

Retour des MRE

Neuf mois pour régulariser votre situation

- Une déclaration à effectuer auprès de l'Office des changes
- Les revenus générés à compter du 1er janvier 2015 taxés
- Amnistie fiscale sur la période antérieure

LE gouvernement répare une injustice vieille de plus de 60 ans. Les Marocains résidents à l'étranger (MRE), qui rentrent définitivement au pays, ne sont plus obligés de rapatrier les fonds détenus à l'étranger. Une loi a été publiée au Bulletin officiel (édition arabe) du 12 mars 2015. Elle abroge les dispositions du dahir de 1959 que la plupart des MRE ignoraient et qui faisait qu'ils étaient en situation d'infraction par rapport à la réglementation de change. Après le lancement de la contribution libératoire, nombre d'entre eux étaient dans une situation inextricable. Ils ne savaient pas s'ils devaient souscrire à l'amnistie pour régulariser leur situation ou attendre le projet de loi qui était dans le circuit

d'adoption. L'Office des changes, qui était en front-office l'année dernière, leur suggérait à chaque sortie de faire le distinguo entre deux situations. Lorsque les anciens MRE ne possèdent pas de preuves « probantes » que leurs biens ont

été acquis avec des fonds provenant de l'étranger, ils devaient payer la contribution libératoire. Dans le cas où ils disposent des justificatifs nécessaires, ils pouvaient attendre la publication de la loi au BO. Ce qu'il faut retenir, c'est que la partie des biens constitués à partir du Maroc est en infraction par rapport à la réglementation de change et devrait être

Aucune obligation de rapatriement

DEPUIS l'entrée en vigueur de la loi, les anciens MRE qui changent de résidence fiscale disposent d'un délai d'un an, qui arrive à échéance le 11 mars 2016, pour faire une déclaration auprès de l'Office des changes. Celle-ci doit porter sur l'ensemble des types d'avoirs détenus à l'étranger : biens immeubles, financiers et autres liquidités. Les ex-MRE devront justifier la provenance des actifs en question, via un certificat d'activité professionnelle, et en mentionner la valeur au moment de leur retour définitif. La déclaration des biens constitués par les anciens résidents à l'étranger n'est assortie du paiement d'aucune redevance fiscale ni amende. De plus, la loi ne prévoit aucune obligation de rapatrier ni les liquidités ni les actifs financiers. Une fois déclarés, aucune autorisation n'est requise pour disposer à tout moment de ces biens. □

été acquis avec des fonds provenant de l'étranger, ils devaient payer la contribution libératoire. Dans le cas où ils disposent des justificatifs nécessaires, ils pouvaient attendre la publication de la loi au BO. Ce qu'il faut retenir, c'est que la partie des biens constitués à partir du Maroc est en infraction par rapport à la réglementation de change et devrait être

régularisée sur la base d'une transaction à l'amiable avec l'Office. Le problème qui risque de se poser pour de nombreux anciens MRE, c'est qu'il sera parfois difficile de prouver la traçabilité des biens, dont l'acquisition remonte à plusieurs dé-

années. Certains anciens MRE ont payé, par exemple, la contribution libératoire pour avoir constitué leurs biens à partir du Maroc. Mais ceux qui continuent à alimenter leur assurance-vie après avoir souscrit à l'amnistie sur les biens détenus à l'étranger seront dans une position inconfortable puisqu'ils seront de nouveau en infraction. Visiblement, la loi n'a pas

prévu pour les ex-MRE la possibilité de continuer à investir à l'étranger. La loi sur les anciens MRE prévoit une nouveauté par rapport à la première mouture qui avait été discutée par les deux chambres du Parlement. Elle concerne la fiscalité des biens détenus à l'étranger. Après plusieurs mois de discussion, l'administration a finalement décidé d'accorder l'amnistie pour la période non prescrite. Mais les revenus de source étrangère générés depuis le 1er janvier seront désormais taxés. En cas d'existence d'une convention de non-double imposition, il s'agira d'une simple formalité à effectuer au Maroc puisque les impôts seront acquittés dans le pays où se trouvent les actifs. Dans tous les cas, il faudra examiner les dispositions prévues par ces conventions en allant sur le site de la Direction générale des impôts (www.tax.gov.ma). En cas d'absence d'une convention fiscale, l'impôt sera payé au Maroc. Les contribuables qui s'abstiendront d'effectuer leur déclaration fiscale seront redressés au Maroc selon le droit commun. □

