

LE ROLE DE L'ADMINISTRATION PUBLIQUE
DANS LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE
REGIONAL

UN EXEMPLE : LA ZONE FRANCHE
DU PORT DE TANGER

par Omar AKALAY ⁽¹⁾

SOMMAIRE

INTRODUCTION :

- I. — *La fonction économique de la zone franche* :
- Définition,
 - Les atouts de Tanger,
 - L'impact de la zone franche sur l'économie de Tanger.
- II. — *L'économie de Tanger sous le régime international* :
- Des activités commerciales et financières prospères,
 - Une industrialisation réduite,
 - Un commerce extérieur très déséquilibré,
 - Un niveau de vie très bas de la population.
- III. — *L'administration publique et la fin du régime international de Tanger* :
- L'abrogation du régime international de Tanger,
 - Une solution de remplacement : La Charte Royale,
 - L'abrogation de la Charte Royale,
 - Conséquence de l'abrogation de la Charte.

(1) Maître de recherches au C.A.F.R.A.D. (Centre africain de recherches administratives pour le développement) à Tanger (Maroc).

IV. — *L'administration publique et le développement du port de Tanger :*

- Généralités,
- Résultats.

V. — *L'administration publique et la mise en place de la zone franche :*

- La première zone franche (1961-1964),
- Les premiers résultats de la zone franche,
- La seconde zone franche.

INTRODUCTION.

Les pays arabes et africains s'intéressent de plus en plus au système des zones franches en tant que moyen original de développement économique.

C'est ainsi que dans le monde arabe, outre les zones franches, de création ancienne, du port de Beyrouth, de l'aérodrome de Khaldé, au Liban, et du port de Lattaquié en Syrie, de nouvelles zones franches viennent d'être créées :

- la zone franche du port de Bizerte, en Tunisie dans laquelle un chantier naval à vocation africaine est en voie de réalisation ;
- la zone franche du port de Port-Saïd, en R.A.U. En R.A.U. également, des projets existent pour l'implantation de zones franches à Port-Tewfik (Suez) et à Alexandrie ; d'ores et déjà ces deux ports sont dotés de vastes entrepôts francs.

En Afrique, en plus de la zone franche du port de Monrovia, au Libéria, de création ancienne, l'implantation d'une zone franche est prévue dans le port récemment construit de Cotonou, au Dahomey, et une autre à Conakry ; toujours en Guinée, il est prévu de construire une route, longue de 1.400 km, qui passerait par Faranah, Macenta, Nzérékoré et dont la réalisation est liée à l'utilisation par la Guinée d'un port franc libérien ; projet encore en discussion entre les deux Gouvernements.

C'est dire l'importance que revêt la question des zones franches en Afrique et au Moyen Orient. Ces pays vont avoir à résoudre des problèmes délicats relatifs tant à la création et au contrôle de la zone franche qu'à son intégration dans l'ensemble économique national ; problèmes d'autant plus délicats que la notion même de zone franche est à la fois confuse et controversée.

Pour leur part, les tenants du libéralisme y voient une échappatoire au dirigisme économique : « L'utilité de la zone franche est fonction de l'écart qui peut exister entre le caractère protectionniste du régime économique du territoire assujéti et le caractère libéral du régime de la zone franche qui est soustraite à ce territoire » (1). Ou bien : « Le

(1) Raoul Colonna de Lega : « La zone franche du Port de Beyrouth » 1956, p. 197.

maintien de places où se pratique le régime de la libre entreprise intégrale est un complément indispensable pour contrebalancer les exigences, souvent irréalisables, d'une politique à orientation dirigiste qui s'impose dans tous pays en voie d'équipement » (2).

Ces prises de position suffisent pour que les partisans du dirigisme économique crient au scandale et voient dans toute zone franche l'expression de « l'anarchie capitaliste ».

C'est pourquoi il est nécessaire de préciser la fonction économique d'une zone franche : à ce titre, l'expérience de Tanger peut être utile aux zones franches en voie de création.

De l'analyse de cette fonction économique découlera une autre proposition : le rôle décisif joué par l'Administration publique dans la création et le fonctionnement d'une zone franche ; car, semblable en ceci à la langue d'Esope, une zone franche peut être la meilleure ou la pire des choses ; elle sera ce que l'Administration publique en fera. Dans ce domaine aussi, l'expérience de Tanger est précieuse : peut-être permettra-t-elle aux autres pays africains et arabes d'éviter de faire « la longue marche » qui a finalement abouti à la création de la zone franche de Tanger.

Section I — La Fonction Economique de la Zone Franche :

A) — Définition :

Une zone franche est un espace de terrain clôturé dans lequel les marchandises de toutes provenances peuvent être déchargées et emmagasinées sans formalités douanières, C'est « une fraction de territoire qui, bien que placée sous la souveraineté d'un Etat dont le régime douanier comporte des droits d'importation ou d'exportation, est laissée effectivement en dehors des frontières douanières de cet Etat ou considérée fictivement, sous le rapport de la perception des droits, comme située en dehors de ses frontières douanières ». (3)

« Toutes les marchandises d'origine étrangère ou nationale, à l'exception de celles qui sont prohibées, peuvent donc, sans être soumises à la législation douanière du pays considéré, être introduites dans une zone franche et y être emmagasinées, exposées, vendues, déballées et reconditionnées, triées, mélangées avec des marchandises étrangères ou nationales, ou y subir toute autre manipulation ou transformation industrielle autorisée ». (4)

(2) Mémoire des chambres de Commerce Britannique, Espagnole, Internationale, Italienne et Marocaine de Tanger remis au Gouvernement Marocain, 12 mai 1956, p. 2.

(3) R. Haas : « Régime international des zones franches dans les ports maritimes ».

(4) Centre National du Commerce Extérieur : « Etude sur le régime des zones franches et ports francs à l'étranger », Paris, 1958.

De cette définition de la zone franche, découlent de nombreuses fonctions économiques ; celle qui intéresse Tanger vise à l'exploitation rationnelle d'une situation géographique privilégiée sur le détroit de Gibraltar : *constituer un pôle d'attraction à la fois pour les navires et pour les marchandises ;*

B) — *Les atouts de Tanger.* En ce qui concerne les navires, il faut souligner le fait que 35% du trafic maritime mondial défilent devant Tanger ; en 1962 ont franchi le Détroit 58.300 navires représentant une jauge totale de 505 millions de tonneaux soit le double du trafic du Canal de Suez et de Panama réunis (5). En outre 60% des bateaux qui franchissent le Détroit doivent s'y ravitailler ; il y a donc une immense possibilité de clientèle que Tanger pourrait prendre.

De même, en ce qui concerne les marchandises, la position de Tanger dans l'axe Amérique-Europe lui permet de s'insérer dans le circuit du commerce international ; c'est ainsi, par exemple, que les entreprises d'Amérique Latine qui abordent les marchés européens se heurtent à de grosses difficultés dues au coût très élevé de ce genre de prospection : l'ouverture d'un bureau, la constitution d'un stock sur place avant le début des ventes, l'envoi de matériel de démonstration, la rémunération de l'agent (qui est, au début, un fixe garanti) sont autant d'immobilisations qui peuvent se poursuivre pendant plusieurs années avant que le succès ne vienne les justifier.

Exemple : une entreprise latino-américaine avait projeté de stocker ses produits en peaux et cuirs afin d'alimenter le marché européen ; cette solution lui permettant de réduire au maximum ses frais d'implantation sur le marché considéré.

En sens inverse, la zone franche de Tanger pourrait rendre des services importants aux firmes de grande taille en relation avec les Etats africains et qui trouveraient onéreux de se faire représenter dans chacun de ces Etats étant donné l'exigüité de leur marché intérieur. C'est ainsi qu'une entreprise de tracteurs et bulldozers avait voulu s'installer en zone franche et y stocker des pièces de rechanges de son matériel lourd, qu'elle expédiera en Afrique lorsque une demande se manifesterait, par franchise postale.

