



HAL
open science

La possibilité d'un port. Impasses économiques et espoirs déçus dans la ville internationale de Tanger (1912-1956)

Antoine Perrier

► To cite this version:

Antoine Perrier. La possibilité d'un port. Impasses économiques et espoirs déçus dans la ville internationale de Tanger (1912-1956). *Histoire, économie et société*, 2023, 42e année (3), pp.7-22. 10.3917/hes.233.0007. hal-04362221

HAL Id: hal-04362221

<https://hal.science/hal-04362221>

Submitted on 22 Dec 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Référence : Antoine Perrier, « La possibilité d'un port. Impasses économiques et espoirs déçus dans la ville internationale de Tanger (1912-1956) », *Histoire, économie & société*, 2023/3 (42e année), p. 7-22.

<https://www.cairn.info/revue-histoire-economie-et-societe-2023-3-page-7.htm>

La possibilité d'un port. Impasses économiques et espoirs déçus dans la ville internationale de Tanger (1912-1956)

Résumé

Placée sous mandat international, la ville de Tanger voit son développement économique de dépendre exclusivement de la croissance de son port, idéalement placé sous les routes commerciales. Cet article examine les raisons d'un espoir déçu et de l'enlisement de tous les projets de développement portuaire qui se multiplient pourtant durant toute la période coloniale, depuis trois points de vue : les modes d'administration portuaire, les politiques économiques de la ville, et les stratégies impériales des métropoles française et espagnole. L'étude de ce port perdant souligne les liens contradictoires entre mercantilisme colonial, jusqu'au XX^e siècle, et le libéralisme commercial auquel la ville internationale était pourtant promise. Il illustre enfin le cas unique d'un port se construisant contre sa ville et les effets économiques négatifs du régime du mandat international.

Abstract

Under an international mandate, the economic development of the city of Tangier depended exclusively on the growth of its port, ideally placed across the trade routes. This article examines the reasons for the dashed hopes and the fail of all the port projects throughout the colonial period, from three points of view: the modes of port administration, the city's economic policies, and the imperial strategies of the French and Spanish metropolises. The study of this losing port highlights the contradictory relationship between colonial mercantilism, until the twentieth century, and the commercial liberalism to which the international city was nevertheless promised. Finally, it illustrates the case of a port built against its city and the negative economic aftermaths of the international mandate regime.

En 1932, le sort du port de la ville de Tanger, placée sous le gouvernement collectif de grandes puissances européennes depuis vingt ans, semblait réglé par une note française : « en raison de sa faible superficie, [la zone de Tanger] ne produit rien, consomme très peu et ne sera jamais qu'une zone de transit – merveilleusement située, il est vrai »¹. Malgré son

¹ Archivo general de la administración (AGA), 54/16134, note du 11 mai 1932

internationalisation et un site géographique exceptionnel, au croisement des grandes routes maritimes, le port de Tanger est enserré dans les limites étroites d'une zone terrestre enclavée dans la zone du protectorat espagnol au Maroc². La situation géographique de Tanger n'a cessé pourtant de nourrir les espoirs d'acteurs d'horizon divers – Marocains, Français, Espagnols, Américains – pendant près de cinquante ans, pour faire de ce site le levier du développement économique de la ville et du nord du Maroc.

Le port de Tanger à la période coloniale est représentatif des relations entre colonialisme et mondialisation économique. La gouvernance internationale de Tanger, traduite en pratique par une rivalité dévorante entre la France et l'Espagne, pondérée occasionnellement par la Grande-Bretagne, a ralenti le développement d'un port juridiquement ouvert et destiné à accueillir les flux économiques mondiaux. Au-delà de ce contraste, cet article voudrait interroger les conséquences du mode international d'administration et son influence dans la croissance économique de la ville. De nos jours, la zone franche installée au Maroc un « salariat mondialisé »³ et une industrie motrice, en contraste avec le reste du pays. La période du mandat international ne fut pas une période prospère : le port de Tanger, en difficulté budgétaire constante, fut toujours un potentiel déplacé dans le futur, un espoir toujours recommencé pendant près de quarante ans, nourrissant dans cette attente la fragilité de la vie économique de la ville. Cet article présente ainsi la résistance du mercantilisme colonial contre les espoirs portés par une libéralisation de Tanger promise à la liberté commerciale, à l'égalité économique et à la circulation ouverte de ses eaux.

L'histoire économique et administrative du port révèle la façon dont le port de Tanger s'est construit *contre* la ville, à l'inverse de la plupart des grands ports mondiaux étudiés par les historiens, où l'activité maritime est la source de développement urbain. La mauvaise santé du port a déjà retenu l'attention des historiens de Tanger : pour le XIXe siècle, ceux-ci notent un premier développement progressif, grâce au commerce anglais, jusqu'aux années 1880⁴. Dès le début du XIXe siècle, le port est pourtant concurrencé par Casablanca⁵, cet essor de la façade atlantique étant présenté par l'historien Muḥammad al-Rifāṣ, comme une des principales causes de sa stagnation après 1912⁶. Les chiffres avancés sont éloquentes et démontrent les courbes croisées du déclin tangérois et de la progression du reste des ports marocains : en 20 ans, entre 1910 et 1930, les exportations des ports de la zone française sont multipliées par seize, celles de Tanger à peine par trois. Tanger représente 16% du commerce marocain en 1903, 5% en 1955⁷ : l'essor du trafic portuaire marocain, stimulé par les échanges coloniaux avec la métropole mais plus généralement le reste du monde, laisse Tanger de côté. Muḥammad Rifāṣ y voit un effet du régime spécial de la zone internationale, qui isole Tanger du reste du pays, le chemin de fer vers Fès, construit tardivement, restera

² Le Maroc est divisé en trois zones : française, occupant l'essentiel de l'empire, une bande nord pour les Espagnols dont la capitale est Tétouan, et Tanger.

³ Alexandra Bidet, Jean-Bernard Ouédraogo, Gwenaële Rot, François Vatin, « Une nouvelle économie politique de l'industrie : l'essor du salariat mondialisé dans la zone franche de Tanger », *Revue marocaine des sciences politiques et sociales*, 2017, vol. 14, p. 221 – 240.

⁴ Ḥālid b. Al-Ṣġīr, « Al-ḥaraka al-tiġāriyya bi-marsā Ṭaṅġa fī-l-niṣf al-tānī min al-qarn al-tāsi' 'aṣar [Le mouvement commercial dans le port de Tanger dans la deuxième moitié du 19^e siècle] », in *Tanger 1800-1956. Contribution à l'histoire récente du Maroc*, Rabat, Les éditions arabo-africaines, 1991, p. 79-97.

⁵ Jean-Louis Miège, « L'activité maritime à Tanger », in *Tanger 1800-1956...*, *op.cit.*, p. 55-76.

⁶ Muḥammad 'Izz al-dīn al-Rifāṣ, « Mīnā' Ṭaṅġa fī ḥiḍamm al-ṣirā' al-isti'mārī [le port de Tanger au sein des conflits coloniaux] », in *Tanger 1800-1956...*, *op.cit.*, p. 71-78.

⁷ *Ibid.*, p. 76.

improductif, explication reprise par Sa‘īd ‘Adī qui incrimine lui aussi la rivalité franco-espagnole⁸. L’Espagne favorise Ceuta et Melilla, les Français Casablanca et Kénitra. L’historien Leopoldo Ceballos Lopez, plus optimiste, note toutefois une amélioration de la situation économique du port à partir de 1945, grâce à la reprise des flux internationaux et des constructions entreprises, d’une manière heurtée, dans l’entre-deux-guerres⁹.

