre 1923, p.1.----46- Anonyme, « La question du régime douanier algéro-marocain... », op.cit, p.624.----47- J. Célerier, « Les problèmes économiques du Maroc oriental », Annales de géographie, N°203, XXXVI^e année, Librairie Armand Colin, Paris, 15 septembre 1927, p.463.
- 48- Louis voinot, « Chronique marocain, L'unification des tarifs douaniers », Questions Nord-africaines, 2^e année, Recueil Sirey, Paris, 1936, p.145.----49- Le Tell., « La liaison algéro-marocaine », Le progrès, N° 1578, trente-deuxième année, Alger, jeudi 14 janvier 1926, p.1.
- 50- Anonyme, « Tarifs douaniers Algéro-Marocains », L'africain, N°151, Nouvelle série, 14^e année, Alger, Dimanche 5 février 1933, p.2.----51- Le Tell., op. cit, p.1.
- 52- Jules Cazenavf., « Aux confins Algéro-Marocains, Une proposition douanière inconsiderée », L'Africain, N°150, Nouvelle série, 14^e année, Alger, Dimanche 29 janvier 1933, p.2.
- 53- Jean Bassac, « Regards sur notre Afrique du Nord, Maroc 1933 », L'Homme libre, Nos 6.249, vingt et unième année, Paris, vendredi 1er septembre 1933, p.1.
- 54- J. G., « C'est l'Algérie qui fera les frais de la péréquation douanière du Maroc », Le journal général des travaux publics & bâtiments, N°1066, Nouvelle série, 50^e année, Alger, jeudi 16 janvier 1936, p.1.
- 55- Georges Vincent, « Le traité anglo-chérifien du 18 juillet 1938 désavantage la production algérienne », Travaux Nord-africains, N°1.812, 32^e année, nouvelle série, Alger, Samedi 25 mars 1939, p.3.
- 56- J. Tarting, « Le régime douanier marocain, Projet de relèvement du tarif douanier du Maroc oriental », L'Echo d'Alger, N°8498, 22^e année, Alger, Samedi 14 janvier 1933, p.7.
- 57- Camille Fidel., « Au Maroc espagnol et sur les confins franco-marocains », Revue des questions coloniales et maritimes, N° 44, 55^e année, Paris, 1930, p.63.----58- Résidence générale de la République française au Maroc, Conseil du Gouvernement : séance du 14 mai 1935, imprimerie officielle, Rabat, 1935,



- pp.61-62.----59- « Dahir du 9 janvier 1936 (14 chaoual 1354) relatif au régime douanier des marchandises importées ou exportées par la frontière algéro-marocaine », Bulletin officiel, N°1211, Vingt-cinquième année, Rabat, 10 janvier 1936, p.28.----60- Ibidem.
- 61- Vors., « L'unification douanière du Maroc est un fait accompli », Le petit parisien, N° 21.501, 61^e année, Paris, Samedi 11 janvier 1936, p.9.----62- Mohamed Housni, Le droit douanier au Maroc, L'Harmattan, Paris, p.32.----63- Anonyme, « Nouvelles parlementaires, commission de l'Algérie », L'Echo d'Alger, N°9359, 25^e année, Alger, Vendredi 20 mars 1936, p.4.----64- Anonyme., « L'économie marocaine, régime frontalier algéro-marocain », Les annales coloniales, N°35, 37^e année, Paris, Mardi 5 mai 1936, p.1.----65- C., « M. Georges Le Beau est rentré en Alger », L'Echo d'Alger, N°9414, 25^e année, Alger, jeudi 14 mai 1936, p.3.
- 66-اللجنة المتوسطة العليا منظمة تأسست بمقتضى مرسوم مؤرخ في 23 فبراير 1935م، تهتم بجميع المسائل المشتركة بين المغرب والجزائر وتونس وفي باقي المناطق الخاضعة للحماية الفرنسية، وأيضاً بالقضايا التي تنشأ في علاقات الدول السابقة ببعضها أو بالمتروبول. تتشكل هذه المنظمة، من جهة، من وزير الشؤون الخارجية ووزير الداخلية ووزير الحرب ووزير المستعمرات الفرنسيين، ومن جهة أخرى، من المقيمين العامين بالمغرب وتونس والحاكم العام بالجزائر والمندوب السامي بسوريا ولبنان. انظر:
- « Présidence du conseil, Haut comité méditerranéen et de l'Afrique du Nord », Journal officiel de la république française, N°47, Soixante-septième année, Paris, dimanche 14 février 1935, pp.2346-2347.
- 67- République française, Gouvernement général de l'Algérie, Délégations financières algériennes, 4^e Séance, Mercredi 17 juin 1936, imprimerie administrative Victor Heintz, Alger, 1936, p.503.----68- « Dahir du 18 juin 1936 (28 rebia I 1355) édictant des dispositions spéciales en faveur du trafic régional algéro-marocain », Bulletin officiel, N°1253, Vingt-cinquième année, Rabat, 26 juin 1936, p.768.----69- Ibid, p.769.