

N° 126

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 décembre 1984.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'approbation d'un Accord de coopération en matière de marine marchande entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume du Maroc.

Par M. Jacques CHAUMONT,

Sénateur,

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, président ; Yvon Bourges, Emile Didier, Pierre Matraja, Jacques Ménard, vice-présidents ; Serge Boucheny, Michel d'Aillières, Francis Palmero, Gérard Gaud, secrétaires ; MM. Paul Alduy, Michel Alloncle, François Autain, Jean-Pierre Bayle, Jean Bénard Mousseaux, Noël Berrier, André Bettencourt, Charles Bosson, Raymond Bourguine, Louis Brives, Guy Cabanel, Michel Caldaguès, Jacques Chaumont, Michel Crucis, André Delelis, Jacques Delong, Maurice Faure, Charles Ferrant, Louis de la Forest, Jean Garcia, Jacques Genton, Marcel Henry, Louis Jung, Philippe Labeyrie, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Jean Mercier, Pierre Merli, Daniel Millaud, Claude Mont, Jean Natali, Paul d'Ornano, Bernard Parmantier, Mme Rolande Perlican, MM. Robert Pontillon, Roger Poudonson, Paul Robert, Marcel Rosette, Albert Voilquin.*

Voir les numéros :
Assemblée nationale (7^e législ.) : 2388, 2434 et in-8° 700.
Sénat : 102 (1984-1985).

Traité et conventions. — Maroc.

SOMMAIRE

	Pages.
INTRODUCTION	3
I. — LES GRANDES LIGNES DE L'ACCORD DU 5 NOVEMBRE 1979	4
A. — La simplification des contraintes du transport maritime par l'octroi de privilèges mutuels.	4
B. — La coopération en matière navale	5
C. — Le fonctionnement de l'Accord	6
II. — LES ÉCHANGES COMMERCIAUX FRANCO-MAROCAINS	7
A. — Le rôle majeur du transport maritime dans les échanges franco-marocains	7
B. — Les échanges franco-marocains : des relations commerciales excédentaires en faveur de la France	7
1. — La part prépondérante de la France dans les échanges marocains	7
2. — La contraction de la part marocaine dans le commerce extérieur français	8
3. — Un excédent de la balance commerciale en faveur de la France ..	8
4. — L'effet prévisible de l'élargissement de la C.E.E. sur le commerce marocain	8
C. — Des relations financières favorables au Maroc	9
1. — L'importance des transferts d'économies des travailleurs marocains en France	9
2. — Le léger déclin du montant de nos investissements	9
3. — Forces et faiblesses de notre aide financière	9
CONCLUSIONS FAVORABLES DU RAPPORTEUR	10

Mesdames, Messieurs,

L'accord de coopération maritime qui est soumis à votre approbation a été signé le 5 novembre 1979 à Rabat. Il se propose de promouvoir le développement des échanges maritimes entre la France et le Maroc grâce à deux séries de dispositions.

La première a pour objet de simplifier les questions de transports maritimes, et concerne en pratique les divers aspects de la réglementation en vigueur dans les ports.

La seconde série de dispositions encourage la coopération tant dans le domaine de la construction navale que dans celui de la formation des personnels sédentaires et navigants.

Cet accord, dont les dispositions prises séparément sont trop classiques pour mériter de longs développements, revêt toutefois une importance non négligeable si l'on se souvient qu'en 1982, 99,9 % des échanges commerciaux franco-marocains se sont effectués par la voie maritime.

Aussi votre rapporteur aimerait-il situer cet accord dans le contexte des échanges franco-marocains, après qu'il en aura brièvement exposé les grands traits.

*
* *
*

I. — LES GRANDES LIGNES DE L'ACCORD DU 5 NOVEMBRE 1979.

L'accord du 5 novembre 1979 est un accord de coopération maritime qui dépasse le simple octroi d'avantages mutuels entre les deux parties et comporte un certain nombre de dispositions intéressantes en matière de construction navale et de formation.

A. — La simplification des contraintes du transport maritime par l'octroi de privilèges mutuels.

Les deux parties conviennent d'alléger les contraintes inhérentes au transport maritime en s'octroyant un certain nombre d'avantages qui reposent sur les principes de réciprocité et d'égalité de traitement.

Ainsi, sans entrer dans le détail des dispositions, notons que les parties s'accordent, dans l'article 4, les mêmes droits en ce qui concerne l'exploitation des navires de commerce battant leurs pavillons respectifs ; que dans l'article 6 elles conviennent d'assurer dans leurs ports aux navires battant pavillon de l'autre partie le même traitement qu'à leurs propres navires ; enfin qu'en vue de simplifier l'accomplissement des formalités administratives, douanières et sanitaires, elles s'accordent par l'article 7 le traitement de la nation la plus favorisée. Ainsi, par exemple, conviennent-elles de reconnaître tous les documents officiels se trouvant à bord des navires de l'autre Partie, qu'ils établissent sa nationalité (article 8), qu'ils soient relatifs à l'équipement ou à la jauge (article 9), ou encore qu'il s'agisse des pièces d'identité des gens de mer (article 10).