Hassan EL ARIF

Pour réagir à cet article :
courrier@leconomiste.com

TangerMed rafle la mise

• Tanger démarquée de Sebta, boudée par les voyageurs

• Le port marocain offre des avantages indéniables

• Algésiras, un partenaire pour assurer la fluidité du trafic

TANGERMED, le mégaport marocain est devenu, en moins de cinq ans, l'incontournable point de passage sur la rive sud du détroit. Le terminal passagers du port a réussi à atteindre une part de marché de près de 50% du total du trafic MRE, laissant loin derrière le port de l'enclave occupée de Sebta qui arrive à peine à 25% en moyenne. C'est depuis son entrée en service que Tanger a réussi à doubler de manière nette Sebta, concurrent de longue date du port de Tanger-ville. Ce président a eu pendant de longues années la préférence auprès des MRE. En effet, la traversée via ce port était moins longue que celle depuis Tanger-ville, pratiquement

la moitié, ce qui ne laissait pas de doute chez certains passagers qui craignaient le mal de mer. A ceci s'ajoutait le fait que les compagnies espagnoles, en monopole sur Sebta, alignaient de bien meilleurs bateaux et des tarifs plus avantageux. Avec l'entrée en service de TangerMed en 2010, l'avantage a tourné vers Tanger. La traversée est de plus courte durée et l'arrivée se fait directement en territoire marocain, évitant les files d'attente du port de Sebta et ensuite à la frontière de Bab Sebta. En plus, les MRE ont la possibilité de procéder aux formalités d'estampillage directement sur le bateau en profitant du temps de la traversée. A l'arrivée, les voitures prennent directement la route vers la sortie, sans aucune attente. Des avantages que le port de Sebta ne peut offrir et qui pèsent fort dans le choix des MRE.

Actuellement, le port de Tarifa se pose en outsider. Après la crise démarrée par la déliquescence de la Comarit, le port avait connu un net recul de ses activités, mais il a rapidement récupéré ses parts de marchés qui atteignent les 12% en moyenne. Le port est aussi réputé par une durée de traversée réduite, mais les bateaux utilisés, des super fast ferrys ont une capacité de

port réduite et leur petite taille les rend très sensibles à la houle, très fréquente à cause des forts vents qui soufflent sur le détroit.

Le vrai géant du détroit en matière de passagers reste le port espagnol d'Algésiras qui, grâce à ses différents quais et à une organisation rigoureuse, réussit à traiter en

Ce qui se traduit par des réunions très fréquentes des responsables des deux ports afin de coordonner les efforts, surtout à la veille des grands déplacements, tels la campagne MRE par exemple.

La tendance historique vers la baisse du maritime face à l'aérien a pris de l'ampleur

TangerMed, un suivi de près côté espagnol

DÈS l'annonce du projet, le port de TangerMed a suscité une curiosité à peine voilée en Espagne. Le port s'est installé sur la rive sud du détroit, juste en face d'Algésiras, le champion ibérique en la matière. D'où les craintes, maintes fois relayées par voie de presse, de voir le super-port marocain empiéter sur les plates-bandes du voisin du Nord. A tel point qu'en 2008, un député espagnol du Parti Populaire, avait présenté une pétition au Parlement espagnol demandant au gouvernement des mesures spécifiques pour se protéger de la concurrence que risque de déclencher le complexe portuaire TangerMed sur les industries et les installations du sud de l'Espagne. □

simultané les trafics issus de TangerMed et de Sebta.

Avec Algésiras, il n'est guère question de concurrence, mais de partenariat. En effet, l'intérêt de chacune des deux parties passe par la nécessité d'avoir un allié fiable de l'autre côté du détroit. L'objectif étant d'assurer un trafic fluide et sans blocages.

ces dernières années avec les low-cost. Les prix ont atteint des niveaux imbattables que le maritime a du mal à suivre, au plus grand bénéfice des voyageurs. □

Ali ABJOU

Pour réagir à cet article :
courrier@leconomiste.com