En ce qui concerne le règlement financier de ces opérations commerciales, Tanger bénéficie d'un atout majeur : durant le régime international « le marché de Tanger était connu dans les milieux financiers mondiaux pour sa solvabilité, sa préparation et son agilité commerciale et monétaire ; il a déjà acquis un nom, une expérience, un mode d'exécution et une certaine catégorie, ce qui est important ; mais ce qui l'est davantage, c'est qu'outre son qualificatif de marché commercial et monétaire, il a toute une population spécialisée dans ce commerce de monnaies et de marchandises et possède des relations,

(5) Diario Espana, avril 1964.

des contacts avec les centres mondiaux les plus importants concernant la production et la consommation. Les avantages ci-dessus ne sauraient s'innover facilement ». (6)

C) — *L'impact de la zone franche sur l'économie de Tanger :*

1 — S'agissant de la zone franche commerciale, il y aura une distribution supplémentaire de salaires et une demande accrue de services qui contribueront dans une certaine mesure, impossible à chiffrer, à l'élargissement du marché local ; par ailleurs, l'accroissement de l'activité portuaire due à l'installation d'un poste franc de soutage se répercutera sensiblement sur l'activité économique locale.

2 — S'agissant de la zone franche industrielle, il y aura également une demande supplémentaire non négligeable de main-d'œuvre et de services ; mais aussi, une possibilité de démarrage de l'industrie du bâtiment et de la sous-traitance.

a) — Ces possibilités d'implantation industrielle dans une zone franche spécialement prévue à cet effet non loin du port, semblent prometteuses, si l'on se réfère aux projets en cours d'études ;

— l'entreprise citée ci-dessus de tracteurs étudierait la possibilité de montage à Tanger de sous-ensembles tel que les boîtes de vitesses, etc...

— Une entreprise allemande de montage de voitures ;

— Une raffinerie de sucre ;

— Une entreprise de montage de hors-bords.

b) — Si ces projets se concrétisaient, ils se traduiraient par une demande supplémentaire aux cimenteries et briqueteries locales, entre autres, demande propre à ranimer ces industries actuellement en veilleuse.

c) — Ces entreprises généraliseraient aussi et surtout le phénomène de la sous-traitance en ville par le développement des industries déjà existantes et la création de nouvelles industries.

Dans la construction électrique et la mécanique, entre autres, une entreprise n'assure à peu près jamais la fabrication complète d'un produit ; d'où la nécessité de la sous-traitance. « Le sous-traitant est un industriel ou un artisan qui exécute une commande spéciale pour le compte d'un autre industriel, l'objet de la commande consistant en une pièce, un élément d'ensemble sur un sous-ensemble qui devra s'intégrer dans un produit final ». (7)

Ainsi grâce à la pratique de la sous-traitance, Tanger connaîtrait une industrialisation nécessaire qui lui fait cruellement défaut à l'heure actuelle.

(6) Mémoire des Chambres de commerce op. cit. p. 5.

(7) « La sous-traitance dans l'industrie » A. Salley et J. Schlegal, Dunod 1963.

3 — La zone franche pourrait avoir des effets favorables sur la balance des paiements du Maroc.

a) — L'utilisation d'une zone franche revient pour le Maroc à une exportation de services et donc à une rentrée de devises d'autant plus substantielle que la zone franche prend de l'importance.

Dans la balance des paiements du Maroc le déficit du poste « services » s'élève :

	1963	1964
—	359,8	339,5

Le bon fonctionnement de la zone franche peut réduire ce déficit dans une certaine mesure, car les services rendus ainsi aux opérateurs (loyers, séjour de marchandises, etc...) sont payables en devises.

b) — Dans une certaine mesure, la zone franche peut être un facteur d'accroissement des exportations nationales, dont, par définition, tout pays en voie de développement est tributaire.

Cas d'une entreprise de jus de fruit de Tanger : un industriel avait constaté dans plusieurs pays nordiques une forte demande de jus de fruits, mais à la condition que ces jus soient sucrés, non pas avec du sucre, mais avec certains produits chimiques limitativement énumérés dans la législation des pays intéressés. Il était donc décidé à lancer une production qui aurait absorbé une partie des écarts de tirage et des surplus de récolte des agrumes marocaines, et demanda une licence d'importation pour les produits chimiques qui lui étaient nécessaires ; cette licence lui fut refusée car la législation marocaine interdisait l'emploi de ces produits. L'industriel répondit qu'il s'obligeait à exporter toute sa production et qu'il acceptait par avance tout les contrôles que l'Administration lui imposerait ; la licence d'importation lui fut cependant refusée (9). Et pourtant cette opération offrait un double avantage :

- éponger un partie des surplus en agrumes dont le Maroc ne sait que faire ;
- trouver des débouchés nouveaux aux agrumes marocains dont l'exportation se concentre pour l'essentiel sur les pays du Marché Commun.

Si l'industriel en question opérait en zone franche, il aurait librement importé les produits chimiques dont il avait besoin. Mais il est aujourd'hui installé en Espagne.

Toute ces raisons ont incité les autorités marocaines à créer une zone franche dans le port de Tanger ; ce faisant, elles ont aussi trouvé un moyen de faire face au marasme économique que connaît la ville depuis la fin de son régime international.

(8) Office des changes : « La Balance des Paiements du Maroc en 1964 », Rabat.

(9) Papillon Bonnot « Situation économique de Tanger », Tanger.

Section II — L'économie de Tanger sous le régime international.*a) — Des activités commerciales et financières prospères :*

Certaines opérations s'effectuaient à Tanger pour échapper aux contrôles des changes anglo-saxons et européens : achats et ventes de titres étrangers, transferts de fonds d'une place à une autre, souvent très éloignée.

Des ordres de bourses étaient passés à Tanger pour le compte d'Américains résidant aux Etats-Unis, afin d'échapper à l'impôt « capital gain tax » qui n'atteint pas les opérations boursières en provenance de l'étranger ; ces opérations étaient favorisées par l'absence de fiscalité directe à Tanger. Tanger était aussi un lieu de transit international pour l'or, qui y entrait en entrepôt fictif ; ce trafic étant d'ailleurs moins important qu'on voulait bien le dire : sur cent tonnes importées, cinq étaient mises à la consommation, le reste étant réexporté vers la Suisse et la Grande Bretagne. (10)

Cette prospérité commerciale portait parfois préjudice à l'économie marocaine : la liberté des changes, qui faisait de Tanger une bourse monétaire internationale, ne faisait pas toujours l'affaire du franc marocain qui se dépréciait devant les monnaies très demandées comme le dollar. Cette spéculation était préjudiciable à la balance des paiements courants du Maroc. C'est ainsi que l'affaire dite « les importations sans devises » qui a motivé le procès de La Haye en 1952 (U.S.A. contre France) était lié au trafic tangérois franc contre dollar.

b) — Une industrialisation réduite :

La liberté d'importation dont bénéficiait Tanger rendait onéreuse et non concurrentielle l'implantation d'entreprises industrielles.

Un recensement de 1957 montre qu'il y avait 90 entreprises industrielles (bâtiment exclu) employant 2551 personnes dont 1335 marocains alors que l'on comptait 7000 domestiques. .

(10) *Marchés Tropicaux* n° 569, octobre 1956 : « Le Maroc et Tanger ».

TABLEAU I

Entreprises industrielles

Type d'activité	Nombre d'entreprises	Personnel marocain	Personnel non marocain	TOTAL
Alimentation	25	469	323	792
Cuirs et chaussures ..	5	18	44	62
Produits chimiques ...	7	35	68	103
Industrie de précision .	1	1	39	40
Fibres, cuir et liège ..	4	236	16	252
Matériaux, meubles, bois	24	318	215	533
Marbres, céramiques, textiles, lingerie nylon	17	205	328	533
Imprimerie, arts gra- phiques	7	53	183	263
	90	1335	1216	2551

Ainsi, Tanger apparaît comme étant nettement sous-industrialisé par rapport à l'ensemble urbain du Maroc.

c) — *Un commerce extérieur très déséquilibré :*

La liberté d'importation et d'exportation, jointe à la faiblesse de l'industrialisation rendait Tanger largement tributaire de ses importations.

A l'importation, les marchandises acquittaient les droits suivants :

Droits de douane	10 %	(Tarif général)
Ad Valorem	2,5 %	(Caisse Spéciale)
Impôt de consommation	1 %	

A l'exportation les produits d'origine ou de fabrication marocaine ne payaient qu'une taxe statistique de 0,5%.

Les marchandises en transit international n'acquittaient aucun droit.

En général, les exportations étaient avec les importations dans le rapport de 1 à 10.

En 1952, les importations de Tanger, évaluées en francs courants représentaient 14.700 millions de francs, dont 87% en provenance de l'étranger, les exportations représentaient 2.870 millions de francs dont 44,2% dirigés vers l'étranger. Le déficit atteignait donc 11.300 millions de francs.