Ces pièces d'identité permettent aux membres de l'équipage de descendre à terre sans visa et de séjourner dans la commune où se trouve le port aussi longtemps que leur navire y fait escale (article 11). Elles leur permettent aussi de transiter par le territoire de l'autre partie pour regagner leur port d'embarquement ou leur pays d'origine, à condition de n'y pas séjourner plus de 15 jours (article 12).

Le navire se voit également reconnaître une certaine autonomie juridique parfaitement conforme, du reste, aux dispositions en usage

en droit international public : dans l'article 15, les parties conviennent de renoncer à intervenir dans aucune affaire intéressant la direction intérieure du navire, sous certaines conditions.

En contrepartie, la France et le Maroc s'abstiennent d'effectuer tous services portuaires sur le territoire de l'autre partie, renonçant ainsi à toutes opérations de pilotage, de remorquage, de cabotage, ou d'assistance.

Elles conservent, en dépit des libertés qu'elles octroient aux navires de l'autre Partie, les moyens nécessaires à la défense de leur ordre public.

Ainsi peuvent-elles dans certains cas individuels revenir sur les droits qu'elles accordent aux porteurs de pièces d'identité maritime et leur interdire l'entrée ou le séjour sur leur territoire, si elles les jugent indésirables (article 14).

De la même façon, la relative autonomie juridique du navire s'arrête dès que la tranquillité et l'ordre public de l'Etat d'escale sont menacés, qu'une personne étrangère à l'équipage est en cause dans une infraction, ou encore que cette dernière est punissable d'une peine privative de liberté d'au moins cinq ans. Les autorités de l'Etat de résidence sont alors, en vertu de l'article 15, autorisées à intervenir, après en avoir avisé le fonctionnaire consulaire de l'autre partie.

On voit donc que les précautions sont prises pour que les dispositions de l'accord, qui doivent alléger le poids des contraintes nécessaires du transport maritime, ne menacent pas la sécurité et l'ordre public des ports d'escale.

B. — La coopération en matière navale.

L'accord dépasse le simple domaine du transport maritime et prévoit diverses dispositions de nature à renforcer la coopération entre la France et le Maroc dans les deux domaines de la construction navale et de la formation des personnels.

L'article 18 encourage la coopération en matière d'industries de construction, de réparation de matériels navals et de toutes les installations liées au transport maritime. Les modalités seront précisées par des accords particuliers.

Par l'article 19, les parties contractantes se concèdent mutuellement l'accès de leurs ressortissants aux institutions de formation professionnelle et envisagent la possibilité de stages à des fins pédagogiques dans les entreprises et institutions qui se rattachent au transport maritime. Là encore, ces dispositions seront précisées par des accords particuliers.

C. — Le fonctionnement de l'Accord.

L'accord prévoit la mise en place d'une **Commission mixte** chargée d'assurer son application et de formuler les recommandations nécessaires afin de maintenir l'équilibre dans la participation des deux flottes marchandes aux échanges. Cette commission aide également au règlement des différends, qui en cas d'échec des procédures amiables, sont confiés à un arbitre agréé par les deux parties.

L'accord est conclu pour cinq ans. Renouvelable par tacite reconduction, il est également révisable à tout moment.

II. — LES ÉCHANGES FRANCO-MAROCAINS.

A. — Le rôle majeur du transport maritime dans les échanges franco-marocains.

L'accord de coopération maritime franco-marocain revêt une importance de tout premier plan lorsque l'on sait que 99,9 % des échanges entre les deux pays s'effectuent par mer. Cette impressionnante proportion s'explique par la nature des produits échangés : ceux-ci sont en majeure partie des pondéreux. Aussi les transports maritimes sont-ils plus adaptés et plus économiques que les échanges aériens et routiers. Le faible développement du trafic routier s'explique également par l'absence d'un service de ferries développé.

Les échanges franco-marocains sont le fait principalement des flottes marchandes françaises et marocaines, mais laisse également une part, parfois non négligeable, à des navires battant pavillon de pays tiers. Ainsi le trafic conventionnel Nord-France est-il assuré à 40 % par des navires marocains, à 30 % par des navires français et 30 % par des navires appartenant aux Pays-Bas. Sur l'Atlantique et sur la Manche en revanche France et Maroc réalisent à parts égales 80 % du trafic, laissant un solde de 20 % aux pays tiers. Enfin, le trafic conteneurisé Nord-France et Sud-France fait l'objet d'un accord de pool entre les deux pays.

B. — Les échanges franco-marocains : des relations commerciales incertaines en faveur de la France.

La France et le Maroc entretiennent de longue date des relations économiques serrées qui reposent sur une longue tradition et sur des intérêts complémentaires.

La France est de loin le **premier partenaire commercial du Maroc** : elle est à la fois son premier client et son premier fournisseur et représente environ le quart de ses importations et de ses exportations. Cette prépondérance est fortement marquée ; l'Arabie Saoudite, deuxième fournisseur du Royaume, ne couvre qu'environ 15 % de ses

importations, et la République Fédérale Allemande, son deuxième client, n'absorbe que 7 % de ses exportations.