Nous voudrions inscrire les effets de ce « sabotage »¹⁰ dans un cadre ici plus large pour situer Tanger dans une histoire des ports et des espaces marginaux de l’économie coloniale. Nous proposons deux points de vue nouveaux : observer l’administration du port, en suivant une orientation de l’histoire maritime, soucieuse de mesurer le rôle des politiques portuaires et des modes de gouvernance des ports dans leur développement¹¹. Nous verrons que le problème tient moins au régime de la concession internationale qu’à son détournement, par des combinaisons juridiques et économiques, au profit de la France. En second lieu, alors que l’histoire portuaire s’est également développée autour des relations entre les ports et la ville, dans le cadre d’une histoire sociale de la mer ou de l’histoire urbaine¹², nous montrerons un fort contraste entre les stratégies impériales, décidées par les capitales, et les projets des acteurs locaux, espagnols, français, marocains ou américains. En somme, le sort du port n’est jamais scellé et malgré des conditions difficiles, les espoirs renaissent tout au long de la période coloniale.

Ce point d’observation fait toute l’originalité du port de Tanger, celle de l’étude d’un port perdant et des effets économiques de l’internationalisation à couleur coloniale. Les historiens se sont surtout intéressés aux villes portuaires motrices de la mondialisation, en étudiant le modèle de développement des ports à travers les décisions économiques ou leur insertion dans de vastes et stimulantes connexions régionales et internationales¹³. Même l’échec est scruté pour ses vertus en histoire économique, et les historiens paraissent peu intéressés par les impasses persistantes¹⁴. Au Maroc, Casablanca est un contre-modèle connu, sur lequel nous reviendrons : l’investissement public massif, la délégation de gestion à des acteurs privés, l’essor des exportations marocaines forgent le succès d’un port devenu une interface maritime majeure pour le royaume tout entier¹⁵. Si les petits ports ont fait l’objet d’une attention nouvelle, destinée à montrer comment la « poussière portuaire » trouvait sa place dans les

⁸ Sa‘īd ‘Adī, *Al-Mağrib wa-l-nizām al-dawlī li-miṭṭaqat Tanġa, 1923-1956* [Le Maroc et le régime international de la zone de Tanger], Rabat, Dār al-Amān, 2018.

⁹ Leopoldo Ceballos López, *Historia de Tánger. Memoria de la ciudad internacional*, Cordoue, Almuzara, (2009) 2013.

¹⁰ Antoine Perrier, « Tanger, ville fermée. Le sabotage économique d’une ville internationale par la France et l’Espagne (1912-1956) », *20&21. Revue d’histoire*, vol. 150, n°2, 2021, p. 65-79

¹¹ Amélia Polónia, Ana Maria Rivera Medina, *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX : Políticas y estructuras portuarias*, Madrid, Casa de Velázquez, 2016. Lauren Benton, Nathan Perl-Rosenthal (éd.), *A World at Sea. Maritime Practices and Global History*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2020.

¹² Sarah Palmer, “History of the Ports”, *The International Journal of Maritime History*, vol. 32, n°2, 2020, p. 426-433

¹³ Miguel Suárez Bosa (dir.), *Atlantic Ports and the First Globalisation, c. 1850-1930*, Londres, Palgrave Macmillan, 2014. Daniel Castillo-Higaldó, “Path Dependence and change in the Spanish port system in the long run (1880-2014): an historical perspective”, *International Journal of Maritime History*, vol. 29, 3, p. 569-596, 2017.

¹⁴ Natacha Coquery, Matthieu de Oliveira, *L’échec a-t-il des vertus économiques ?* Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2015.

¹⁵ Miguel Suarez Bosa, *Le port de Casablanca au XXe siècle : une source de développement pour le Maroc*, Paris, L’Harmattan, 2019.

échanges économiques¹⁶, l'étude des ports marginalisés en dépit de leur potentiel, comme Tanger, ne trouve que peu d'adeptes. Elle permet pourtant de montrer combien un atout géographique, qui nourrit constamment les espoirs de la ville, peut rester en friche des décennies faute d'une organisation sociale et juridique efficace. Au contraire de bien des cas similaires, le port de Tanger se construit contre la ville. Nous le montrerons dans une logique diachronique après une enquête dans les archives espagnoles et françaises. Après l'élaboration du régime de la concession en deux temps (avant et après le statut de Tanger de 1923), deux moments sont propices aux projets : la crise des années 1930, et l'après 1945, marqué par l'arrivée des États-Unis d'Amérique.

1914-1923 : le détournement de la concession internationale par la France

Le sort du port de Tanger est intimement associé au statut international de la ville : soumise à un « régime spécial » depuis l'Acte d'Algésiras en 1904, destiné à garantir les intérêts européens représentés dans la capitale diplomatique du Maroc depuis le XIXe siècle, la zone de Tanger ne fait partie ni du protectorat espagnol, ni du protectorat français sur le Maroc, installés en 1912. Les puissances, en particulier la France, la Grande-Bretagne et l'Espagne, doivent s'accorder sur un statut municipal créant une administration internationale. Différé par la guerre et les négociations, le statut ne voit le jour qu'en 1923 : dans cet entre-deux, le port doit être développé d'urgence, seule façon de conférer une indépendance économique à cette zone isolée. Les premières années de la ville internationale sont marquées par la naissance de perspectives optimistes sur le port et l'impossibilité de trouver un mode de gestion consensuel, impasse qui aboutit à un tour de force juridique de la France par l'intermédiaire du sultan du Maroc.

Le port suscite auparavant des rapports enthousiastes des experts, espagnols et français, dépêchés dans la ville pour étudier son potentiel futur, grâce à des travaux financés sur capitaux européens. Un expert espagnol, M. Ribeira, remet en 1915 un document qui prévoit une croissance continue du port pourvu qu'il soit connecté par le chemin de fer à Fès. Le tonnage, mesuré à 2,1 millions de tonnes pour 3000 navires en 1910, pourrait bondir, prévoit-il, à 8 millions et 9000 navires en 1940. Il ajoute éloquemment :

« il n'y a pas de raison pour qu'une fois construit le port de Tanger, le trafic ne se développe pas dans la même proportion que les ports d'Oran, d'Alger, de Tunis et de Sfax, qui n'ont pas la situation exceptionnelle de Tanger, en face de Gibraltar, entre l'Océan Atlantique et la Méditerranée ; c'est le port africain le plus proche d'Europe et c'est par là que pourront passer tous les voyageurs et toutes les marchandises pour le Maroc, le Sénégal et tout le Sud de l'Afrique. »¹⁷

Le port, contraint par un site naturel peu propice, balayé par les vents, d'une rade étroite, réclame en effet des travaux. Cet expert signale à l'Espagne l'intérêt qu'elle peut trouver à Tanger, tout comme deux autres experts français, qui voient dans la ville, par le chemin de fer, le futur débouché naturel de Fès et Meknès. Le port le plus près d'Europe deviendra la

¹⁶ Gilbert Buti et Gérard Le Bouëdec, « Les petits ports », *Rives méditerranéennes*, vol. 35, 2010, p. 7-9.