La valeur des marchandises en transit n'était pas connue mais atteignait plusieurs milliards. (11)

En définitive, on peut résumer l'économie de Tanger sous le régime international en évaluant ses ressources annuelles :

Commerce extérieur	:	3.500	millions de francs	
Industries	:	1.100	»	»
Tourisme	:	500	»	»
Pêche	:	200	»	»

d) — *Un niveau de vie très bas de la population :*

Le mythe de la prospérité de Tanger sous le régime international ne résiste pas à l'analyse, si l'on se réfère à la consommation des ménages. (12)

Une enquête donne les résultats suivants. Un Marocain musulman moyen de Rabat consommait 25,3 Kg de viande et 2,4 Kg de poisson par an (enquête de 1954) : alors qu'un tangérois (Marocain ou non) consommait en moyenne 13 Kg de viande et au moins autant de poisson par an (enquête de 1957-58).

Par conséquent, le niveau de vie du Marocain de Tanger était nettement inférieur à celui du Marocain moyen de Rabat.

Section III — **L'administration publique et la fin du régime international de Tanger.**

A) — *L'abrogation du statut international de Tanger :*

Cette abrogation s'est faite en deux étapes :

a) — Le 5 juillet 1956, les pourparlers entre le Ministre marocain des Affaires Etrangères et le Comité de Contrôle de Tanger aboutirent à la signature d'un protocole fixant le régime de Tanger pendant la période transitoire qui précéderait l'abrogation du statut.

(11) Société de mathématiques appliquées : « Etudes économiques des Ports de Larache et de Tanger », p. 138, Ministère des Travaux publics, Rabat.

(12) Société de mathématiques appliquées, op. cit. p. 57.

Ce protocole réalisait déjà une intégration poussée de l'Administration tangéroise dans l'administration générale du Royaume du Maroc : ainsi, le poste d'Administrateur de la zone internationale était supprimé, et ses fonctions assumées par un Gouverneur qui relevait, comme les autres gouverneurs régionaux, du Gouvernement Marocain.

b) — Les conférences de FEDALA et de TANGER :

Le 8 octobre 1956 se réunissait à FEDALA, puis à TANGER, une conférence ayant pour objet de consacrer l'intégration de TANGER dans le Royaume du Maroc.

Le 29 octobre était signée la déclaration finale de la Conférence de Tanger. « Les représentants des Puissances, désireux de consacrer les principes de l'indépendance du Maroc, de l'unité et de l'intégrité de son territoire, sont d'accord pour reconnaître l'abolition de la zone internationale de TANGER et déclarent abrogés, pour autant qu'ils y aient participé, tous les actes, accords et conventions concernant le dit régime ».

B) — *Une solution de remplacement : la Charte Royale.*

Une fois la souveraineté du MAROC reconnue sur l'ex-zone internationale, le Gouvernement marocain entendait ne rien changer au régime économique de Tanger. C'est pourquoi, le 28 août 1957, fut promulguée la Charte Royale qui sauvegardait les bases économiques, fondamentales de l'Ancien Régime.

Le mythe de la prospérité de l'ex-zone était tenace puisque, dans son préambule, la Charte Royale proclame le « désir que cette province (Tanger) jouisse comme dans le passé d'une prospérité économique, qui tout en assurant son développement propre, puisse contribuer au bien-être du reste de notre Royaume ».

- Maintien de la liberté des changes,
- Liberté des importations et des exportations,
- L'échange des produits entre TANGER et le reste du MAROC reste soumis à une réglementation,
- Maintien d'un régime fiscal particulier.

Les modifications qui pourraient être apportées au régime fiscal actuel tiendront compte de la liberté des changes et de la liberté de commerce.

- Les modifications ultérieures ne seront exécutoires que dans un délai de six mois. (13)

C) — *L'abrogation de la Charte Royale :*

(13) André de LAUBADERE : « L'abrogation du Statut de Tanger ». Annuaire Français de Droit International, 1956.

Octroyée le 28 août 1957, la Charte Royale fut abrogée par un dahir du 17 octobre 1959.

Cette abrogation consacrait l'intégration économique de TANGER dans le Royaume.

Les raisons de cette abrogation, Monsieur BOUABID, Vice-Président du Conseil, Ministre de l'Economie Nationale, les exposait comme suit :

« J'ai souligné que nous assumions désormais la responsabilité de notre développement, que nous ne pouvions nous permettre de dilapider notre épargne et devons tout mettre en œuvre pour que les capitaux fournis dans notre pays concourent à sa modernisation et à son équipement. C'est dans ces perspectives que j'annonçais alors la modification du régime de TANGER et c'est dans les mêmes perspectives que je vous parle aujourd'hui : TANGER ne bénéficiait d'aucun développement nouveau, et le développement du MAROC était à son tour compromis : TANGER n'était pas un poste d'entrée de capitaux, mais une porte de sortie, et les avantages qu'elle pouvait recueillir se situaient à l'extérieur et demeuraient dérisoires. Pouvions-nous accepter qu'une spéculation, qui auparavant ne causait aucun dommage, parce qu'elle se diluait dans l'ensemble de la zone franc, joue désormais contre le seul franc marocain ?

Qui, d'autre part, investirait à TANGER alors que son exterritorialité économique empêche les avantages et garanties du Code des investissements d'y jouer à son profit ? Pouvions-nous enfin accepter que notre grande ville doive se satisfaire des profits de plus en plus décevants de la spéculation internationale ?

Car l'évolution internationale réduisait, chaque jour, le champ d'activité auquel TANGER était confinée : le régime était d'autant plus attrayant qu'il était exceptionnel. Or, l'évolution actuelle se caractérise par la convertibilité à peu près générale des monnaies, la libération des échanges dans les zones de plus en plus étendues, l'abaissement des droits de douane. C'est cette transformation qui abrogeait peu à peu le statut tangérois. Le Gouvernement de Sa Majesté aurait été d'une extrême légèreté s'il avait laissé plus longtemps vivre dans l'illusion une partie du territoire national ».

L'abrogation de la Charte Royale, avec, comme conséquence, la suppression de la liberté d'importation, avait pour résultat le tarissement de la principale activité de Tanger, le commerce. Une baisse du niveau de vie prévisible de 30 à 40% allait s'ensuivre.

Pour y faire face, Monsieur BOUABID édictait certaines mesures notamment pour faciliter l'implantation d'industries nouvelles à Tanger : « Tout investissement nouveau ou extension d'investissement réalisé à Tanger, bénéficiera automatiquement de la totalité des avantages prévus par le Code des investissements : remboursement des droits de douane sur le matériel importé, réduction du droit d'apport,

suppression de la patente, amortissement accéléré, garantie de retransfert. En outre, mesure complètement nouvelle au Maroc, l'acquisition des terrains industriels sera exonérée du droit de mutation ».

D) — *Conséquences de l'abrogation de la Charte :*

1) — Huit cents sociétés ont été dissoutes et transférées à l'étranger, notamment en Suisse et à Panama.

2) — La hausse du coût de la vie, notamment en ce qui concerne les denrées alimentaires a durement touché les populations déshéritées :

- Le sucre est passé de 50 à 110 francs (anciens) le Kg ;
- L'huile d'olive de 200 à 290 francs le litre ;
- La farine de 35 à 50 francs le Kg.

3) — L'industrialisation espérée ne s'est pas produite : en 1965, 68 entreprises industrielles emploient 3050 ouvriers contre 90 entreprises en 1957 employant 2551 ouvriers, soit 499 nouveaux emplois créés dans l'industrie en huit ans.

Une pénible reconversion, mais actuellement réalisée, fait que ces entreprises travaillent pour le marché intérieur et non plus pour l'exportation comme c'était le cas auparavant. Un projet de chantier naval était prévu par le Plan quinquennal 1960-1964 qui devait employer 400 ouvriers ; il n'a jamais été réalisé. Pourtant, l'échec de l'industrialisation était prévisible à double titre :

- à cause de l'étroitesse du marché intérieur ;
- à cause de l'isolement économique de Tanger par rapport au reste du Pays ; à plus d'un titre, Tanger peut être comparée à une île : (14)

« Tanger, qui jouit d'une situation géographique exceptionnelle, sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées du monde, ne dispose pas d'un hinterland important. En effet, les contreforts de la chaîne du Rif isolent Tanger du reste du Royaume..

L'hinterland de Tanger se confond avec le territoire de l'actuelle Province de Tétouan : plaines du Fahs et du Loukkos et contreforts du Pré-Rif.

Au Sud de cette province, tout s'oriente naturellement vers les ports de l'Atlantique : Kenitra et surtout Casablanca ; et Tanger ne peut espérer désormais concurrencer Casablanca, première plate-forme économique du pays, pour la commercialisation des produits importés ».

