

Le débouché maritime du Maroc oriental : Un conflit des intérêts commerciaux entre les autorités du protectorat marocain et celles de la colonie algérienne (1914-1956).

The sea outlet of eastern Morocco.

A conflict of commercial interests between the Moroccan protectorate authorities and those of the Algerian colony (1914-1956)

Dr. LABBI Imad

Histoire contemporaine

Ministère de l'éducation nationale, Maroc

E-mail prof : imad.labbi@gmail.com

Reçu le : 26.09.2020	Révisé le : 10.10.2020	Accepté le : 13.10.2020
-----------------------------	-------------------------------	--------------------------------

Le résumé :

Le Maroc oriental occupait, pendant le protectorat français, une place particulière dans l'économie générale du royaume. C'est une région isolée par les montagnes de l'Atlas et du Rif et la région aride s'étendant d'Aioun Sidi Molouk à Taza de la côte atlantique Marocaine. Mais malgré cela, elle lui est restée liée politiquement et administrativement, au contraire en raison de sa situation géographique, le Maroc oriental s'est vu contraint de rechercher des débouchés commerciaux et maritimes dans le secteur algérien d'Oran, qui en est séparé par des frontières politiques et douanières.

Le choix du port maritime le plus approprié pour le Maroc oriental a fait l'objet de conflits et de tensions entre les gouvernements marocain et algérien. Ces conflits étaient étroitement liés à la défense de chaque gouvernement de ses intérêts commerciaux.

Mots clefs : port, chemin de fer, Saïdia, Nemours, Oran, intérêts commerciaux.

Abstract:

The eastern Morocco occupied, during the French protectorate, a particular place in the general economy of the kingdom. It is a region separated by the Atlas and the Rif and the arid region which stretches from Aioun Sidi Molouk to Taza from the Atlantic coast of Morocco. However in spite of this, the region is kept linked politically and administratively to it ,and because of its geographic location, the eastern Morocco found itself forced to look for commercial and maritime outlets in the Algerian sector of Oran, which was separated by political and customs borders.

The choice of the most appropriate maritime port for eastern Morocco was subject to tensions and conflicts between the Moroccan and the Algerian governments. These conflicts were strictly linked to the defense of each government's commercial interests.

Key words: port, railway, Saidia, Nemours, Oran, commercial interests.

E-mail d'envoi: imad.labbi@gmail.com

Le débouché maritime du Maroc oriental : Un conflit des intérêts commerciaux entre les autorités du protectorat marocain et celles de la colonie algérienne (1914-1956).

Introduction :

La recherche d'un débouché direct vers la mer, que ce soit pour le chargement ou le déchargement de marchandises, constitue toujours la préoccupation commerciale la plus importante de toute région, et c'est le cas de l'Est du Maroc, qui a connu un développement économique rapide¹. La question de ce débouché maritime a été soulevée depuis 1914², et malgré la reconnaissance que le port de Melilla est le plus proche et le plus approprié³, la liaison de certaines zones d'influence française avec le port espagnol est restée improbable, car elle nuirait aux intérêts économiques français.

À partir de là, plusieurs revendications se sont manifestées pour relier le Maroc oriental à un débouché maritime loin de la zone espagnole⁴. Mais les chemins de fer qui permettraient cette liaison n'étaient encore que des projets sur papier, ce qui faisait croire à certains que le port d'Oran constituera inévitablement un débouché maritime pour les deux régions du centre et de l'Est du Maroc, dès qu'une ligne de chemin de fer liera Fès à Taza puis Taza à Oujda. Cependant, la distance de ce port à Oujda, environ 250 km, aurait quelque peu gêné les opérations d'importation et d'exportation de marchandises, puisque le temps serait perdu et les coûts augmenteraient.

1. Le Maroc face aux pressions algériennes.

La recherche d'un port maritime pour l'Est du Maroc se limitait initialement au choix de l'un des ports algériens, et on pensait qu'une fois les travaux du port de Nemours achevés au cours de l'année 1916 au plus tard, le courant commercial se tournerait vers lui au détriment d'Oran, car les céréales, le bois et les minéraux ne supporteront pas les frais de transport importants. Donc la longueur de la distance sera un facteur déterminant du choix du port le plus adapté⁵. En effet, depuis l'année 1920 des pétitions ont été déposées pour ouvrir la porte à des négociations entre le gouverneur général d'Algérie, Jean-Baptiste Abel, et le résident général au Maroc, Hubert Lyautey, afin de faire du port de Nemours un port maritime pour l'Est du

¹ . Le temps, n°26029, soixante douzième années, Paris, jeudi 1er décembre 1932, p.6.