¹⁷ Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN), 1/M1/15/418, rapport du 11 mai 1915.

porte du Maroc et un port de relâche et de ravitaillement pour les grandes routes maritimes mondiales¹⁸. Le projet de faire de Tanger le port de Fès, débouché de l'intérieur du Maroc, est communément répandu parmi les hommes de la résidence à Rabat, comme en témoigne encore une lettre d'Édouard Michaux-Bellaire, orientaliste officiel et bon connaisseur de la ville¹⁹. Les travaux du chemin de fer s'enlissent pourtant dans la rivalité franco-espagnole ; ceux du port s'égarent dans les mêmes sables mouvants.

L'échec du port précède en fait celui du chemin de fer. Les manœuvres de la France pour détourner le port à son profit ôtent au régime international toutes ses vertus : les autres puissances ne veulent plus investir pour enrichir leur rivale. La philosophie initiale était pourtant celle du partage des intérêts : une commission se réunit en 1914 pour préparer un cahier des charges des travaux et définir les modalités de la concession²⁰. Ce régime concessionnaire, qui consiste pour les pouvoirs publics à déléguer à un acteur privé l'exploitation des espaces portuaires et de ses équipements, n'a pas fait question : c'est le principal mode de gestion des ports en France depuis 1878²¹, appliqué également à Casablanca en 1912²². C'est le sultan du Maroc, en l'absence d'une administration internationale constituée, qui doit accorder la concession à une compagnie, une fois le corps diplomatique européen consulté. La commission propose une répartition des parts de chaque pays qui donnerait 30% à la France et 20% à l'Allemagne, l'Espagne et la Grande-Bretagne, les 10% restants étant dispersés parmi les puissances²³. Le capital-action reste par définition limité : les puissances sont convenues que ce serait la zone de Tanger, une fois dotée de son administration internationale propre, qui subviendra elle-même au financement de son port. Il est donc prévu des travaux échelonnés, les retombées économiques des premières installations devant permettre de financer la construction des suivantes. Ces travaux consistent à mettre la rade à l'abri du vent en construisant une darse, draguer les sols, construire un brise-lame pour faire de Tanger un port accueillant pour les navires de passage.

Ce partage est déjà l'objet de tensions : les diplomates espagnols de la ville, tout en témoignant de difficultés pour réunir les 20% requis²⁴, insistent pour que l'Espagne participe à la construction d'un port qui, s'il intéresse d'abord Tanger, « contribuera singulièrement au développement du Maroc tout entier »²⁵. Mais une note du ministère d'État témoigne déjà d'une méfiance envers le gouvernement français, soupçonné de vouloir monter au capital, ce qui rend d'autant plus urgent de faire intervenir les capitaux espagnols. Les garanties offertes par le premier cahier des charges et le caractère international de la société, selon l'ambassadeur de France à Madrid, sont de nature à convaincre tous les gouvernements de l'intérêt qui s'attache au développement du port²⁶.

¹⁸ AGA, 81/10397, note de l'ancien chef du transit du canal de Suez, et d'un lieutenant de vaisseau de réserve, s.d.

¹⁹ CADN, 1/MA/300/63, copie d'une lettre à Muḥammad Nahlīl, s.d.

²⁰ CADN, 81/10398, l'ambassadeur de France au ministre d'État, 19 juin 1913.

²¹ Bruno Marnot, « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 », *Histoire, économie et société*, vol. 18, n°3, p. 643-658.

²² Migual Suárez Boza et al., « Modernización de las infraestructuras y administración portuaria en África Occidental : Canarias, Casablanca y Dakar (1880-1940) » in *La gobernanza...*, op. cit.

²³ AGA, 81/10397, rapport de la commission du port du 29 juillet 1914.

²⁴ AGA, 81/10398, lettre à l'ambassadeur d'Espagne, 8 septembre 1913.

²⁵ AGA, 81/10398, l'ambassadeur d'Espagne au ministre d'État, 19 juillet 1913.

²⁶ AGA, 81/10398, l'ambassadeur de France au ministre d'État, 19 juin 1913.

La guerre interrompt les travaux et rebat les cartes du partage en faveur de la France. L'affaire est réglée en deux temps : le 21 juin 1921, le sultan décide de la concession du port à une société internationale, la société du Port de Tanger. Les parts allemandes et autrichiennes de cette société, perdues après la guerre par les anciens empires défaits, sont alors convoitées par la France. Celle-ci, prisonnière du statut de l'égalité entre les puissances, profite de l'arme du sultan marocain et de son État, le Makhzen, tous les deux placés sous sa protection. C'est le Maroc qui devient récipiendaire des parts autrichiennes et allemandes. La correspondance en arabe du représentant du sultan à Tanger, le *nā'ib*, témoigne de la manipulation française. Le Makhzen n'est ici qu'un prête-nom économique dont la main est guidée par celle de la résidence de Rabat : le *nā'ib* écrit à la Résidence le 11 septembre 1922, que « le Makhzen chérifien accepte de prendre à sa charge (*taḥammala*) la part (*ḥizza*) de l'Allemagne et de l'Autriche » dans la société internationale du port, pour « compenser le déficit (*istiḡrāq al-nuqṣān*) » par défaut des deux anciennes puissances de l'entente, dans le budget de la société²⁷. Si cet achat est signifié aux puissances par une correspondance rédigée dans les formes makhzénienne classiques, l'instruction française n'est pas dissimulée. Le courrier du *nā'ib* présente cette décision comme prise « en vertu de l'autorisation reçue de la délégation (*mu'tamadiyya*) française [à Tanger] »²⁸. Le « gouvernement chérifien » agit bien selon les ordres de la résidence²⁹.

Pour ne léser en apparence aucune puissance européenne, le Maroc, réputé neutre, est le candidat idéal. Ce faisant, le protectorat trouve une occasion excellente d'« affirmer l'intérêt que porte le Makhzen à la zone de Tanger » et avancer ses pions dans la rivalité qui l'oppose à l'Espagne³⁰. La souveraineté du sultan est en effet l'instrument par lequel la France s'est octroyée une place de choix dans les institutions tangéroises, en faisant nommer par le Makhzen des représentants de l'État marocain qui sont à ses ordres³¹. L'Espagne ne s'y trompe pas et dénonce la concession comme « irrégulière et nulle », car elle aurait été prise unilatéralement, sans examen des trois gouvernements intéressés (le sien, ceux de la France et de la Grande-Bretagne). Pour lui, « l'expression “gouvernement chérifien” doit être interprétée comme synonyme de gouvernement de Rabat, c'est-à-dire du protectorat français ». La dénonciation d'une « subtile et habile fiction » s'accompagne de la crainte de voir le régime spécial comme une « diminution (*mengua*) des intérêts espagnols »³². Les Français, par la voix de leur ambassadeur, affirment n'avoir fait que respecter la souveraineté du sultan préservée par les traités et se défendent de toute manœuvre : « loin d'être une question d'ordre politique, la concession du port de Tanger constitue donc le règlement normal d'une affaire déjà résolue », tout en affirmant, avec une courtoisie toute diplomatique, que les intérêts de l'Espagne militent en faveur de la concession rapide³³. Comme le constate avec dépit l'ambassadeur d'Espagne à Londres, le gouvernement britannique, soucieux

²⁷ CADN, 1/MA/15/126, lettre du 22 octobre 1922.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ CADN, 1/MA/15/126, le délégué à la résidence générale au ministère des affaires étrangères, 28 août 1922.