(14) Pierre Mas, « Tanger, une île ? ». Revue de géographie du Maroc n° 1 et 2, 1962, Rabat.

C'est pourquoi les pouvoirs publics ont enfin décidé de porter leurs efforts sur l'aménagement du Port de TANGER : son extension et la création d'une zone franche pouvaient seules permettre le démarrage de l'économie de la ville.

Section IV — L'Administration publique et le développement du Port de TANGER.

Il existe des liens de dépendances réciproques et très étroits entre la zone franche et le port de TANGER : en principe, la zone franche devrait contribuer au développement du port en y attirant les navires ; par ailleurs, le port devrait contribuer au développement de la zone franche parce qu'il occupe une position géographique privilégiée ; comme nous l'avons déjà dit, plus de 50.000 navires ont franchi le Déroit de Gibraltar, durant l'année 1962.

A) — Généralités :

Situé au pied de la ville et dans la partie de la baie de TANGER qui s'ouvre entre le plateau du Marshan, à l'Ouest, et la pointe Malabata, à l'Est, le port de TANGER est constitué par :

- Un brise-lames de 1.300 mètres de longueur, comportant sur sa face Sud des quais ou peuvent accoster les grands navires ;
- Un port intérieur, appelé Bassin à Barcasses, où peuvent entrer les petits navires.

Les Coordonnées géographiques du port sont (Musoir Nord du Bassin à Barcasses) :

- Latitude : 35° 47' 02" N.
- Longitude : 5° 48' 16" O.

Les marées ont un marnage variant de 2,30 m en vive eau, à 1 mètre en morte eau. Le régime des vents est essentiellement local. Les vents dominants sont d'Est ou de Nord-Est, de Mars à Octobre, et de Sud-Ouest d'Octobre à Mars. La brume, relativement rare, survient surtout l'été, à l'aube par beau temps et se dissipe généralement au milieu de la matinée. Les pluies sont fréquentes et abondantes à la fin d'hiver, principalement au cours des mois de janvier et de février. Elles prennent alors la forme d'averses. Au cours du reste de l'année, c'est-à-dire d'avril à novembre, les pluies sont pratiquement inexistantes.

La baie de TANGER offre aux navires de toutes dimensions des mouillages d'assez bonne tenue, par fonds de sable. Elle est bien protégée des vents des secteurs Sud, Sud-Ouest et Ouest. Elle est par contre exposée aux vents de Nord-Est, la partie de la rade située au Sud du brise-lames est à l'abri des vents et des houles de Nord-Ouest.

I) — Les quais.

- 1 — *Le brise-lames.*

Le brise-lames, amorcé au pied du plateau du Marshan, a actuellement 1310 mètres de longueur. Il est, en moyenne orienté Ouest-Est. Trois quais d'accostage et un poste d'amarrage pour pétroliers ont été construits le long du brise-lames. Ce sont, en partant de l'Est :

- le quai d'Escale (P.M. 700) de 260 mètres de longueur, accessible aux navires calant 8,50 m (28 pieds) ;
- le quai Intermédiaire (P.M. 400) de 150 mètres de longueur, accessibles aux navires calant 8 mètres (26 à 27 pieds) ;
- le quai Intérieur (P.M. 300) de 163 mètres de longueur, le long duquel les fonds varient de 7 mètres (extrémité Est) à 3,50 m (extrémité Ouest) ;
- le poste pétrolier, fond 12 m.

Chacun de ces quais est pourvu d'une gare maritime. Les quais Intermédiaire et Intérieur sont pourvus de passerelles spéciales relevables pour l'embarquement direct, et à toute heure de marée, des voitures et camions jusqu'à 15 tonnes sur les navires transbordant spéciaux pour automobiles. Les quais du brise-lames ne sont pas munis de grues. En cas de nécessité, les grues mobiles du Port peuvent y travailler.

2 — *Le nouveau môle.*

Le nouveau môle (mis en service fin 1963) comporte :

- un quai de 200 mètres orienté O.N.O. E.S.E. accessible aux bâtiments calant 3 mètres.
- Un quai de 330 mètres, orienté S.O.-N.E. les fonds étant de 9 mètres au-dessous de 0 le long de 120 mètres les plus Nord et de 6 mètres sur les 210 autres mètres.

3 — *Le bassin à barcasses.*

Le port Intérieur, dit Bassin à barcasses, est protégé des vents d'Est par un petit brise-lames de 130 mètres de longueur dit jetée du Yachting et par deux petites jetées laissant entre-elles une passe de 60 mètres.

Ce port comprend trois bassins, séparés par deux môles le long desquels sont aménagés des quais d'accostage :

- le bassin du Yacht-Club, au Sud ;
- le bassin du Commerce, au Centre ;
- le bassin des Pêcheurs, au Nord.

Les bassins du Yacht-Club et des Pêcheurs sont accessibles seulement aux très petits navires de 1,50 m à 1,70 m de tirant d'eau. Le bassin du Commerce est accessible à marée haute aux navires de 4,20 m (14 pieds) de tirant d'eau et de 60 à 70 mètres de longueur. Il comporte deux quais de 60 mètres, un quai de 80 mètres et un quai de 130 mètres. Ces quais sont munis de grues sur rail de 3 à 10 tonnes.

II) — Les terre-pleins et les magasins.**1 — Les terre-pleins.**

Les terre-pleins ont une superficie de 19.000 m². Le nouveau môle représente avec les terre-pleins adjacents une superficie de 100.000 m². Des projets d'aménagement sont en cours. Le raccordement ferroviaire passe devant les gares des transbordeurs et parvient jusqu'à la gare du quai au long cours ; un embranchement dessert le parc aux hydrocarbures. Dans l'avenir, le raccordement ferroviaire doit également desservir le nouveau môle.

2 — Les magasins.

Les magasins couverts ont une superficie totale de 15.200 m² se décomposant ainsi :

- SOCIETE DU PORT DE TANGER : magasins et hangars, garages couverts pour automobiles.
- SOCIETE DES MAGASINS GENERAUX ET ENPREPOTS DU PORT DE TANGER (dans l'enceinte portuaire) : magasins et hangars : 3.300 m².

3 — Le parc à hydrocarbures.

Le parc à hydrocarbures de la Société Shell est relié par pipe-line au quai pétrolier. Capacité de stockage : 12.500 m³. Il est desservi par la voie ferrée qui passe également devant le parc à bitume de la Société Esso, relié par pipe-line au « quai de Gibraltar ». Capacité de stockage : 1.200 m³. Il comporte une installation de transformation préparant des émulsions de bitume pour les besoins de toute la zone Nord du Maroc.

III) — Services techniques du port.**1 — Appareils de levage et de manutention.**

L'outillage du Port, appartenant à la Société du Port de TANGER, comprend :

a) Engins à terre :

- un Titan sur rails Diésel électrique de 100 tonnes,
- 3 grues électriques de 3 tonnes sur rails (bassins à barcasses),
- 5 grues à vapeur de 3 à 10 tonnes sur rails (bassin à barcasse),
- 1 grue Diésel de 3 tonnes 5 sur rails (bassin à barcasse),
- 2 grues mobiles Diésel électriques sur pneus de 11 tonnes,
- 1 grue mobile sur chenilles de 3 tonnes,
- 9 tracteurs,
- 16 remorques de 15 tonnes,
- 19 remorques de 5 à 8 tonnes.

b) *Engins flottants* :

- 1 remorqueur Diésel de 500 CV. « Ghouroub »,
- 1 remorqueur Diésel de 375 CV. « El Hillal »,
- 1 remorqueur Diésel de 250 CV. « Moulay Ali »,
- 1 drague flottante de 5 tonnes,
- 2 chalands de 10 à 90 tonnes,
- 1 chaloupe de scaphandrier,
- 3 vedettes de pilotage et amarrage,
- 2 citernes à eau automotrices de 50 tonnes,
- 1 chaland à clapets de 70 tonnes.

2 — *Ravitaillement, Ateliers, Sauvetage.*

Le ravitaillement en vivres frais et de conserves est assuré par de nombreuses schipchangers. Le ravitaillement en eau douce, d'excellente qualité, est assuré par des prises d'eau aux différents quais d'accostage et par deux citernes automotrices appartenant à la Société du port.

La Société du Port possède :

- des ateliers de construction de chalands et de réparations,
- un clip avec treuil de halage à vapeur et chariots sur lequel peuvent être montés les petits navires jusqu'à 120 tonneaux environ.