² . La première tentative marocaine d'établir un port à Saïdia au cours du XXe siècle remonte à 1905, lorsque le sultan, Moulay Abdel Aziz, approuva ce projet, et montra sa ferme détermination de le confier à des entreprises allemandes, en échange de l'extraction de 40% des recettes douanières de ce futur port. Cependant, l'intervention britannique a empêché ce projet de voir le jour, dans le but de barrer la route aux Allemands à prendre pied sur la côte de la Méditerranée occidentale. Voir : Le grand écho du Nord et du Pas-de-Calais, n°179, 87e année, Lille mercredi 28 juin 1905, p.2.

³ . L'un des rapports espagnols a proposé la création d'une nouvelle douane à «Ras Alma» qui serait plus attractif pour le flux commercial, aux dépens du port de Melilla, à travers:

- Exempter les marchandises déchargées au nouveau port de toutes taxes.
- Réduire la distance de 154 km reliant Oujda et Melilla à 88 km.
- Réduire la durée pendant laquelle les chariots remorqués parcourent cette distance à deux jours au lieu de 5 jours, en réduisant ainsi les coûts à moitié.

(DE LAS CAGIGAS, 1918 :10-19)

⁴ . L'Écho d'Alger, n°6992, 17e année, Alger, vendredi 30 novembre 1928, p.1.

⁵ . Le courrier de Tlemcen, n°5040, soixantième année, Oran, vendredi 24 avril 1914, p.2.

Maroc⁶. Cependant, ce port manquait toujours d'une ligne de chemins de fer qui l'alimentait, et son activité commerciale reposait davantage sur les échanges avec l'intérieur qu'avec la mer (DE LAS CAGIGAS, 1918 :10-19).

Malgré la proximité du port de Nemours à Oujda par rapport au port d'Oran, ce dernier restait le débouché maritime du Maroc oriental, et le seul centre d'attraction pour ses produits, et il n'avait pas pensé avant 1928 à le remplacer par un autre port, car la liaison ferroviaire entre Oujda et Oran était apparemment suffisante pour supporter le mouvement commercial⁷. Mais avec le début de la découverte des richesses minérales à Bouarfa, l'intérêt de l'Est du Maroc s'est tourné vers le port de Nemours, notamment avec le démarrage des travaux ferroviaires entre Oujda et Bouarfa, et la prise de la décision de relier Maghnia à Nemours.

La disponibilité d'un accès direct à la Méditerranée a été la préoccupation la plus importante de l'Est du Maroc, notamment avec le démarrage de l'exploitation de ses richesses minérales⁸. Toute la région s'étendant d'Oujda à Bouarfa bénéficiera de l'achèvement des travaux ferroviaires qui les relieront, comme Berguent, qui était un grand centre d'achat de moutons, en plus de son couvert végétal susceptible d'être exploitable d'une manière intense, où on retrouve les forêts de cèdres et d'Alfa⁹.

Le développement croissant de l'économie du Maroc oriental a nécessité la recherche d'un port maritime plus pratique et plus proche. Ce qui a été approuvé par la Cinquième Conférence Nord-africaine, tenue à Rabat le 6 juillet 1928, lorsque le résident général du Maroc, Théodore Steeg, a déclaré que la seule solution pour que le Maroc oriental ait un port maritime approprié, est de recourir à un port déjà existant, de l'aménager, de l'équiper et de le relier à une ligne ferroviaire normale. Il a été provisoirement convenu entre les représentants des trois colonies françaises (Maroc, Algérie et Tunisie), lors de cette conférence, que le Maroc prendrait en charge les coûts de mise en place d'une ligne ferroviaire normale entre Oujda et Nemours, selon un itinéraire direct, avec l'aide du revenu de la taxe spéciale (2,5%) extraite à la douane de Taza depuis 1923¹⁰. Alors que l'Algérie est chargée de relier Maghnia à cette ligne, et également de développer le port de Nemour, afin qu'il puisse absorber le volume croissant des échanges, en utilisant les autres revenus de la taxe spéciale susmentionnée extraite à Taza depuis le 14 juillet 1928¹¹. Donc le sol algérien bénéficiera d'une grande partie de la puissance économique du Maroc, puisque une nouvelle porte sera ouverte au détriment des intérêts espagnols à Melilla¹².