³⁰ CADN, 1/MA/15/126, le délégué à la résidence générale au directeur des travaux publics, 5 août 1922.

³¹ Antoine Perrier, « Tánger internacional y su estatus: los efectos del co-colonialismo franco-español en Marruecos (1912-1956) », *Awraq. Revista de análisis y pensamiento sobre el mundo árabe e islámico contemporáneo*, n°21, 2023, p. 189-200.

³² AGA, 81/10397, le ministre d'État à l'ambassadeur de France, sd.

³³ AGA, 81/10398, l'ambassadeur de France en Espagne au ministre d'État, 20 juillet 1921.

d'éviter un « choc frontal (*choque directo*) avec la France », ne saura d'aucun secours à la cause espagnole³⁴.

La carte du Makhzen permet à la France de multiplier ses pouvoirs par deux : des 30% initiaux, les parts de la France ne font qu'augmenter au fil des années, au détriment des autres puissances, qui se désintéressent du port, jusqu'à atteindre 68,72% du capital de la société³⁵. En 1924, alors que le statut de Tanger crée une administration internationale, le dahir du 22 mars 1924 transfère à cette dernière les droits de concession détenus par le gouvernement chérifien : dans les mains des Français, la société du port doit désormais négocier les conditions de financement avec les autorités internationales, mais leur coup de force pèse profondément sur ces négociations qui aboutissent à des impasses successives.

1923-1932 : les impasses financières du port

Tanger reste un port virtuel en raison d'un défaut majeur : doté de capitaux peu nombreux, le port doit financer lui-même ses travaux, destinés à attirer les flux commerciaux. Toutefois, aucun État des puissances parties prenantes du statut de Tanger et encore moins la somme d'entre eux, n'est prêt à couvrir les dépenses du port le temps que les travaux s'achèvent de façon à le rendre rentable. La ville, privée de moyens d'existence, n'a pas la latitude financière suffisante pour développer le seul moyen de son autonomie économique. Tanger vit donc continuellement sous deux perfusions au débit insuffisant : les taxes et les emprunts.

En 1923, lors des négociations sur le statut, la France entend accélérer les travaux du port pour le mettre à l'abri des aléas naturels et en faire un grand port de ravitaillement sur le détroit, ce qui réclame l'aménagement d'un terre-plein pour le dépôt des charbons et la construction d'une jetée et d'un bassin de cabotage³⁶. Ce projet, qui doit être financé par un capital de 42,5 millions de francs, bien supérieur aux 26,5 millions prévus en 1914, serait rendu possible par un investissement de 7,5 millions de la société concessionnaire et surtout un emprunt de 35 millions avec la garantie du gouvernement chérifien. La somme s'approcherait alors des cinquante millions investis dans le port de Casablanca au début du protectorat³⁷.

À partir de cette date, le port ne fait que courir après le rallongement de l'emprunt réclamé par les acteurs chargés de son exploitation. La dévaluation constante du franc ne facilite pas l'entreprise portuaire qui, pour être viable, se doit d'être ambitieuse d'après un ingénieur français : on ne peut réduire le volume des travaux, faute de quoi « on n'aurait pas véritablement un port, mais seulement une zone d'abri contre les houles du nord-ouest »³⁸. Il faut alors encore, en 1928, élargir le capital de 30 millions supplémentaires, ce qui donne lieu à un emprunt auprès d'une banque hollandaise. Dès 1930, les Anglais jugent sévèrement la société : les travaux commencés en 1924, loin d'être terminés, sont de plus en plus chers ; la

³⁴ AGA, 81/10398, l'ambassadeur d'Espagne à Londres au ministre d'État, 5 juillet 1921.

³⁵ *Ibid.*

³⁶ CADN, 1/MA/15/1024, rapport du 11 décembre 1923.

³⁷ Miguel Suarez Bosa et al., « Modernización... », *op.cit.*

³⁸ AGA, 54/16087, note du 28 mai 1927.

société concessionnaire n'a fait aucun effort pour trouver d'autres moyens financiers³⁹. Les documents émanant des diplomates comme des ingénieurs chargés des travaux donnent le sentiment d'une certaine confusion : les débats au sein des instances internationales consistent, pour chaque puissance, à se renvoyer la responsabilité financière du port, tandis que les ingénieurs mettent les retards sur le compte des tempêtes des années 1920 et d'autres contraintes minimisées par les instances de contrôle⁴⁰. La suite des débats montrent une contradiction ou une duplicité de la position française : soucieux de se rendre maître de la gouvernance du port, à l'incitation de ses représentants à Tanger, le gouvernement de Paris est toutefois confronté aux réticences des autorités de Rabat qui ne souhaitent pas investir davantage à Tanger, de crainte de desservir Casablanca.

La piste d'un emprunt garanti par Tanger est donc privilégiée par Rabat. Dès 1931, la négociation du nouvel emprunt engage un rapport de force entre le gouvernement chérifien – en vérité, les Français – et l'administration internationale. Le premier propose un emprunt de 42 millions, par le crédit foncier d'Algérie et de la Tunisie, à condition que ce prêt soit gagé sur les recettes de la douane de Tanger, dont une somme serait automatiquement prélevée pour le remboursement⁴¹. Tanger, ville sous-fiscalisée, ne dispose pas d'autres moyens d'existence que ces droits de douane auxquels elle renonce avec difficulté. L'assemblée législative internationale, comptant les représentants de chaque puissance à Tanger, se dit forcée par Rabat – elle essaye, vainement, de plafonner la contribution des douanes à 3,5 millions, quel que soit le montant de l'annuité, sans succès⁴². Dans le même temps, elle ne peut pas se permettre de sacrifier le port et ses travaux. Son refus signifierait, dit-elle, une « déclaration de faillite immédiate et donc la renonciation à tous les espoirs qui peuvent encore se fonder sur les avantages – les seuls qui nous restent – de notre situation géographique »⁴³. Malgré un bref moment d'optimisme où le consul français croit l'assemblée convertie à la cause d'un « grand port »⁴⁴, les négociations finissent par échouer, au seuil d'un accord. L'Assemblée a demandé d'étendre la garantie du gouvernement chérifien à un autre emprunt municipal, ce que Rabat refuse, au motif qu'il ne l'a fait pour aucune autre ville de son empire⁴⁵. Tanger est alternativement une ville spéciale, autofinancée, et une ville marocaine comme les autres, chaque visage étant invoqué pour lui refuser une subvention ou un avantage par la France.

Le port de Tanger n'est donc soutenu ni par le protectorat français, ni par une administration internationale indigente. L'abstention française s'explique non seulement par les priorités atlantiques de Rabat, mais aussi par la méfiance qu'inspire toute initiative française en la matière. Les rivalités viennent moins des acteurs économiques de Tanger – les chambres de commerce anglaise, espagnole signent en 1935 une déclaration commune pour encourager les protectorats à s'associer à l'emprunt, le port profitant à tout le monde⁴⁶ – que

³⁹ AGA, 54/16088, mémorandum anglais, janvier 1930.

⁴⁰ CADN, 54/16088, rapport du 7 juillet 1930.

⁴¹ AGA, 54/16088, séance du comité de contrôle du 27 janvier 1931.

⁴² CADN, 1/MA/15/409, le consul de France au résident général, 6 juin 1931

⁴³ CADN, 1/MA/15/409, délibération de l'assemblée législative du 25 février 1931.