La part du Maroc dans le commerce extérieur français est moindre, et tout en restant significative, subit une baisse légère mais constante depuis 1975. Alors que le Maroc était notre 11^e client et notre 18^e fournisseur, il n'occupe plus aujourd'hui respectivement que les 15^e et 24^e rangs.

Nos ventes au Maroc sont constituées essentiellement de biens d'équipement à hauteur de 36 %, de produits semi-finis pour 30 %, de produits agricoles pour 14,5 % et de biens de consommation pour 14 %.

Nos achats portent principalement sur des biens de consommation, à hauteur de 61 %, des matières premières pour 22 % et des produits semi-finis pour 13 %.

Le tableau suivant retrace l'évolution des échanges commerciaux franco-marocains :

En milliards de francs	1977	1978	1979	1980	1981	1982
— Exportations françaises	4,7	4,2	5,9	5,0	6,5	7,3
— Importations françaises	2,1	2,3	2,8	3,2	3,4	4,0
— Solde	+ 2,6	+ 1,9	+ 3,1	+ 1,8	+ 3,1	+ 3,3
— Taux de couverture	220 %	183 %	211,5 %	156 %	188 %	184 %

On constate que les relations commerciales sont régulièrement excédentaires en notre faveur. Cette situation s'explique aisément par le fait que le Maroc, pays en voie de développement, doit réaliser un effort d'équipement important. Elle n'en constitue cependant pas moins un motif de préoccupation pour nos partenaires. Aussi, lors d'une récente visite officielle au Maroc du Président de la République, a-t-il été décidé de créer un groupe de travail chargé de réfléchir aux moyens de remédier à ce déséquilibre par une augmentation des importations françaises.

Une éventuelle amélioration de la balance commerciale marocaine risque cependant d'être affectée à moyen terme par le nouvel élargissement de la C.E.E. Les productions espagnoles et marocaines qui bénéficieront alors de la préférence communautaire concurrencent en effet directement les produits marocains dans les secteurs du textile, des conserves de sardines, des tomates, des fruits frais et des agrumes.

Les produits marocains en pâtiront évidemment, en dépit des dispositions avantageuses contenues dans l'accord de coopération du 27 avril 1976 passé avec la C.E.E., et qui prévoit, entre autres, la libre entrée dans la Communauté des produits industriels, et des réductions tarifaires de 20 à 100 % pour certains produits de l'agriculture et de la pêche, en l'absence de toute obligation de réciprocité pour le Maroc.

C. — Des relations financières favorables au Maroc.

Toutefois, le déficit des échanges commerciaux est actuellement compensé par la balance des paiements marocains qui bénéficie de trois types de recettes avantageuses.

1°) Les transferts d'économies des travailleurs marocains vivant en France s'élevaient en 1981 à 3,5 milliards de francs. On constate que cette recette, à elle seule, est supérieure au déficit des échanges commerciaux de l'année qui atteignait 3,1 milliards de francs.

2°) Les investissements français tendent à reculer sous l'effet de la situation économique marocaine. En effet, si la France reste le premier investisseur au Maroc, sa part dans les apports extérieurs est en diminution depuis 1978.

3°) Notre aide financière prend la forme de protocoles annuels associant dans des proportions variables des prêts du Trésor consentis à des conditions exceptionnellement favorables (durée de 25 ans ; taux de 3 %) et des crédits privés garantis. Le Maroc est, à l'heure actuelle, le premier bénéficiaire dans le monde de nos prêts du Trésor.

Leur fonctionnement ne donne toutefois pas entièrement satisfaction : le nombre des projets éligibles inscrits chaque année en annexe au protocole dépasse le montant des crédits prévus. Aussi la tentation est-elle grande pour les Marocains de confier les projets les plus intéressants à nos concurrents, qui offrent des crédits spécifiques, et de réserver nos prêts du Trésor pour les autres projets qui font l'objet d'une concurrence moins vive. La perte en 1982 du contrat d'acide sulfurique (signé par un groupe hispano-japonais) en est la triste illustration.

Votre rapporteur espère que la constitution du groupe de travail mixte Douiri, du nom du ministre marocain du plan, permettra d'éviter à l'avenir le renouvellement de semblables mécomptes, en associant

plus étroitement les deux pays dans le recensement des projets prioritaires et la recherche des moyens de leur mise en œuvre.

*
* * *

Votre Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées, après en avoir délibéré au cours de sa séance du mercredi 5 décembre 1984, a décidé d'émettre un **avis favorable** à l'approbation du présent projet de loi.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée nationale)

Article unique.

Est autorisée l'approbation de l'Accord de coopération en matière de marine marchande entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume du Maroc, signé à Rabat le 5 novembre 1979 et dont le texte est annexé à la présente loi. (1)

(1) Voir le texte annexé au document AN n° 2388