Cependant, la nouvelle du retrait du Maroc des accords conclus lors de la précédente conférence, relative à la détermination du port maritime le plus approprié pour le Maroc oriental

6 . L'Écho d'Alger, n°6992, 17e année, Alger, vendredi 30 novembre 1928, p.1

7 . Le journal général des travaux publics & bâtiments, n°466, nouvelle série, 44e année, Alger, samedi 7 juin 1930, p.4.

8 . La Croix, n°15 482, 54e année, Paris, jeudi 10 août 1933, p.4.

9 . L'Afrique du Nord illustrée, n°455, nouvelle série, 25e année, Alger, 18 janvier 1930, p.9.

10 . Au milieu du conflit économique entre le Maroc et l'Algérie sur la nature du régime douanier appliqué au Maroc oriental, le Maroc a mis en place une barrière douanière à laquelle il impose une taxe de 2,5% de la valeur de la marchandise qui traverse l'Est du Maroc vers son Ouest, de sorte qu'elle soit égale au taux des taxes de douane prélevées sur les marchandises importées à travers la côte atlantique.

11 . Journal des débats politiques et littéraires, n°190, 140e année, Paris, lundi 9 juillet 1928, p.2.

12 . Courrier maritime Nord-africain, n°66, deuxième année, Alger, lundi 23 juillet 1928, p.1.

Le débouché maritime du Maroc oriental : Un conflit des intérêts commerciaux entre les autorités du protectorat marocain et celles de la colonie algérienne (1914-1956).

sur la Méditerranée, et de son intention de remplacer le projet de construction de la liaison ferroviaire entre Oujda et Nemours, par la création d'une autre ligne sur le sol marocain reliant Saïdia à Oujda, s'est rapidement répandue¹³. Ce qui est considéré par les milieux algériens comme une grave atteinte à leurs intérêts nationaux, si elle est mise en œuvre (VERSANIS, 1930 : 3-4).

En effet, la nouvelle du retrait du Maroc de ces accords est déjà confirmée officiellement depuis janvier 1930, après que le Résident Général Saint Lucien a annoncé, lors d'un discours à Paris, son intention de commercialiser les produits minéraux du Maroc oriental via des ports marocains (ANONYME, 1931 :13-15). Saint Lucien a annoncé aussi que le temps nécessaire pour terminer les travaux ferroviaires entre Oujda et Saïdia ne dépassera pas deux ou trois ans au maximum, alors qu'il faudra entre six à sept ans entre Oujda et Nemours (RICHARD, 1930 :11-12). Le mur douanier mis en place par l'Algérie, qui ne peut être contourné, se resserre chaque jour en imposant à l'Est du Maroc la nécessité de disposer de ses propres équipements, dont le plus important est un port garant son avenir commercial et minier¹⁴.

Le gouvernement marocain a eu tendance à assurer l'indépendance commerciale du Maroc oriental, en réduisant ses liens avec l'Algérie et Melilla¹⁵, et en établissant un port méditerranéen sur le sol marocain, et précisément à Saïdia, où il n'y a pas d'obstacles difficiles à surmonter. En outre, la ligne ferroviaire Oujda-Saïdia jouit d'avantages qui ont amené les milieux intéressés à étudier sérieusement la possibilité d'adopter ce projet à la place de la ligne Oujda-Nemours¹⁶. À cet égard, un Dahir¹⁷ a été promulgué permettant à l'État marocain, dans l'intérêt général, et dans un délai de deux ans, de mettre sa main sur des terres situées sur les frontières côtières méditerranéennes de la zone française, en perspective de l'établissement d'un port à Saïdia. La construction de ce port sera forcément liée au prolongement d'une ligne ferroviaire d'Oujda à Saïdia, en complément de la ligne Oujda-Bouarfa. Les travaux sur ces deux projets ont été fixés au plus vite¹⁸, mais le Maroc s'est retrouvé en conflit avec l'Algérie, qui veut imposer le port de Nemours en tant que port maritime de l'Est Marocain au lieu du port d'Oran¹⁹.