⁴⁴ CADN, 1/MA/15/409, le consul de France au ministre des Affaires étrangères, 1er juillet 1933.

⁴⁵ CADN, 1/MA/15/409, le consul de France au ministre des Affaires étrangères, 30 janvier 1935.

⁴⁶ AGA, 54/16134, lettre du 18 novembre 1935.

des gouvernements. L'Espagne est désignée avec partialité par les notes de Rabat comme l'ennemi principal de ces dépenses, alors que les Français sont prêts à un nouvel emprunt⁴⁷.

Les diplomates espagnols n'ont jamais pardonné à la France sa manœuvre initiale : dès 1921, l'emprunt est jugé par l'agent espagnol à Tanger comme une dépense inutile qui ne serait que le « coup de grâce » administré aux intérêts de l'Espagne⁴⁸. En 1931, le directeur général du Maroc au ministère à Madrid fait savoir à son agent que le gouvernement ne soutiendra aucun emprunt qui obligerait l'administration internationale au-delà de l'année 1936 – année de renégociation du statut, parvenu alors à expiration, qui concentre les espoirs ibériques. En 1935, la « politique coûteuse » (*politica de gastos*) des emprunts est jugée contraire aux intérêts de l'Espagne, le développement de Tanger se faisant au détriment des ports espagnols, favorisant l'intervention de la France dans les affaires tangéroises⁴⁹. L'Espagne, d'une manière générale, privilégie la ruine de Tanger à une fortune qui ferait les joies de la France plutôt que les siennes ; malgré quelques propositions restées purement verbales, elle ne peut se substituer comme puissance garante de l'emprunt.

Le chargé du consulat français dresse ce constat d'une arène internationale gouvernée par la méfiance et l'envie :

« Les libéralités du Gouvernement chérifien – les seules auxquelles la Zone de Tanger va devoir son port, c'est-à-dire la pièce maîtresse de son outillage économique – ont été accueillies par les colonies étrangères avec froideur, indifférence ou acrimonie, ce qui donne toutes les gammes de l'ingratitude »⁵⁰.

Oubliant volontairement les ambiguïtés de la politique française, le diplomate fait peser la responsabilité sur les puissances rivales : l'Espagne par rancœur, la Grande-Bretagne par souci financier, ralentissent donc la conclusion d'un nouvel emprunt. Leur hostilité coalisée pèse également dans la fixation des taxes portuaires, autre voie de financement possible, elles révèlent les limites d'une concession sans support public. Les tarifs de la concession s'appliquent à toutes les opérations, depuis le déchargement des marchandises à bord des navires jusqu'à leur livraison au destinataire dans les magasins du port. Les opérations d'aconage (manutention de marchandises entre la terre et la mer) sont difficiles, compte tenu des conditions naturelles avant les travaux, et partant onéreuses. Les experts techniques de toute nationalité, appelés au chevet du port à l'occasion de la conférence de novembre 1923 donnant un statut à Tanger, justifient des tarifs plus élevés que dans d'autres ports de la Méditerranée : un port concédé, qui doit faire face à la totalité des charges, y est obligé, à l'inverse des « ports d'État, comme Oran, Alger ou Casablanca »⁵¹. Comme pour l'emprunt, ces experts promettent toujours une période difficile dont les efforts seront récompensés par un outillage efficace qui soulagera les tarifs ; Tanger ne sera que provisoirement un port coûteux.

Ce défaut de financement initial des travaux pousse le Makhzen, en 1924, à augmenter les tarifs, suscitant une protestation universelle des chambres de commerce, puis des négociations serrées, où les baisses consenties par la société du port sont jugées insuffisantes par ces

⁴⁷ CADN, 1/MA/15/409, le consul de France au ministre des Affaires étrangères, 30 janvier 1935.

⁴⁸ AGA, 81/10398, l'agent diplomatique à Tanger, 10 juin 1921.

⁴⁹ AGA, 91/10496, note du 20 mars 1935.

⁵⁰ CADN, 1MA/15/4089, le consul au résident général, 5 février 1931.

⁵¹ AGA, 81/10397, rapport de la commission du 29 juillet 1914.

mêmes chambres pour « garantir l'avenir commercial de Tanger »⁵². Devant le comité de contrôle, le directeur français de la société du port rappelle un principe originel : les tarifs sont nécessairement élevés, tant que l'administration internationale ne peut pas, du fait de sa situation financière, subventionner le port⁵³. Confronté au dilemme de tous les ports (couvrir le déficit par les impôts ou bien conserver des tarifs élevés, au risque de décourager le commerce⁵⁴), la société est donc amenée à négocier avec l'administration internationale. La crise des années 1930 aggrave encore le besoin d'une aide financière pour le port de Tanger dont le trafic n'a jamais été aussi bas. La société réclame l'augmentation des tarifs, ce que redoute par-dessus tout l'assemblée législative. Le commerce détourné d'un port devenu trop cher pour les compagnies maritimes, compromet les recettes douanières et donc la survie même de la ville.

La négociation est d'autant plus impossible que les autres puissances composant l'assemblée ne voient dans la société que l'instrument français d'une politique commerciale empreinte de duplicité. Le 8 août 1938, le délégué belge dénonce dans l'augmentation des tarifs une « atteinte au régime de l'égalité économique en ce qu'elle favoriserait les industries du Maroc français au point de rendre la concurrence impossible pour les produits importés d'Europe »⁵⁵. De surcroît, le sucre, ciments, couleurs, bougies, savons, chocolats toujours importés pour la zone française ne passeraient plus par Tanger mais par les ports français. Le délégué italien, lors de la même séance, soupçonne la société du port de collusion avec d'autres sociétés françaises. M. Humbert, directeur français de la société du port, s'en défend : selon lui, les tarifs augmentent à mesure du prix des denrées et il n'est pas question de voir des marchandises échapper à Tanger, le protectorat français augmente lui aussi ses tarifs⁵⁶. En observant la politique de la société, le choix de la vocation de Tanger comme port de passage des navires (et non d'importation) s'accuse : les tarifs de transit (droit de stationnement, péages-passagers) sont préservés des augmentations. Ce choix de repli se justifie par des travaux interrompus, pendant deux ans entre 1931 et 1933, faute de financement, et par des installations trop étroites. Le 15 septembre 1936, le commandant du port de Tanger signale un embouteillage entre un paquebot et un navire de commerce qui n'ont pu rentrer à l'abri du brise-lame, déjà occupé à protéger un navire de guerre italien : heureusement que la mer, ajoute le commandant, était calme⁵⁷.

Les espoirs maintenus : le mazout et la zone franche (1932-1945)

Si Tanger ne paraît plus capable, à la fin des années 1930, de devenir la porte nord du Maroc que les premiers experts et diplomates attendaient, les projets d'avenir ne manquent pas. L'impasse où aboutit tout dossier financier à Tanger – douanes, tarifs, emprunt - ne décourage pas l'espoir de faire du port la planche de salut d'une ville ballotée entre les grandes puissances. Comme le rapporte le consul de France, si les deux protectorats espagnol

⁵² AGA, 81/10399, le conseiller technique du gouvernement chérifien au président de la commission du port, 24 avril 1925.

⁵³ AGA, 54/16089, séance du comité de contrôle du 18 juin 1925.

⁵⁴ CADN, 1/MA/15/409, note du délégué du gouvernement chérifien à la commission du port, mars 1936.

⁵⁵ AGA, 54/16090, séance du comité de contrôle du 8 août 1938.

