

**ROYAUME DU MAROC
LE PREMIER MINISTRE**



**ETUDE SUR LE PHENOMENE DE LA CORRUPTION
DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER :
EVALUATION ET DIAGNOSTIC**

Rapport de synthèse



Version Juin 2011

SOMMAIRE

TABLE DES FIGURES	3
LISTE DES TABLEAUX.....	4
INTRODUCTION	5
1. Contexte général de l'étude	5
2. Points clés de la démarche	6
1. POLITIQUES ET PRATIQUES EN MATIERE DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LA CORRUPTION.....	9
1.1 La prévention et la lutte contre la corruption, un engagement global.....	9
1.2 ...et des mesures spécifiques pour le transport routier.....	10
2. LA CORRUPTION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER.....	13
2.1 Caractéristiques générales de la corruption dans le transport routier	13
2.2 Zoom sur la corruption au niveau des principaux domaines analysés.....	18
3. FACTEURS FAVORISANT LA CORRUPTION DANS LE TRANSPORT ROUTIER ET LEVIERS D'ACTION	25
3.1 Un comportement banalisé.....	25
3.2 Une confiance altérée envers les services de l'administration.....	26
3.3 Une connaissance limitée des mesures anticorruption mises en place.....	26
3.4 Une insuffisance des mécanismes de dénonciation des actes de corruption	27
3.5 Une insuffisance des mécanismes de formalisme et de traçabilité.....	28
3.6 Un environnement de travail faiblement adapté	28
4. IMPACTS DE LA CORRUPTION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER.....	30
4.1 Des impacts économiques s'étendant sur plusieurs acteurs	30
4.2 Des impacts sociaux violant les principes fondamentaux de la société	31
4.3 Des impacts culturels et comportementaux détériorant la confiance des citoyens envers l'administration.....	31
5. CARTOGRAPHIE DES RISQUES ET ANALYSE DE LA FREQUENCE ET DE L'INTENSITE DE LA CORRUPTION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER	32
5.1 Identification des risques de corruption potentiels	33
5.2 Cotation des risques de corruption identifiés.....	34
5.3 Qualification de la probabilité d'occurrence des risques de corruption	34
5.4 Scoring des risques de corruption par nature d'impact.....	35
5.5 Cotation du niveau d'impact des risques	37
5.6 Criticité des risques de corruption	38
5.7 Qualification des risques de corruption	39
5.8 Traitement des risques	40
6. FEUILLE DE ROUTE POUR PREVENIR ET LUTTER CONTRE LE PHENOMENE DE LA CORRUPTION DANS LE SECTEUR.....	44
7. CONCLUSION	50

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Taux de corruption par dispositif	14
Figure 2 : Répartition des taux de corruption par nature	15
Figure 3 : Répartition des formes de la corruption par dispositif	15
Figure 4 : Répartition des montants des pots-de-vin.....	16
Figure 5 : Taux de dénonciation des pratiques de la corruption	16
Figure 6 : Taux de corruption déclaré comme vécu vs taux de corruption perçu.....	17
Figure 7 : Perception de l'évolution de l'intensité des pratiques de la corruption par domaine.....	17
Figure 8 : Taux de corruption par infraction	19
Figure 9 : Taux de corruption par dispositif lié à l'obtention du permis de conduire.....	20
Figure 10 : Taux de corruption associé au dépôt du dossier pour l'obtention du permis de conduire par nature de motivation	20
Figure 11 : Taux de corruption associé à la passation de la visite médicale par nature de motivation.....	21
Figure 12 : Répartition des principales motivations de corruption pour l'obtention du permis de confiance et les montants moyens des pots-de-vin correspondants.....	22
Figure 13 : Taux de corruption associé à l'immatriculation des voitures neuves par nature de motivation	22
Figure 14 : Taux de corruption associé à l'obtention de la carte grise par nature de motivation	23
Figure 15 : Taux de corruption associé au dédouanement des véhicules par nature de motivation	23
Figure 16 : Taux de corruption associé aux visites techniques par nature de motivation	24
Figure 17 : Les facteurs influençant le niveau de la corruption	25
Figure 18 : Connaissance par les citoyens des mesures anticorruption	27
Figure 19 : Répartition du nombre des risques par criticité	38