13 . Saïdia est un petit centre situé à l'embouchure de l'Oued Kis, à environ 70 km de la ville d'Oujda. Durant les années trente du XXe siècle, une cinquantaine d'Européens (salariés et colons) s'y sont installés. Voir :

- L'Afrique du Nord illustrée, n°519, nouvelle série, 26e année, Alger, 11 avril 1931, p.7.

14 . Bulletin du comité d'action économique du Maroc oriental, n°1, première année, Paris, 1er juillet 1931, p.17.

15 . L'Africain, n°34, 11e année, nouvelle série, Alger, vendredi 31 octobre 1930, p.2.

16 . Le journal général des travaux publics & bâtiments, n°427, nouvelle série, 44e année, Alger, jeudi 6 mars 1930, p.6.

17 . Un dahir ou dahir chérifien (en arabe : **ظهير**) est un décret royal. Dans la législation marocaine ce terme désigne le sceau du roi apposé sur les textes de lois votées au parlement. D'autres décrets royaux prennent la nomination dahir, tels que les nominations aux emplois supérieurs.

18 . Le journal général des travaux publics & bâtiments, n°449, nouvelle série, 44e année, Alger, mardi 29 avril 1930, p.6.

19 . Les annales coloniales, n°111, trente-deuxième année, Paris, jeudi 27 octobre 1932, p.1.

2. Les réactions des milieux commerciaux algériens et marocains.

Bien que M. Octave Llabador, maire de Nemours, ait annoncé dans un rapport adressé à la Chambre de commerce d'Oran, que les dimensions actuelles du port de Nemours sont insuffisantes pour accueillir le trafic commercial croissant, et bien que le projet ferroviaire entre Oujda et Nemours rencontre des obstacles naturels²⁰. Les milieux économiques algériens ont poursuivi leurs pressions, depuis que le projet d'établissement d'un port à Saïdia est remonté à la surface, pour dissuader le Maroc à le mettre en œuvre. Les députés d'Oran se sont opposés à la création de ce port, craignant qu'il attire les flux de voyageurs et de marchandises au détriment du port d'Oran²¹.

La Chambre de commerce d'Oran a également déposé une pétition pour annuler tout projet visant à établir un port sur le sol marocain, pour accélérer le lancement de l'expansion du port de Nemours dans les plus brefs délais, aussi pour débiter l'extension de la ligne de chemin de fer entre Nemours et Oujda, et entre Ain Temouchent et Maghnia²². Ces projets sont, au point de vue de cette Chambre, importants pour le développement de l'Ouest Oranie et du Maroc oriental²³, étant donné que le port de Nemours surpassera le port planifié de Saïdia par les échanges commerciaux sûrs, les marchés bien organisés, la proximité des routes et des lignes ferroviaires²⁴.

Photo n°1 : Port de Nemours en 1930



La source : (Llabador, 1930 :11-12).

20 . Le journal général des travaux publics & bâtiments, op. cit, p.6.

21 . Le monde colonial illustré, n°101, dixième année, Paris, 6 janvier 1932, p.8.

22 . Ain Temouchent est une petite ville située au nord-ouest de l'Algérie, non loin de la côte méditerranéenne, mais malgré sa petitesse, elle a connu pendant la période coloniale française un mouvement commercial actif. En plus elle était un centre agricole de premier ordre, surtout les vignobles qui l'entouraient de toutes parts. Ain Temouchent est désormais affiliée administrativement à la wilaya d'Ain Temouchent. (LALLEMAND, 1891 :24)

23 . Le journal général des travaux publics & bâtiments, n°453, nouvelle série, 44e année, Alger, jeudi 8 mai 1930, p.1.

24 . Annales de géographie, n°203, XXXVIe année, librairie Armand Colin, Paris, 15 septembre 1927, p.464.

Le débouché maritime du Maroc oriental : Un conflit des intérêts commerciaux entre les autorités du protectorat marocain et celles de la colonie algérienne (1914-1956).