Enfin, un des remorqueurs à Diésel de la Société du Port (500 CV.) muni de pompes d'épuisement de 200 tonnes-heure, est susceptible de porter assistance à des navires de tonnage moyen dans les parages du Détroit de Gibraltar. Un canot de sauvetage, le « Sinbad el Bahri » (2 moteurs Baudouin), insubmersible, inchavirable, construit aux ateliers de Sartrouville, est affecté par l'Œuvre Royale de sauvetage des Vies Humaine en Mer au Port de TANGER. Il est géré par un Comité local dont le siège est au Quartier Maritime.

3 — *La station de désinsectisation. Le Lazaret vétérinaire.*

La station de désinsectisation, gérée par l'Institut National de la Recherche Agronomique (Inspection Régionale de la Protection des Végétaux), comporte une cuve à gaz de 30 m³, une de 20 m³ et une cuve auxiliaire de 2 m³. Tous les produits végétaux importés par le port, l'aéroport (et par la voie postale) passent obligatoirement par la Station de désinsectisation. Le tarif est de 1 dirham le m³.

L'Office Chérifien d'Exportation dispose, pour ses opérations, d'un local aménagé spécialement à proximité des magasins.

Un lazaret vétérinaire, dont la construction a été achevée en 1962, est géré par le Service Vétérinaire de la Province de TANGER. Est soumise à son contrôle l'importation des animaux et des produits vétérinaires.

B) — *Les résultats.*

a) L'activité du port de TANGER est en grande partie constituée par les mouvements des transbordeurs sur Algésiras et Gibraltar et les escales des courriers réguliers (Cie. PAQUET) : 900 à 1.000 par an, soit 50 pour cent des escales en 1963.

Le mouvement des voitures accompagnées (comme celui des passagers) est concentré sur les mois d'été. La courbe est très brutale : d'une moyenne d'entrées et de sorties de voitures de 1500 par mois (Novembre à Février 1962), on passe à 6.000 courant Juin, puis à 11.000 en Juillet et Août pour redescendre également brutalement courant Septembre (15).

L'augmentation du mouvement touristique est très net depuis 1962.

Mais dans l'ensemble, le tonnage manipulé a régulièrement baissé de 1959 à 1963 :

Année	Tonnage
1959	239.672
1960	200.140
1961	201.379
1962	196.181
1963	124.346

C'est pourquoi les pouvoirs publics ont été amenés à prendre des mesures pour permettre la relance des activités portuaires.

b) Les mesures prises : en Août 1964 s'est réunie une Commission Royale pour la Relance économique de TANGER, qui prit les mesures suivantes :

1° — Réserve aux importateurs de Tanger de 10 à 15% des crédits d'importation soumis à répartition pour l'ensemble du Royaume et obligation d'importer par Tanger les marchandises imputées sur les crédits ci-dessus définis.

2° — Importation par Tanger des marchandises destinées à la zone Nord qui, auparavant, passaient par le port de Ceuta.

3° — Importation de 20% des contingents de blé achetés à l'étranger pour les besoins du Maroc, ce qui représente de 50 à 80.000 tonnes par an.

(15) Chiffres de 1963, la meilleure année ; le nombre des passagers lors des croisières et payant le péage du port est en constante augmentation. Il doit figurer pour environ 20.000 passagers en 1963.

4° — Importation d'une partie des denrées fournies par les Etats-Unis pour l'Entraide Nationale (de 40 à 60.000 tonnes par an).

5° — Importation d'un contingent de sucre pour la zone Nord (30.000 tonnes).

(En 1965, ces importations ont pris fin, les raffineries du Maroc suffisant par elles-mêmes aux besoins nationaux).

6° — Exportation par Tanger d'un contingent d'agrumes partant de 60.000 tonnes et devant atteindre 120.000 tonnes en 1966/67.

7° — Exportation par Tanger des produits naturels en provenance de la Zone Nord (crin végétal, alfa et liège).

Les effets de ces mesures se sont faits aussitôt sentir :

— sur le plan du tonnage manipulé :

Année	Tonnes
1964	203.363
1965	360.000

ce tonnage est le plus élevé depuis la création du port.

— sur le plan de la main-d'œuvre :

31.533 journées de travail en 1963
64.564 journées de travail en 1964

En 1963, les dockers permanents travaillaient en moyenne 10 jours par mois. En 1964-65, ils ont travaillé plus de 20 jours par mois.

En 1963, il était très rare d'embaucher des dockers volants. En 1964, le port en a embauché tous les jours de 50 à 150. Le nombre de journées de travail, pour ces dockers, est passé de 3.605 en 1963 à 17.519 en 1964. soit cinq fois plus environ. Cette progression s'est maintenue en 1965.

C — *L'impact des activités portuaires sur l'économie locale.*

Il est possible d'estimer le rôle économique du port dans l'ensemble de l'activité de la ville, tout au moins en ce qui concerne la distribution des salaires.

Les activités portuaires doivent concerner directement 400 à 500 personnes (employé permanents et dockers).

Activités annexes :

la pêche : 400 à 500 employés ;

les conserveries : 87 employés,

les transitaires et consignataires : 100 employés,

stations de conditionnement d'agrumes : 206 employés.

Soit, en tout, 1593 personnes.

La population active locale ayant un travail permanent peut être évaluée à 18.000 personnes ; les activités portuaires, par conséquent, concernent un peu moins de 10% de la population active ayant un travail fixe. Il semble qu'en l'état actuel des choses, ce soit là un chiffre maximum. Or, il y a 18.000 chômeurs dans la ville.

Et l'accroissement des activités portuaires ne peut provenir que de 2 sources :

- un accroissement général des exportations marocaines et par là, un accroissement parallèle du quota réservé au port de Tanger ;
- ou bien un accroissement autonome des activités portuaires par la mise en place d'une zone franche susceptible d'attirer navires et marchandises à la fois.

C'est dans cette dernière voie que semblent s'engager les pouvoirs publics si l'on se réfère aux prévisions du Plan Triennal (1965-67) concernant le développement du port de Tanger :

« Le développement industriel de la zone de Tanger doit se faire essentiellement autour de la zone franche du port : les travaux d'équipement de cette zone franche seront donc poursuivis activement : 100.000 m² de terre-pleins, 50.000 m² de chaussées, 5.000 m² de magasins, raccordement à la voie ferrée, aux réseaux d'eau et d'électricité, outillage, etc...

En dehors de la zone franche, le programme du port de Tanger comprend le renforcement d'ouvrages pour 2.200.000 DH, et l'équipement en superstructure et outillage du nouveau môle pour 2 millions environ.

Au total, les investissements à réaliser dans le port de Tanger au cours de la période triennale s'élèveront à 6.000.000 de dirhams.

Le développement touristique amène à prévoir, en outre :

- 1.000.000 de DH pour l'aménagement d'une gare maritime ;
- 4.200.000 DH pour la réalisation d'un nouvel appontement destiné à recevoir le ou les navires (car-ferry) qui seront mis en service sur la ligne Malaga-Tanger par une société marocaine de navigation ». (16)

Les pouvoirs publics sont arrivés à la conclusion relative à la nécessité d'une zone franche à travers mille tâtonnements qu'il convient à présent d'étudier.

Section V — L'Administration publique et la mise en place de la zone franche.

Henri Fayol répartissait les opérations administratives en cinq groupes :

- *prévoir*, c'est-à-dire scruter l'avenir et dresser le programme d'action ;

(16) Plan Triennal (1965-67), Division de la Coordination économique et du Plan, Rabat, p. 287.

- *organiser*, c'est-à-dire constituer le double organisme matériel et social de l'entreprise ;
- *commander*, c'est-à-dire faire fonctionner le personnel ;
- *coordonner*, c'est-à-dire relier, unir, harmoniser tous les actes et tous les efforts ;
- *contrôler*, c'est-à-dire veiller à ce que tout se passe conformément aux règles établies et aux ordres donnés (17).

C'est avec beaucoup de ténacité que l'Administration marocaine est arrivée à créer, dans les textes, une zone franche apte à fonctionner.

Entre la déclaration d'intention et la publicité du règlement intérieur, six années se sont écoulées. Six ans, cela fait beaucoup de temps perdu, surtout si l'on considère la concurrence acharnée à laquelle se livrent les ports sur le Déroit de Gibraltar pour attirer les navires.