⁵⁶ AGA, 54/16090, séance de la commission du port du 31 mai 38.

⁵⁷ AGA, 64/16089, lettre du 15 septembre 1936.

et français ont surtout occupé leur investissement à développer des ports concurrents, « le port de Tanger ne leur est pas complètement inutile »⁵⁸. Port de touriste, il facilite aussi les communications des deux autres zones avec l'extérieur, ce qui justifie un effort maintenu.

Tanger pourrait embrasser cette vocation de port de transit sans perdre pour autant en rentabilité grâce au développement du mazout, qui s'impose comme le carburant principal des navires. La commission du port est confiante dans le profit généré par les « grandes lignes d'Orient », alors que les travaux ont repris en 1933, et que M. Fayard, ingénieur des Travaux publics attaché au port, estime que quelques ouvrages supplémentaires suffiraient pour atteindre ce nouveau but⁵⁹. Plusieurs compagnies de navigation vers l'Asie sont prêtes à faire escale à Tanger, les lignes d'Orient, d'Australie, d'Afrique et d'Amérique passent nécessairement par le détroit. Le meilleur accueil à offrir aux 42 millions de navires qui passent annuellement par le détroit de Gibraltar est un aménagement délivrant du mazout, qui sert de moteur à la moitié de ces bâtiments⁶⁰. Les espoirs reposent sur des bases sérieuses : le port de Gibraltar, port militaire, est ligoté par trop de restrictions d'aménagement⁶¹, et les bateaux qui préféreraient « mazouter » à Tanger stimuleraient l'économie de toute la ville, si bien qu'en 1936, l'administrateur espère voir le budget d'exploitation rétabli en cinq ans⁶².

Il manque pour cela à Tanger les installations capables d'accueillir des navires : en 1930, la compagnie Asiatic Petroleum demande l'installation de dépôts de pétrole en vrac dans le port de Tanger⁶³ et la compagnie Shell réclame « l'assurance formelle » que ses bateaux pourront accoster⁶⁴. Faute d'infrastructure adéquate, ces compagnies menacent de se tourner vers Ceuta, petit port mazoutier déjà aménagé dans la zone espagnole. Les acteurs du port pressent alors les instances internationales d'accélérer les travaux : le consul néerlandais, estime « la question des quais est primordiale »⁶⁵. Ces arguments ne parviennent pas à convaincre, jusqu'à la fin des années 1930, les délégués espagnol et italien, représentants de régimes autoritaires dans un jeu européen de plus en plus tendu. Ils affirment que tout investissement nouveau dans un port aussi concurrencé que Tanger, par Gibraltar et Ceuta, est un effort en pure perte⁶⁶. Ils restent sourds aux arguments français ou, en l'espèce, néerlandais, d'une clientèle de surcroît, attirée par le mazoutage, voguant sur les grandes lignes, alors que Ceuta n'accueille qu'un commerce d'intérêt local. Deux visions paraissent, en 1939, irréconciliables : le consul espagnol « ne pense pas qu'il soit possible de faire de Tanger un grand port »⁶⁷ quand la commission du port estime que « l'avenir de Tanger se trouve du côté de la mer »⁶⁸.

Le port de Tanger n'est pas seulement desservi par d'impuissants avocats français, aidés ponctuellement par d'autres puissances, en proie au scepticisme rancunier des Espagnols. Les Français et les Espagnols sont dans une position d'adversaires-partenaires qui explique la position de *statuo quo* dans laquelle est prise Tanger. Ennemies sur un grand nombre de

⁵⁸ CADN, 1/MA/15/409, lettre du consul de France au résident général, 26 juin 1935.

⁵⁹ AGA, 54/16089, séance de la commission du port du 2 mars 1934.

⁶⁰ 1/MA/15/1024, note au sujet des travaux neufs à effectuer dans le port de Tanger, s.d.

⁶¹ *Ibid.*

⁶² AGA, 61/16116, lettre du 14 mars 1935.

⁶³ AGA, 51/16087, séance de la commission du port, 2 avril 1930.

⁶⁴ AGA, 51/16087, séance de la commission du port, 2 mars 1934.

⁶⁵ AGA, 51/16087, séance de la commission du port, 12 décembre 1934.

⁶⁶ AGA, 54/16090, séance du comité de contrôle du 5 avril 1939.

⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁸ AGA, 54/16090, séance de la commission du port, 14 mars 1938.

dossiers, les deux puissances se liguent, en 1932, contre le projet d'une zone franche. Cette année, la chambre de commerce internationale juge la mesure indispensable pour Tanger, prise dans la crise mondiale : les marchandises entreposées, manipulées ou transformées dans une zone franche seraient considérées comme étrangères et pourraient entrer dans le marché marocain sans entraves. L'assemblée législative vote une loi le 30 mai 1932 : la direction des finances du protectorat français considère la mesure illégale en l'absence d'accord des deux zones⁶⁹. La compétence douanière est détenue par le gouvernement chérifien, à Rabat, qui l'exerce sur tout l'empire depuis le début du protectorat : seul un dahir (décret) du sultan pourrait créer une pareille zone franche⁷⁰. Cette mesure, qui favoriserait trop Tanger au détriment des ports français et espagnols réunit les deux zones voisines qui opposent un veto catégorique, malgré le soutien du consul anglais à la loi⁷¹.

La France est donc prête à développer le port de Tanger dans une mesure qui ne compromette pas l'avenir de ses propres ports ni l'intégrité de ses doctrines commerciales. Depuis la grande dépression post-1870, l'Espagne comme la France se sont converties au protectionnisme, notamment pour protéger leur marché agricole, doctrine appliquée à leur commerce colonial. En France, le gouvernement résiste à différentes pressions pour établir des zones franches ou fluviales, et le décret-loi du 24 mai 1938, qui en ouvrait la possibilité, n'est jamais appliqué : l'administration des douanes témoigne d'une méfiance envers tout régime diminuant son contrôle⁷². Pour Tanger, cette méfiance persiste jusqu'en 1945, malgré une ouverture progressive via le système d'entrepôts réels (qui permet le stockage de marchandises sous contrôle de la douane, mais sans payer l'intégralité des droits de la zone). À Rabat, la direction des douanes craint encore la concurrence de Tanger, avantaagée par « sa situation de carrefour des grandes lignes », pour Casablanca qui devrait être la seule zone franche du Maroc si jamais la mesure était appliquée⁷³.

Les espoirs renouvelés (1945-1956) : l'entrepôt réel et les États-Unis

La Seconde Guerre mondiale rebat les cartes de la donne locale en faisant intervenir un nouvel acteur : les États-Unis. Tanger est d'abord un enjeu stratégique ; comme les Dardanelles jadis, le contrôle du détroit de Gibraltar devient un motif de préoccupation face au rival soviétique, présent également en Méditerranée⁷⁴. C'est aussi dans la ville internationale qu'ils installent une antenne de *American Voices*, arme privilégiée d'un *soft power* naissant⁷⁵, qui se matérialise aussi dans la construction d'une usine d'un « breuvage » alors inconnu, le Coca Cola⁷⁶. En 1952, ils produisent 8000 caisses par an et voudraient, d'après la légation américaine, en exporter en France 20 à 30 000 caisses annuellement, la boisson étant depuis 1947 réservée à la consommation locale. De fait, le commerce américain

⁶⁹ Archives du Maroc, G0490, le directeur des Finances au directeur des services économiques, 5 juin 1940.