Dans le même contexte, Roux-Freissineng, un député d'Oran, a présenté au ministre français des Affaires étrangères un mémorandum relatif au désaccord algéro-marocain concernant le port de Nemours, et la liaison ferroviaire entre celui-ci et Oujda. Roux-Freissineng a tenté dans ce mémorandum de réfuter les raisons du refus marocain, précédemment citées par le résident Général du Maroc, dont les plus importantes sont : la faiblesse de la capacité d'accueil du port de Nemours, la longueur du délai prévu pour la construction de la ligne de chemin de fer, la longue distance entre Oujda et Nemours par rapport à celle entre Oujda et Saïdia, et aussi les coûts de transport élevés en Algérie²⁵.

Dans le même mémorandum, M. le député montrait l'impossibilité d'établir un port à Saïdia, ou sur les côtes voisines, citant un rapport de M. Deleure, directeur général des travaux publics

au Maroc, daté du 5 décembre 1914²⁶. Cette initiative a incité la Chambre de commerce d'Oran à exprimer ses remerciements et sa gratitude à M. Roux-Freissineng, pour ses efforts de défendre les intérêts algériens au milieu du conflit maroco-algérien²⁷. De son côté, M. Octave Llabador a déclaré que l'étude algérienne de la liaison ferroviaire entre Oujda et Nemours a confirmé que ce projet pouvait être mis en œuvre sans problème, contrairement à la ligne reliant Oujda et Saïdia, qui devrait faire face à une forte pente au col de Garbose, ce qui nécessitera une augmentation de la longueur de cette ligne d'environ 14 ou 15 km²⁸.

Par conséquent, un vif conflit a éclaté entre l'Algérie et le Maroc sur la question de la liaison du Maroc oriental à un port maritime. Le désaccord se limitait à deux ports : le port de Nemours basé sur le sol algérien, et le port de Saïdia, qui devrait être établi. Bien que les techniciens aient souligné que les coûts d'expansion du port de Nemours seraient bien supérieurs aux coûts d'établissement d'un nouveau port à Saïdia²⁹, et bien que l'examineur de la carte remarque facilement lequel des deux ports est le plus proche d'Oujda³⁰, le Maroc, sous la pression algérienne, a renoncé à son projet lors de la conférence Nord-africaine tenue début mars 1931 à Paris³¹.

Cette renonciation marocaine a incité M. André-François Poncet, secrétaire d'État adjoint à l'Économie nationale française, à déclarer dans une réunion du conseil des ministres que le conflit entre l'Algérie et le Maroc concernant la liaison entre le Maroc oriental et la mer, pouvait être considérée comme résolue. M. André-François Poncet a indiqué que la renonciation des représentants du protectorat aux deux projets du port de Saïdia et de la ligne ferroviaire entre ce dernier et Oujda, est venue en contrepartie de l'engagement de l'autorité

25 . Le journal général des travaux publics & bâtiments, n°490, nouvelle série, 44e année, Alger, mardi 5 aout 1930, p.1.

26 . L'Écho d'Oran, n°21.872, quatre-vingt-sixième année, Oran, dimanche 3 aout 1930, p.2.

27 . Le journal général des travaux publics & bâtiments, n°557, nouvelle série, 45e année, Alger, samedi 21 mars 1931, p.1.

28 . L'Écho d'Alger, n°7605, 19e année, Alger, mardi 3 aout 1930, p.2.

29 . L'Afrique du Nord illustrée, n°519, nouvelle série, 26e année, Alger, 11 avril 1931, p.7.

30 . Les annales coloniales, n°111, trente-deuxième année, Paris, jeudi 27 octobre 1932, p.2.

31 . La croix, n°14.750, 52e année, Paris, mardi 31 mars 1931, p.4.

algérienne à aménager le port de Nemours, et à le relier à Oujda dans un délai maximum de cinq ans³².

Cette nouvelle approche du gouvernement marocain a déclenché la protestation de la Chambre mixte d'Oujda, qu'elle a jugée fondée uniquement sur des considérations techniques, sans prendre en compte les aspects économiques, et l'avis des Chambres mixtes françaises et des Chambres indigènes. Elle a confirmé, en se référant aux chiffres des services douaniers, que les échanges commerciaux du Maroc oriental avec la zone espagnole ont doublé, alors qu'ils ont connu un déclin remarquable avec l'Algérie. Les courants commerciaux sont toujours soumis à une loi générale qui les dirige vers la mer, en passant par les voies les plus faciles et les plus économiques. Alors la Chambre mixte d'Oujda a souligné que le fait d'empêcher l'écoulement du trafic commercial vers Saïdia l'obligerait à se diriger vers Melilla³³. La même position a été adoptée par les représentants de l'Association des commerçants et industriels de la région d'Oujda, lors de leur réception par le résident général M. Lucien Saint le 28 mai 1931, en appelant le gouvernement de Rabat à programmer, tôt ou tard, la création d'un port à Saïdia³⁴.