Durant ces six années, les ports de Ceuta et de Gibraltar, principaux concurrents de Tanger, ont connu une expansion considérable ; la chance de Tanger est que ces ports sont limités dans leur développement par le fait qu'ils sont constitués en enclaves étrangères non susceptibles d'extension, l'une sur le territoire marocain (Ceuta), l'autre sur le territoire espagnol (Gibraltar).

Annoncé le 25 octobre 1959, le dahir portant création de la zone franche a été promulgué le 30 décembre 1961, soit deux ans après la déclaration d'intention (dahir n° 1-61-423). En plus de ce dahir, de caractère législatif, trois textes réglementaires ont été promulgués, qui ont constitué, jusqu'à ce jour le cadre institutionnel de la zone franche ; ce sont :

— Le décret ministériel n° 2-61-703 du 22 Rejeb 1381 (30 décembre 1961) relatif à la réalisation de certaines opérations d'achats et de ventes de marchandises étrangères transitant par la zone franche ;

— Le décret ministériel n° 2-61-709 du 22 Rejeb 1381 (30 décembre 1961) sur le régime de la zone franche ;

— Enfin, l'arrêté ministériel 2B. 1103 du 30 janvier 1962 fixant les redevances à percevoir pour l'usage des terrains, locaux et engins de la zone franche.

Toutefois, cette réglementation est vite apparue comme trop rigide, non adaptée aux exigences du commerce international ; c'est pourquoi les autorités marocaines ont été amenées petit à petit à modifier ces textes dans un sens beaucoup plus libéral :

(17) Henri Fayol, « Administration industrielle et générale », Dunod, Paris 1950, p. 1-5, cité par Ali Bedaïr : « Sous-administration et politique du développement en Irak ». Thèse de doctorat, Grenoble, 1935.

— Le décret sur le régime de la zone franche a été successivement amendé par le décret n° 2-62-084 du 5 avril 1962 (29 Chaoual 1381) puis par le décret n° 2-65-023 du 11 février 1965 ;

— L'arrêté sur les redevances en zone franche a été abrogé et remplacé par l'arrêté n° 2B. 1703 du 7 juillet 1965 ;

— Le dahir relatif à la réalisation de certaines opérations en zone franche a été abrogé et remplacé par le décret Royal n° 253-65 du 4 août 1965.

Enfin, le règlement intérieur de la zone franche a été promulgué le 8 décembre 1965, soit six ans après la déclaration d'intention.

Tout ce foisonnement de textes a permis de corriger patiemment les premières erreurs commises, si bien qu'il est possible d'affirmer, qu'en fait, il y a eu création de deux zones franches successives.

A — *La première zone franche* (1961-1964).

Les textes régissant cette première zone franche se caractérisent par une rigidité telle qu'ils enlevaient tout contenu réel à la zone franche ; ils instituaient plutôt un régime dit d'entrepôt douanier.

1 — *Généralités*

— Les marchandises entrent et séjournent dans la zone franche en exonération totale des droits et taxes d'importation et échappent, à l'entrée en provenance de l'étranger et à la sortie de la zone pour la réexportation, à la réglementation du commerce extérieur et les changes, ainsi qu'aux prohibitions et restitutions autres que celles dont l'application est prévue par le dahir institutif.

— L'entrée dans la zone des marchandises en provenance du marché intérieur s'assimile à une exportation définitive.

Les marchandises se trouvant en zone franche ne peuvent être introduites dans le territoire douanier qu'après avoir satisfait aux exigences de la réglementation du commerce extérieur et des changes, et de toutes autres restrictions applicables aux marchandises importées directement de l'étranger.

2 — *Opérations autorisées en zone franche.*

— Sont autorisées, dans la zone franche, toutes opérations de nature commerciale portant sur les marchandises entreposées dans ladite zone, à l'exception des ventes au détail.

Ainsi, les marchandises peuvent être vendues librement entre opérateurs en zone franche.

— Sont aussi autorisées, dans la zone franche, toutes opérations de triage, de mélange, d'assortiment, de criblage, de division, de changement d'emballage, de conservation et toutes autres qui seront déterminées par arrêtés du Ministre des Finances.

3 — Interdictions,

L'entrée dans la zone franche est interdite : aux marchandises en provenance de pays contaminés, dans les conditions prévues par la législation sur la police sanitaire ; aux stupéfiants, aux écrits, imprimés, desseins, affiches, gravures, peintures, photographies, clichés, matrices, reproductions pornographiques, images et tous objets contraires aux bonnes mœurs et de nature à troubler l'ordre public ; à tous produits naturels ou fabriqués portant soit sur eux-mêmes, soit sur des emballages, une marque de fabrique ou de commerce, un nom, un signe, une étiquette ou un motif décoratif comportant une reproduction de l'effigie du Roi ou de celles de membres de la famille royale, de décorations ou emblèmes nationaux, ou de nature à faire croire à l'origine marocaine desdits produits lorsqu'ils sont étrangers.

Cette liste n'est pas limitative : d'autres restrictions peuvent être édictées.

4 — Intervention du Service des Douanes dans la zone franche.

a) — *Limite de cette intervention dans toute zone franche autre que celle de Tanger.*

En règle générale, l'action du Service des Douanes dans une zone franche se borne à la recherche des marchandises prohibées et à l'établissement de statistiques commerciales.

Par contre, toute zone franche est, par définition, assujettie aux deux principes fondamentaux suivants :

— Le Service des Douanes n'a pas la possibilité d'imposer le délai de séjour aux marchandises déposées en zone franche.

— Les marchandises pénétrant dans la zone franche ou exportées vers l'Etranger n'ont pas à être déclarées ni vérifiées.

C'est par ce caractère de non-ingérence du Service des Douanes, que le régime de la zone franche se distingue des régimes de l'entrepôt et de l'Administration temporaire.

b) — *Action du Service des Douanes dans la zone franche de Tanger*

Cette action enlève toute signification à la zone franche car elle impose un délai de séjour aux marchandises et procède à une vérification très poussée des marchandises entrant en zone franche.

1) *Durée de séjour des marchandises en zone franche.*

L'article 4 du dahir dispose que :

« Le délai de séjour des marchandises dans la zone franche est fixé par décret ». A l'expiration du délai, l'exploitant de la zone franche est autorisé à faire mettre en vente les marchandises dans les conditions fixées par le Ministre des Travaux Publics. L'article 4 du décret

sus-visé dispose que : « le délai de séjour des marchandises dans la zone franche est fixé à deux ans ». Passé ce délai, les marchandises doivent être obligatoirement réexportées.

Par contre, aucun décret n'est venu préciser les conditions dans lesquelles les marchandises pouvaient être vendues après ce délai de deux ans.

Il n'en reste pas moins que cette mesure restrictive enlève à la zone franche de Tanger un grand nombre de ses possibilités.

Il nous reste encore à connaître une autre mesure restrictive, encore plus grave sur le plan économique celle-ci.

2) *Problèmes des redevances en zone franche.*

L'article 13 du dahir dispose que : « l'entrée en zone franche des marchandises donne lieu, au profit de l'Etat, au paiement d'une redevance dont le taux, l'assiette et les modalités de perception sont fixées par le décret ».

Article 3 du décret : « la redevance prévue à l'article 13 du dahir n° 1-61-426 susvisé, est fixée à cinq pour cent de la valeur des marchandises entrant en zone franche ». Cette redevance a été ramenée à 1% par décret du 5 avril 1962 n° 2-62-084 (29 Chaoual 1381).

Cette disposition enlève aussi beaucoup de sa signification à la zone franche de Tanger car elle entraîne une double conséquence :

— La perception de cette redevance par l'Administration des Douanes rend nécessaire le contrôle de la valeur des marchandises, partant de leur nature et de leur quantité, et, par conséquent, une déclaration sommaire de ces mêmes éléments doit être établie par les destinataires des marchandises au moment de l'entrée de celles-ci en zone franche.

— L'existence de cette redevance ne favorisera pas la venue des marchandises en zone franche et celle-ci ne pourra pas ambitionner de jouer un jour le rôle de redistributrice internationale.

5 — **Le Financement des opérations en zone franche : le système des « comptes transit - libre ».**

Les Comptes « transit-libre » existaient avant la zone franche. Néanmoins, leur réglementation a été définie et précisée par un décret n° 2-61-708 du 23 Rejeb 1381 (30 décembre 1961) et une circulaire de l'Office des Changes datée également du 30 décembre 1961.

a) — *Le compte « transit-libre ».*

Son principe :

L'article 2 du décret dispose que : « le règlement des achats et des ventes (en zone franche) doit s'effectuer en devises convertibles par débit ou crédit de comptes spéciaux dénommés comptes « transit-

libre » et ouverts chez les banques de Tanger ayant la qualité d'Intermédiaire Agréé auprès de l'Office des Changes ».