⁷⁰ CADN, 1/MA/15/998, le directeur des Finances au chef du cabinet diplomatique, 25 juillet 1932

⁷¹ CADN, 1/MA/15/998, note du 28 novembre 1932.

⁷² Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2000, p. 107 sq.

⁷³ CADN, 1/MA/15/998, lettre de l'administrateur des douanes, 5 juillet 1945.

⁷⁴ CADN, 1/MA/15/1024, le consul au résident général, 24 juin 1945.

⁷⁵ CADN, 1/MA/15/1024, le consul au ministère des Affaires étrangères, 21 janvier 1950.

⁷⁶ CADN, 1/MA/15/1024, lettre de l'attaché commercial au directeur du commerce, 20 juin 1952.

prend une place croissante pour Tanger : des produits de luxe, destinés à l'Espagne, automobiles, bonneterie, appareillage électrique, appareil ménager, toutes ces marchandises américaines pénètrent dans le commerce de Tanger, qui obtient un « rôle de distribution » longtemps empêché par les dispositifs douaniers⁷⁷. Par conséquent, la construction et les travaux du port intéressent la puissance américaine ; ils voudraient, écrit le résident général en 1945, réclamer la direction des travaux Publics de la ville, « dans le but d'y établir une zone franche ou un port franc »⁷⁸.

Ces échos américains, transmis par les notes françaises de la résidence au ministère à Paris, n'introduisent pas une rupture spectaculaire dans la vie économique de Tanger, malgré une légère embellie. Il ne faut pas exagérer la place de Tanger dans une stratégie américaine qui prend des dimensions mondiales : un militaire américain confie, au consul français, en 1945, que « 95% de [s]es compatriotes ignorent où est Tanger ; les autres le confondent avec Alger ! »⁷⁹. Cette ignorance proverbiale de la géographie est surtout l'image de la place modeste qu'occupe Tanger dans les esprits à Washington. Toutefois, ces projets maintiennent en vie les espoirs placés dans Tanger, toujours port en puissance.

Le débat sur le port franc est ainsi relancé par les acteurs français après 1945. L'administration du protectorat, en partie renouvelée après l'épuration qui a suivi la libération de l'Afrique du Nord, pose un regard critique sur les aménagements du port : le directeur des travaux publics, à Rabat déplore la « contre-propagande regrettable, par sa négligence, » que la société du port produit pour la France. Visitant les installations, il estime qu'elles donnent l'impression d'un « établissement napolitain, avec sa crasse, son désordre, son laisser-aller »⁸⁰. La direction estime que le choix du sous-équipement de l'entre-deux-guerres a porté un coup fatal au trafic. Sans se faire d'illusion sur la capacité de Tanger, elle estime qu'« un port n'est pas un ouvrage rentable en soi, surtout un port modeste », mais qu'il peut susciter une « attirance » pour le commerce et l'industrie⁸¹. En somme, sans déborder d'enthousiasme, les notes s'arrêtent sur un principe : si la France gère ce port – car elle le gère de fait – elle doit le faire bien. Le directeur réclame un nouvel investissement économique massif pour accomplir la véritable vocation de ce port, lieu de passage faute d'un arrière-pays productif : « Tanger n'est pas, et ne sera jamais, un port d'importation ou d'exportation. C'est un entrepôt pour spéculateur »⁸².

Une telle maxime inspire les autorités locales de Tanger, à la recherche de solutions juridiques et financières à l'impasse portuaire. S'agissant de « l'entrepôt pour spéculateur », une note défend le régime de l'entrepôt réel : celui-ci permet de faire patienter le paiement des droits de douane le temps que la marchandise soit écoulée, si bien que des acheteurs pourraient être intéressés par Tanger, où les monnaies circulent librement, pour acheter des produits au départ inaccessibles à leurs devises. Avec ce régime, ils auraient le temps de les changer à Tanger pour réaliser ces achats, confortant l'atout tangérois d'une économie libre et sous-fiscalisée, où se développe progressivement un marché de l'or⁸³. Cet argument serait de

⁷⁷ CADN, 1/MA/15/1024, note de juin 1950.

⁷⁸ CADN, 1/MA/15/998, le résident général au consul, 18 juillet 1945.

⁷⁹ CADN, 1/MA/15/1024, le consul au résident général, 24 juin 1945.

⁸⁰ CADN, 1/MA/15/1024, note du 18 avril 1950.

⁸¹ CADN, 1/MA/15/1025, note du 13 mars 1951.

⁸² CADN, 1/MA/15/1024, note du 18 avril 1950.

⁸³ CADN, 1/MA/15/1024, note de juin 1950.

nature à lever les réticences jusqu'ici fatales au développement de Tanger : ce commerce revêt « un caractère local qui n'est pas de nature à porter ombrage aux ports de la zone française »⁸⁴. L'administrateur du port estime lui aussi que Tanger peut jouir de ses rares avantages, en faisant renaître le projet d'une installation industrielle. La zone, avec un « port convenable et bien outillé (...) pourrait, précisément en raison du régime fiscal dont elle bénéficie, abriter de nombreuses industries de transformation »⁸⁵. L'idée de solliciter l'aide du plan Marshall, pour compenser un investissement jusqu'ici absent, traverse l'esprit de l'administrateur, même si le consul de France estime l'hypothèse peu probable, en raison du caractère « improductif » du territoire. Toutefois, celui-ci, « grâce à l'asile qu'il offre aux réfugiés et évadés fiscaux, regorge de capitaux »⁸⁶. En conséquence, la spécificité de Tanger, convertie à une économie en partie artificielle, fondée sur des avantages fiscaux et monétaires qui en font une sorte de paradis fiscal, s'accuse après 1945.

Cette originalité place Tanger dans une autre catégorie qui justifie, pour les acteurs économiques français, de nouveaux espoirs. La chambre de commerce demande l'autorisation de faire transiter les agrumes du protectorat de Souk el Arba et de l'arrière-pays proche, en précisant que cela ne porterait préjudice ni à Casablanca, ni à Port-Lyautey, ces régions étant trop loin de ces ports⁸⁷. C'est l'autre idée de ces années sur le caractère imaginaire de cette concurrence : Casablanca est un port encombré qui n'absorbe pas tout son trafic et pourrait, dans son opulence, prêter à son voisin plus pauvre⁸⁸. Par cet argument, le représentant d'une compagnie maritime française souligne combien les politiques de l'entre-deux-guerres, qui ont investi en priorité les ports de la façade atlantique, leur ont conféré une avance désormais décisive et irrattrapable.

Les directions à Rabat ne partagent pas l'optimisme des représentants diplomatiques et économiques de la zone de Tanger. Ils estiment que ces avantages nouveaux, combinés avec les atouts géographiques de la ville internationale, sont encore propres à menacer le commerce français. L'entrepôt réel, déjà en vigueur à Marseille et Bordeaux, capte les marchandises des grandes routes maritimes du Moyen-Orient et des pays asiatiques, et toute extension de ce régime à Tanger se fera à leur détriment⁸⁹. L'activité économique de Tanger, trop faible, dit la direction de l'Agriculture et du Commerce, ne justifie pas un entrepôt réel, qui de toute façon se ferait aux dépens de Casablanca ; ce raisonnement circulaire exclut immédiatement Tanger de tout espoir d'amélioration⁹⁰. Il en va de même pour la zone franche : cet avantage accordé à Tanger serait réclamé par les acteurs économiques de Casablanca, ce qui est contraire à la doctrine commerciale française comme nous l'avons dit. De plus, ajoute l'administrateur des douanes, si un jour cette doctrine changeait, l'avantage devrait revenir à Casablanca, déjà outillé, et non à Tanger⁹¹. Le port de Tanger est enfermé dans plusieurs pièges : pauvre, il se voit opposé sa pauvreté dès qu'il cherche les moyens d'en

⁸⁴ CADN, 1/MA/15/1018, note du 2 avril 1952.