3. Le mouvement commercial marocain au port de Nemours.

La renonciation du Maroc à son indépendance commerciale, à travers son abandon du projet d'établissement d'un port à Saïdia, au profit du port de Nemours, n'a pas été un choix libre, mais plutôt imposé à lui (1MA-1-46. Procès-verbal de la conférence Algéro-marocaine tenue à Oujda le 14 décembre 1937). Les intérêts du colonialisme français ont empêché ce projet de voir le jour. En revanche, l'Algérie a apporté des garanties qui feront de son port un port marocain en termes de fiscalité et de douane³⁵. Cependant, depuis 1937, le commerce marocain fait face à de nombreuses difficultés lors de l'utilisation de ce port algérien, ce qui a été confirmé par M. Contard, chef de la région d'Oujda, lors des travaux de la conférence maroco-algérienne tenue à Tlemcen le 18 janvier 1938. M. Contard a indiqué que ces difficultés étaient apparues il y a longtemps, mais leur intensité s'est progressivement accru (1MA-1-46. Procès-verbal de la conférence Algéro-marocaine tenue à Tlemcen le 18 janvier 1938), notamment la complexité croissante des textes légaux et des réglementaires appliqués aux transactions commerciales. Ces difficultés pesaient sur les commerçants par la variété des frais, et la complexité des procédures, ce qui a rendu l'utilisation de ce port souvent difficile et coûteuse (1MA-1-46. Les difficultés rencontrées par les usagers du Maroc oriental dans l'utilisation du port de Nemours, Oujda).

Selon le décret du 22 décembre 1935, l'Algérie a imposé une taxe supplémentaire de 0,50 franc sur chaque quintal de produits agricoles marocains exportés hors du territoire algérien via le port de Nemours. Cette augmentation de la valeur des taxes était dans le but d'avoir un capital de réserve pour faire face à l'échec des projets de certains colons algériens, qui ont bénéficié des crédits agricoles. Cette taxe supplémentaire a continué d'être imposée

32 . Le journal général des travaux publics & bâtiments, n°552, nouvelle série, 45e année, Alger, mardi 10 mars 1931, p.2.

33 . Bulletin du comité d'action économique du Maroc oriental, n°1, première année, Paris, 1er juillet 1931, p.17.

34 . L'Écho d'Oran, n°22.171, quatre-vingt-septième année, Oran, vendredi 29 mai 1931, p.3.

35 . L'Afrique du Nord illustrée, n°455, nouvelle série, 25e année, Alger, 18 janvier 1930, p.9.

Le débouché maritime du Maroc oriental : Un conflit des intérêts commerciaux entre les autorités du protectorat marocain et celles de la colonie algérienne (1914-1956).

jusqu'au 17 août 1937, malgré les protestations marocaines (1MA-1-46. Rapport de la conférence Algéro-marocaine de Tlemcen du 18 janvier 1938).

Les exportateurs d'ovins vers Marseille via Nemours ont également souffert de la multiplicité des taxes sanitaires qui leur sont imposés, que ce soit au Maroc ou en Algérie. Cette question a fait l'objet de correspondance entre les représentants des autorités françaises dans les deux pays, mais le conflit des intérêts marocains et algériens n'a pas permis de trouver une formule appropriée pour réduire le nombre de ces taxes, qui s'élevaient à trois (1MA-1-46. Procès-verbal de la conférence Algéro-marocaine tenue à Tlemcen le 18 janvier 1938), sont :

1. Une taxe sanitaire marocaine de sortie, prélevée à la frontière maroco-algérienne, dont le processus de suivi était confié à un vétérinaire marocain (un franc par tête).
2. Une taxe sanitaire algérienne d'entrée, prélevée à la frontière maroco-algérienne, en même temps que la taxe déjà mentionnée, et par le même vétérinaire marocain qui a été affecté par les autorités algériennes à cette tâche (1,75 franc par tête).
3. Une taxe sanitaire algérienne de sortie, prélevée au port de Nemours lors de l'exportation à l'étranger (1,75 franc par tête) (1MA-1-46. Rapport Algéro-marocain).