Conditions d'ouverture d'un compte :

Ces conditions sont au nombre de deux :

— première condition : seules les personnes physiques ayant la qualité de résident au sens de la réglementation des changes et les établissements au MAROC de personnes morales peuvent demander l'ouverture d'un Compte « transit-libre ».

— deuxième condition : très restrictive : les personnes susnommées doivent être inscrites au registre du commerce ou, si elles ne le sont pas, elles ont un délai de six mois, à partir du 30 décembre 1961 pour le faire (article premier). Cette disposition limite singulièrement les possibilités de développement de la zone franche, dans la mesure où ce délai de six mois interdit à d'autres personnes d'opérer en zone franche passé ce délai.

b) — *Les problèmes que soulève l'institution des comptes « transit-libre ».*

L'article 3 du décret dispose que : « les titulaires de comptes « transit-libre » sont autorisés à se faire consentir des crédits à l'étranger pour le financement de leurs achats de marchandises ».

Mais cette autorisation est conçue, elle aussi, de façon très restrictive. En effet, le remboursement de ces crédits doit intervenir dans un délai maximum de trois mois à compter de l'arrivée des marchandises dans la zone franche.

Cette disposition empêche la demande de crédits à moyen terme qui sont nécessaires dans les échanges internationaux et qui contribuent au développement de ceux-ci.

B — *Les premiers résultats de la zone franche.*

La réglementation rigide de la zone franche n'a pas permis à celle-ci de connaître l'essor attendu ; les résultats sont limités.

Tableau I : Les résultats de la zone franche

	Colis unités	Poids (Kgs)	Valeur (Dh)
4 ^e trimestre 64	2.835	53.608	515.921
1 ^{er} trimestre 65	3.439	86.575	768.855
2 ^e trimestre 65	4.590	101.119	877.237
3 ^e trimestre 65	5.308	125.833	922.262

Tableau II : Part de la zone franche dans le trafic importation du port

	Entrées en zone franche (Tonnes)	Imports du port (Tonnes)	%
4 ^e trimestre 64	53,608	42.921	0,13
1 ^{er} trimestre 65	86,575	40.224	0,22
3 ^e trimestre 65	101,119	37.172	0,27
4 ^e trimestre 65	125,833	57.185	0,22

Les entrées en zone franche sont constituées en grande partie de cigarettes, de whisky, de liqueurs, d'articles dit « touristiques » (postes de télévision, appareils photographiques, etc...) ; cependant, pour contre-carrer la contrebande possible, est appliqué le dahir n° 1-58-05 du 14 février 1958, relatif au rayon des douanes, listes des marchandises soumises à restriction de tonnage : tous les produits cités ci-dessus ne peuvent être importés ou exportés par des navires d'un tonnage inférieur à 100 tonneaux de jauge nette.

Néanmoins, on peut actuellement enregistrer deux résultats significatifs qui, s'ils se précisaient, entraîneraient l'essor de la zone franche et confirmeraient son caractère de centre international de redistribution des marchandises.

Le 1^{er} résultat concerne le café importé d'Amérique Latine et d'Afrique Occidentale qui, mélangé en zone franche, est réexporté à destination de l'Europe.

Le 2^em résultat concerne le sucre, acheté notamment par les pays socialistes et transitant par Tanger pour être réexporté vers d'autres pays.

Ces deux opérations n'ont porté que sur des quantités limitées : 3.000 tonnes pour le sucre (en 1963), et moins de 2.000 tonnes pour le café (1964-65), mais elles sont susceptibles d'être développées.

C — La seconde zone franche.

I) Le règlement financier des opérations :

a) — Le principe :

Les opérations de commerce et de courtage international réalisées au titre de la zone franche du Port de Tanger, avec ou sans transit des marchandises par ladite zone, s'effectuent au bénéfice d'une liberté totale, quels que soient la nationalité et le lieu de résidence de l'opérateur (article 1^{er} du Décret Royal n° 258-65 du 4 août 1965).

Ces opérations ne sont soumises ni à la réglementation douanière, ni à la réglementation fiscale, ni à la réglementation des changes.

b) Les opérateurs :

Le décret royal distingue deux sortes d'opérateurs, selon le degré de liberté de financement qui leur est accordée.

Peuvent se faire ouvrir librement des comptes en devises étrangères chez les banques établies à Tanger et les utiliser librement pour le règlement de leurs opérations :

- les personnes morales ayant leur siège social à l'étranger ;
- les personnes physiques (même de nationalité marocaine) résidant habituellement à l'étranger,
- et les personnes physiques de nationalité étrangère résidant habituellement au Maroc.

Par contre,

— les personnes physiques de nationalité marocaine résidant habituellement au Maroc,

— et les personnes morales ayant leur siège social au Maroc, peuvent se faire ouvrir des comptes dits « comptes tangérois en devises » de deux façons seulement : soit, librement, par virement des disponibilités des comptes transit-libre (créés après l'abrogation de la Charte Royale) ; soit, sur l'autorisation du ministre des finances, au moyen des avoirs à l'étranger non obligatoirement cessibles et déclarés. Quels sont ces avoirs ? L'article 9 du dahir n° 1-59-358 du 17 octobre 1959 (14 Débia II 1379) le précise :

« Lorsque les biens et avoirs à déclarer par une même personne ne dépassent pas au total une valeur de vingt cinq mille francs, leur propriétaire est dispensé de l'obligation de déclaration... »

D'autre part, un autre dahir, n° 1-61-427 du 30 décembre 1961 (22 Rejeb 1381), déclare en substance que : « Les personnes physiques de nationalité marocaine et les personnes morales ayant leur siège social au Maroc, qui ont conservé des avoirs à l'étranger sans se conformer au dahir du 17 octobre 1959, n'encourront pas les peines prévues par ledit dahir, si elles déclarent à l'Office des Changes leurs avoirs à l'étranger, dans un délai de 6 mois » (article 1^{er}).

« Les avoirs en devises convertibles non obligatoirement cessibles et déclarés, peuvent être affectés aux opérations d'achats et de ventes de marchandises transitant par la zone franche du port de Tanger » (article 2).

c) — Appréciation.

Il y a, par conséquent, des conditions restrictives concernant l'agrément en zone franche d'opérateurs marocains. Cette situation n'ira pas sans soulever de nombreuses difficultés ; car, dans la mesure où

la zone franche connaîtra un grand essor, les hommes d'affaires marocains ne comprendront pas d'en être tenu à l'écart ; il y a là, en plus, une sorte de pénalisation pour ceux qui, obéissant à la loi, ont rapatrié leurs avoirs à l'étranger.

Une décision du Ministre de l'Economie Nationale du 15 novembre 1961 attribuant une dotation de devises équivalant 20 millions de dirhams aux coopératives groupant les commerçants tangérois qui ne disposaient pas d'avoir à l'étranger et ne pouvaient donc pas alimenter un compte transit-libre.

Il est impossible de savoir, en l'état actuel des choses, si cette décision est maintenue ou non ; toujours est-il que le montant de ces allocations-devises ne peut être que soumis à fluctuations ; car cette attribution entrerait dans le cadre économique général et de l'équilibre global de la balance des paiements du Maroc.

Autre source de difficultés : le contrôle des opérations financières ; en principe, ce contrôle est laissé aux banques qui sont tenues de s'assurer que les règlements qu'elles effectuent d'ordre de leurs clients correspondent effectivement à des opérations de courtage international.

Le problème majeur est d'éviter les tensions sur le franc ; le fait d'interdire l'emploi du dirham dans le règlement des opérations ne constitue pas une solution, car, en tout état de cause, cela n'empêchera pas le Comité Monétaire de la Zone franc de réagir si les circonstances l'exigent ; à ce sujet, il ne faut pas oublier que la Charte Royale a été abrogée sur les injonctions du Comité Monétaire de la zone franc ; celui-ci peut prendre, s'il le veut, plusieurs mesures de rétorsion dont la moindre consisterait à mettre le port de Tanger hors zone franc, ce qui ferait s'écrouler le trafic portuaire actuel.

II) Le règlement intérieur :

a) Généralités :

1 — Définitions :

L'opérateur est une personne physique ou morale qui réalise des opérations de commerce ou de courtage international au titre de la zone franche ;

— le mandataire est une personne physique ou morale qui agit pour le compte d'un opérateur ; il doit produire un pouvoir général ou spécial qui demeure valable tant que sa révocation n'aura pas été notifiée au gérant ;

— le gérant est la personne morale désignée par l'Etat marocain pour assurer la gestion et le fonctionnement de la zone franche ; ce gérant est l'exploitant du port.