⁸⁵ CADN, 1/MA/15/1024, le consul général au ministre des Affaires étrangères, 28 août 1951.

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ CADN, 1/MA/15/1024, l'attaché commercial du consulat au secrétaire général du protectorat, 20 janvier 1954

⁸⁸ CADN, 1/MA/15/1924, lettre de la Compagnie Consignation – Transit Joël Lalaurie, à l'administrateur de la zone, 7 mai 1952.

⁸⁹ CADN, 1/MA/15/1018, le directeur des finances au secrétaire général, 19 décembre 1951

⁹⁰ CADN, 1/MA/15/1018, note du 4 mars 1952.

⁹¹ CADN, 1/MA/15/998, l'administrateur des douanes au conseiller diplomatique du protectorat, 5 juillet 1945.

sortir. De même, sa position géographique est son cadeau empoisonné : suscitant tous les espoirs dans la ville et à l'extérieur, elle justifie toutes les craintes du côté des protectorats.

Le port dépend pourtant toujours du gouvernement chérifien, enfermé dans le régime d'une concession internationale dont l'organisation dépend davantage d'impératifs politiques que de rationalité économique. Le capital social de la société, en 1950, n'est plus suffisant en raison de la dévaluation du franc, la société est en grande difficulté financière, il faudrait un autre emprunt. La société ne peut recourir aux capitaux étrangers, de crainte de remettre en cause la nature française de la concession⁹². Du reste, les actionnaires étrangers qui restent dans les limites étroites des 30% qui leur ont été laissés, ne souscrivent pas les parts nouvelles émises en 1948 pour augmenter le capital dû à l'emprunt, les Espagnols maintenant leur indifférence pour cette source de dépenses inutiles⁹³. Le port vit donc sous le couvercle de son « caractère politique », comme l'écrivent les notes. Il n'est pas le seul à en souffrir : l'orientation de l'économie tangéroise en direction de la spéculation monétaire, source d'espoirs pour certains acteurs, est surtout un poison pour une population déjà pauvre. La présence du dollar, envahissant à Tanger, fait monter les prix, confond toutes les monnaies dont la valeur disparaît entre les mains des Tangérois, au pouvoir d'achat très bas. La « menace d'une crise sociale », perçue en 1950⁹⁴, prend, comme de juste, son origine dans le port.

En 1955, un an seulement avant l'indépendance, une grève des dockers, dont les deux tiers ne peuvent espérer cette année-là du travail à cause du trafic irrégulier, paralyse le port. Cette grève est accueillie avec inquiétude par l'administration internationale, car elle risque de compromettre à terme le ravitaillement de la ville et les recettes de la zone qui reposent presque exclusivement sur le trafic maritime⁹⁵. Les ouvriers exercent une pression sur la société du port qui reste inflexible : l'ingénieur en chef des travaux publics rappelle que la stratégie du port étant de le rendre attractif par des tarifs très bas, cet avantage se payait aussi de salaires très bas. Voici Tanger à nouveau enfermée dans un cercle vicieux : augmenter les salaires pour lutter contre la chère, c'est ralentir l'activité portuaire, seule source de la vie économique, ce qui provoquera en réaction l'augmentation du coût des marchandises, donc la vie chère⁹⁶. Une fois encore, le sous-développement du port de Tanger justifie l'impossibilité de lutter contre la misère de sa population. La société reste intraitable face aux revendications des dockers, qui souffrent d'une législation sociale modeste, de toute façon peu appliquée et de l'absence de droit syndical. Le travail local est lui aussi étouffé par les limites de la zone et d'une concession internationale d'une avarice proportionnée à sa pauvreté.

Conclusion

Les sources françaises du port de Tanger donnent l'impression contradictoire de la maxime prêtée à Bossuet : les acteurs français déplorent les effets de ce dont ils ont chéri les causes, en détournant la concession internationale à leur profit. Toutefois, tous les intérêts français ne doivent pas être confondus : après 1945 en particulier, les autorités du protectorat se

⁹² CADN, 1/MA/15/1024, note du 11 mars 1950.

⁹³ CADN, 1/MA/15/1024, note du 2 mai 1949.

⁹⁴ CADN, 1/MA/15/1024, note de juin 1950.

⁹⁵ CADN, 1/MA/15/1024, le consul au ministre des Affaires étrangères, décembre 1955

⁹⁶ *Ibid.*

désintéressent délibérément de la cause du port de Tanger, en qui les diplomates et acteurs économiques de la ville internationale placent encore quelques espoirs. En matière tangéroise, la métropole n'intervient que rarement et délègue le dossier à la résidence de Rabat, au détriment du port. Les sources espagnoles, moins disertes, sont le porte-parole de la désillusion collective d'un port capturé par les Français et pourtant vite délaissé par ses ravisseurs légaux. Les archives austères des commissions des ports et des procès-verbaux des comités de contrôle laissent peu de place aux revendications, toujours rapportées, des acteurs marocains du port. Elles reçoivent toutefois des pétitions des représentants de la population musulmane, du moins des notables nommés par le délégué du sultan (le *mandūb*) à cet emploi, qui voient le port comme la seule porte de sortie pour la ville. Le 23 octobre 1921, une de leur pétition au *mandūb* écrit :

« La création du port de Tanger, par l'activité qu'elle assurerait à cette ville, répond heureusement au désir unanime des musulmans. Votre Excellence n'ignore pas qu'une grande misère règne dans la population musulmane et que celle-ci attend avec impatience le commencement de travaux qui assureront l'existence à beaucoup de malheureux »⁹⁷.

Ces espoirs déçus émaillent la chronique du port de Tanger, qui est celle de la vie économique de la ville toute entière. Seule source de revenu, le port était le seul moyen pour les acteurs de la ville de prospérer en dehors de la dépendance envers ses deux zones voisines. Partiellement international, français sous la fiction chérifienne, mais sans les avantages des autres ports de l'empire marocain, le port de Tanger ne jouit pas des habituelles attentions des ports coloniaux, interface entre la colonie et la métropole européenne, arme stratégique, économique, cumulant les fonctions militaires, marchandes, industrielles⁹⁸. La forme internationale du colonialisme en a exagéré les retombées négatives pour l'économie marocaine et la population du royaume qui ne profite guère des mécanismes subtils d'une l'internationalisation propre à satisfaire une poignée de spéculateurs. L'économie coloniale reste fortement étatisée, stimulée par un investissement public qui fait précisément défaut à Tanger : la seule mondialisation que connaît Tanger est celle laissée par les limites d'un mercantilisme colonial sans profit pour la population urbaine.

Antoine Perrier

CNRS, IREMAM, Aix-Marseille Université

⁹⁷ CADD, 1/MA/300/58, lettre du 23 octobre 1921, traduite en français et sans original en arabe présent.

⁹⁸ Jean-François Klein, Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale, Enquêtes et Documents*, n° 50, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015.