La multiplicité des taxes sanitaires imposées aux ovins marocains exportés à l'étranger via le port de Nemours, a pesé sur les exportateurs, et perturbait le développement de ce courant commercial. Alors que la différence se fasse clairement entre les coûts d'exportation des ovins entre les deux ports de Nemours et Casablanca.

Tableau n°1 : Les taxes sanitaires imposées à l'exportation des ovins dans les deux ports de Nemours et de Casablanca.

Port de Casablanca	Port de Nemours
Taxe médicale marocaine.1fr	Taxe médicale marocaine.1fr
Vaccination contre la variole ovine.. 1,25fr	Vaccination contre la variole ovine...1,25fr Taxe médicale algérienne (Entrée).1,75fr Taxe médicale algérienne (Sortie).1,75fr Taxe d'exportation pour chaque quintal. 0,20fr
Total : 2,25fr par tête.	Total : 5,95fr par tête.

La source : 1MA-1-46. « Note sur les difficultés rencontrées par les usagers du Maroc oriental dans l'utilisation du port de Nemours et les moyens d'y remédier. »

Le non-respect par l'Algérie de ses obligations a suscité des protestations de la part des importateurs et des exportateurs, et aussi des Chambres de commerce et d'agriculture européennes et indigènes d'Oujda. D'une part, les commerçants de l'Est du Maroc ont demandé l'exonération de toutes les marchandises transitant par le port de Nemours de toutes les taxes

sanitaires (1MA-1-46. "Conférence Algéro-marocaine du 8 juin 1937). D'autre part, M. Pascualet, président de la Chambre agricole d'Oujda, a exigé la nécessité que les produits marocains ne doivent pas soumettre au port de Nemours à des taxes plus élevées que celles qui leur sont imposées dans les ports marocains atlantiques, d'autant plus que les produits marocains représentaient entre 80 et 90% du mouvement commercial de ce port algérien. M. Contard a également souligné que la fin de la guerre civile espagnole pourrait créer un courant commercial vers le port de Melilla aux dépens du port de Nemours (1MA-1-46. Procès-verbal de la conférence Algéro-marocaine tenue à Tlemcen le 18 janvier 1938).

À la lumière des souffrances persistantes du commerce marocain au port de Nemours, M. Charles Noguès, le résident général au Maroc, a mis en exergue, dans une lettre adressée au gouverneur général de l'Algérie M. Georges Le Beau, datée du 24 septembre 1938 après, un ensemble de difficultés douanières et fiscales qui en souffrent le commerce marocain lors du transit de ses exportations via le port de Nemours (1MA-1-46. "Port de Nemours, exploitation). Par exemple, la compagnie ferroviaire algérienne a décidé d'augmenter les tarifs de transport de 20% sur la ligne Oujda Nemours, à partir du 1er mai 1938, sans consulter l'administration du protectorat français au Maroc. M. Noguès a rappelé que le Maroc n'a pas abandonné le projet de création d'un port à Saïdia, sauf après que le gouvernement algérien a approuvé le principe de traiter les marchandises en provenance ou à destination de l'étranger via le port de Nemours, d'une manière égale au traitement qu'il recevrait si le port de Saïdia avait été établi (1MA-1-46. Lettre du général Noguès à Monsieur le gouverneur général de l'Algérie).

Afin de permettre à l'Algérie de réduire l'intensité de ces protestations, et de donner l'impression qu'elle avait associé le Maroc à la gestion du port de Nemours, le gouverneur général de l'Algérie a pris la décision de former un comité consultatif pour assister le directeur de ce port dans la gestion. Ce comité n'avait pas le pouvoir d'intervenir effectivement, puisque son rôle était limité juste au côté consultatif (1MA-1-46. Commission du port de Nemours). Il était formé de huit membres répartis également entre le Maroc et l'Algérie, par exemple, au cours des années 1940 et 1941, ce comité comprenait quatre membres représentant les intérêts marocains, sont : M. Joseph Candelou, membre de la Chambre de commerce d'Oujda, M. Emile Contant, ingénieur et représentant de la région administrative d'Oujda, M. André Amsellem, commerçant à Oujda, en plus du directeur général de la Compagnie des chemins de fer marocains ou de son représentant (1MA-1-46. Arrêté n°1.923/T).