2 — Arrivée et entrée des marchandises en zone franche :

La marchandise peut arriver par voie maritime, ou terrestre ou aérienne, ou par l'intermédiaire de l'Administration des Postes. Pour toute entrée en zone franche, l'opérateur propriétaire de la zone franche

ou son mandataire remet au gérant une déclaration par laquelle il indique la valeur et la nature de la marchandise, ainsi que le nombre, le poids, le genre, la marque et la nature des colis qui la contiennent (ce n'est pas, bien entendu, une déclaration douanière).

3 — *Séjour de la marchandise en zone franche :*

Le délai de séjour de la marchandise en zone franche est fixé à deux ans au maximum ; toute marchandise ayant séjourné plus de deux ans est vendue par le gérant si l'opérateur ou son mandataire ne l'a pas évacuée malgré la mise en demeure qui lui en a été faite par le gérant 60 jours avant l'expiration du délai de deux ans.

Le gérant et l'opérateur, dans leurs terre-pleins et magasins respectifs, sont tenus d'inscrire chaque entrée de marchandise dans un « registre de mouvement » dont le modèle sera arrêté par l'administration des Travaux Publics.

Pendant le séjour sur les terre-pleins ou dans les magasins du gérant, les colis et les marchandises qu'ils contiennent ne peuvent faire l'objet d'aucune manipulation autres que celles ayant pour objet de refaire ou consolider les emballages ou d'en reconnaître le contenu ; l'opérateur doit acquitter une taxe de magasinage décomptée par quinzaine grégorienne.

— Pendant son séjour sur le terre-plein ou dans le magasin de l'opérateur, la marchandise peut-être l'objet de triage, de mélange, d'assortissement, de criblage, de division, de changement d'emballage ou de conservation ; cette liste n'est pas limitative et peut être complétée par le ministre chargé des finances.

4 — *Sortie des marchandises de la zone franche :*

La sortie se fait par voie maritime ou terrestre ou aérienne ou par l'intermédiaire de l'Administration des Postes.

La sortie de la marchandise se fait sur déclaration de l'opérateur au plus tard à 15 heures la veille du jour où le mouvement doit avoir lieu.

Les ventes au détail sont interdites à l'intérieur de la zone franche. Toutefois, ne constitue pas une vente au détail la sortie de la zone franche, en quelque quantité que ce soit, de tout ce qui est destiné au ravitaillement des bateaux qui accostent au port de Tanger.

b) *Problèmes de fonctionnement :*

Dans son fonctionnement, la zone franche relève de plusieurs ministères de tutelle.

Son exploitation est assurée par le gérant sous la tutelle du Ministère des Travaux Publics et des Communications.

Le contrôle de cette exploitation est assurée par une commission présidée par le Gouverneur de la Province et comprenant les représentants,

- du Ministère des Travaux Publics et des Communications ;
- du Ministère des Finances ;
- du Ministère du Commerce ;
- du Ministère de l'Industrie et des Mines ;
- de l'exploitant du port ;
- du Gérant de la zone franche ;
- et de quatre opérateurs désignés pour deux ans par le Gouverneur

Cette commission a un rôle très important. Elle décide notamment de l'attribution des terre-pleins à la demande des opérateurs et du contrôle des aménagements que ceux-ci peuvent y réaliser. En ce sens, on peut déplorer que le décret sur le règlement intérieur de la zone franche ne dise rien sur les modalités de fonctionnement de cette Commission. Les questions qui se posent sont les suivantes :

1) La Commission se réunira-t-elle à Tanger ou à Rabat ?

Il est évident, qu'elle devrait se réunir à Tanger, pour une raison d'efficacité ; malheureusement, il faut tenir compte de ce que, « dans les pays en voie de développement, on relève une tendance excessive à la concentration des Services administratifs dans la Capitale, au détriment du reste du pays. Pourtant, une structure administrative qui laisse la plus grande latitude aux régions, aux autorités des Etats fédérés, des provinces, des districts, des villes et des villages, c'est-à-dire là où sont les administrés, est la condition d'une action efficace ». (18)

La commission inter-ministérielle se réunira-t-elle à Tanger ? Il est difficile de le prévoir. Tout au plus, peut-on signaler le cas de l'Office de Commercialisation et d'Exportation (O.C.E.) ; dès sa création, ce sont les agriculteurs qui ont été obligés de se déplacer pour soumettre leurs dossiers au siège central de l'O.C.E..

« Tout se passe comme si le transport des personnes, l'interruption de leur travail - afin de suivre le dossier de leur affaire dans un nombre excessif de bureaux intéressés - était plus facile et posait moins de problèmes au Gouvernement que le « transport » d'attributions aux agents publics de l'Etat en province ». (19).

2) La commission se réunira-t-elle régulièrement ?

Aucun texte n'est venu préciser le nombre de réunions que doit tenir la Commission, se réunira-t-elle souvent ou sera-t-elle mise en veilleuse ? Tel est l'autre problème qui se pose. Il est difficile de prévoir

(18) ONU, Manuel d'Administration publique, New-York 1964, p. 70.

(19) Ali Bédair, op. cit. p. 137.

sa solution à l'avance ; tout au plus, peut-on citer le cas d'une Entreprise de Tanger qui a renoncé à exporter au Libéria, par ce que la Commission inter-ministérielle chargée de lui attribuer une prime à l'exportation, ne s'était pas réunie pendant deux ans, sans fournir d'explication à l'Entreprise en cause.

3) Les Membres de la Commission changeront-ils constamment ?

Il est important, pour le bon fonctionnement de la zone franche que les membres de la commission connaissent les problèmes posés et pour cela, il faudrait les assurer d'une certaine permanence au sein de la Commission.

Cette stabilité dans la fonction sera-t-elle assurée ? Il est difficile de le prévoir. On ne peut que citer le cas de l'Office National de Modernisation Rurale : « On est obligé de constater qu'il règne à l'O.N.M.R. comme en beaucoup d'autres Administrations marocaines, une instabilité de plus en plus malade. En trois ans, elle a changé six fois de directeur. Et chacun de ces changements est accompagné d'un remue-ménage du haut en bas de l'échelle ». (20).

*
**

Tels sont les difficiles problèmes que l'Administration marocaine doit résoudre ; de leur solution dépendront le bon fonctionnement de la zone franche et son essor et, en définitive, la prospérité de toute la ville de Tanger.

(20) Jacques Dubois : « Pour une réforme de l'administration agricole au Maroc » Tiers-Monde, 1965, p. 123.

ANNEXE

LISTE DE PAYS PAR ORDRE ALPHABETIQUE AYANT COMMERCE AVEC LA ZONE DE TANGER AU COURS DES ANNEES 1948-1952

Afrique Equat. Française	Egypte
Afrique Occ. Française	Equateur
Algérie	Espagne
Allemagne	Etats Unis d'Amérique
Arabie	Ethiopie
Arabie Div.	Europe Div.
Argentine	Finlande
Australie	France
Autriche	Formose
Belgo-Lux	Grande Bretagne
Birmanie	Grèce
Bolivie	Guadeloupe
Brésil	Guatemala
Cameroun	Guyane Française
Canada	Haïti
Canaries	Hong-Kong
Chili	Hongrie
Chine	Indes Anglaises
Colombie	Indes Françaises
Costa Rica	Indochine
Cuba	Indonésie
Danemark	Irak
Dominicaine (République)	Iran

Irlande	Suède
Israël	Suisse
Italie	Syrie
Japon	Tchécoslovaquie
Liban	Territ. Belg. Afrique
Libéria	» Brit. Afrique
Madagascar	» Brit. Amérique
Malaisie Brit.	» Brit. Asie
Mandchourie	» Brit. Méditerranée
Martinique	» Esp. Afrique
Méxique	» EU. Amér. Centrale
Norvège	» Holl. Amérique
Pakistan	» Holl. Asie
Palestine	» Ital. Afrique
Panama	» Port. Afrique
Paraguay	» Port. Afrique
Pays Bas	» Port. Asie
Pérou	Tunisie
Perse	Turquie
Philippines	Union Indienne
Pologne	Union Sud Afr.
Portugal	U.R.S.S.
Réunion	Uruguay
Roumanie	Vénézuéla
Siam	Yougoslavie

Source : Relevé par le Bureau des Affaires Economiques, des Statistiques
Douanières.