Conclusion :

Le conflit entre les deux gouvernements marocain et algérien concernant le choix de débouché maritime pour exporter les produits du Maroc oriental à l'étranger, notamment ses richesses minérales, a été un parmi d'autres conflits commerciaux entre eux pendant la période coloniale française des deux pays. Ces conflits se sont déclenchés dans le cadre de la défense de chaque pays de ses intérêts économiques, vu la grande importance du commerce du Maroc oriental à l'essor des ports algériens.

Le gouvernement général de l'Algérie, avec le soutien des milieux commerciaux et politiques, a pu pousser le gouvernement marocain à renoncer au projet d'établissement d'un port sur son côte méditerranéen de la zone française, précisément à Saïdia. L'efficacité de la

Le débouché maritime du Maroc oriental : Un conflit des intérêts commerciaux entre les autorités du protectorat marocain et celles de la colonie algérienne (1914-1956).

pression algérienne sur le gouvernement marocain montre que les liens commerciaux terrestres entre les deux pays étaient plus forts et plus solides et aussi plus encaints que ceux entre l'Est et l'Ouest du Maroc. Ces relations commerciales terrestres se sont poursuivies après l'indépendance des deux pays, mais illégalement à travers des opérations de contrebande.

Bibliographie :

Les archives.

1. Le Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN) (France). IMA-1-46. Arrêté n°1.923/T.
2. CADN (France). IMA-1-46. Commission du port de Nemours.
3. CADN (France). IMA-1-46. Les difficultés rencontrées par les usagers du Maroc oriental dans l'utilisation du port de Nemours, Oujda.
4. CADN (France). IMA-1-46. Lettre du général Noguès à Monsieur le gouverneur général de l'Algérie n°1542.
5. CADN (France). IMA-1-46. Note sur les difficultés rencontrées par les usagers du Maroc oriental dans l'utilisation du port de Nemours et les moyens d'y remédier.
6. CADN (France). IMA-1-46. Port de Nemours, exploitation.
7. CADN (France). IMA-1-46. Procès-verbal de la conférence Algéro-marocaine tenue à Oujda le 14 décembre 1937.
8. CADN (France). IMA-1-46. Procès-verbal de la conférence Algéro-marocaine tenue à Tlemcen le 18 janvier 1938.
9. CADN (France). IMA-1-46. Rapport Algéro-marocain.
10. CADN (France). IMA-1-46. Rapport de la conférence Algéro-marocaine de Tlemcen du 18 janvier 1938
11. CADN (France). IMA-1-46. Conférence Algéro-marocaine du 8 juin 1937.

Les sources imprimées.

1. LALLEMAND, Ch. (1891). *L'Ouest de l'Algérie. Réseaux exploités par la compagnie de l'Ouest-Algérien*. Paris : Challamel & C^{ie}.

Les études (livres et articles).

1. ANONYME. (1931). Oudjda-Nemours et la tête de ligne du transsaharien. *Le transafricain*, n°18, pp. 13-15.
2. DE LAS CAGIGAS, I. (1918). Des voies commerciales d'Oudjda et des améliorations à y apporter. *Renseignements coloniaux et documents*, n°1, pp. 10-19.
3. LLABADOR, O. (1930). L'affaire du port de Nemours. *Le transafricain*, n°14, pp. 11-12.
4. RICHARD, A. (1930). L'affaire du port de Nemours et le transsaharien marocain. *Le transafricain*, n°11, pp. 11-12.
5. VERSANIS, P. (1930). Variations sur le projet technique du transsaharien. *Le transafricain*, n°10, pp. 3-4.

La presse (les journaux).

1. Annales de géographie.
2. Bulletin du comité d'action économique du Maroc oriental.
3. Courrier maritime Nord-africain.
4. Journal des débats politiques et littéraires.

5. La Croix.
6. L'Africain.
7. L'Afrique du Nord illustrée.
8. L'Écho d'Alger.
9. L'Écho d'Oran.
10. Le Courrier de Tlemcen.
11. Le Grand écho du Nord et du Pas-de-Calais.
12. Le Journal général des travaux publics & bâtiments.
13. Le Monde colonial illustré.
14. Les Annales coloniales.
15. Le Temps.