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Répartition du montant moyen de la corruption par nature d'infraction.....	19
Tableau 2 : Répartition des risques de corruption par dispositif impliquant les usagers de la route d'une manière générale.....	33
Tableau 3 : Répartition des risques de corruption par type de dispositif impliquant les conducteurs professionnels	33
Tableau 4 : Règles de calcul de la probabilité d'occurrence des risques	34
Tableau 5 : Répartition des risques selon la probabilité d'occurrence	34
Tableau 6 : Qualification de l'impact des risques concernant les usagers de la route d'une manière générale	36
Tableau 7 : Qualification de l'impact des risques concernant les professionnels du transport routier.....	36
Tableau 8 : Répartition du nombre des risques analysés concernant les usagers de la route selon leur niveau d'impact économique	37
Tableau 9 : Répartition des risques de corruption correspondant aux usagers de la route par probabilité d'occurrence	39
Tableau 10 : Répartition de la criticité des risques par dispositif et probabilité d'occurrence (usagers de la route)	40
Tableau 11 : Principaux risques majeurs relatifs aux usagers de la route d'une manière générale	40
Tableau 12 : Critères d'évaluation du niveau de maîtrise des risques.....	41
Tableau 13 : Recommandations par familles de risques	42

INTRODUCTION

1. Contexte général de l'étude

Le Maroc a initié plusieurs réformes de fond en matière de bonne gouvernance dans l'Administration Publique qui se basent notamment sur la moralisation de la vie publique et l'instauration d'une relation de confiance et de transparence entre l'Administration et ses usagers. Ces réformes ont été construites sur la base des hautes orientations pour la prévention et la lutte contre la corruption édictées par Sa Majesté le Roi Mohammed VI, des recommandations des instances internationales (Convention des Nations Unies contre la corruption, Convention anti-corruption de l'OCDE, stratégie de Gouvernance et de lutte contre la corruption de la Banque Mondiale, le Fonds Monétaire International, l'USAID...), du rapport du cinquantenaire, ainsi que des propositions de la société civile à travers les ONG et les associations à but non lucratif. Elles ont été traduites par la mise en place par le Gouvernement en 2010 d'un plan d'actions de prévention et de lutte contre la corruption qui comporte des mesures transversales urgentes à mettre en place à court terme ainsi que des mesures d'accompagnement devant garantir et assurer le succès de réalisation des mesures précitées à moyen terme. Par ailleurs, certains secteurs ont fait l'objet de mesures spécifiques.

Dans ce cadre, six axes d'intervention ont fait l'objet de plan d'actions, à savoir :

1. Institution de relations transparentes entre l'Administration et ses usagers ;
2. Consolidation des valeurs d'intégrité et de mérite au sein de l'Administration ;
3. Renforcement du contrôle interne dans les Administrations Publiques ;
4. Consolidation de la transparence dans la gestion financière et dans les marchés publics ;
5. Poursuite de la réforme du système réglementaire ;
6. Encouragement du partenariat et de la coopération entre les différents intervenants au niveau national et international.

Au niveau du secteur du transport routier de manière spécifique, de part ses caractéristiques transversales et l'importance de son rôle dans le développement économique et social du Royaume (désenclavement intérieur et extérieur des régions, compétitivité industrielle, qualité et sécurité des usagers de la route,...), celui-ci bénéficie d'une attention particulière des pouvoirs publics. Dans ce cadre, une série de réformes ont été initiées visant principalement le développement de la logistique, l'amélioration de la sécurité routière, le renouvellement du parc automobile et la libéralisation de différentes formes d'activités de transport routier. Par ailleurs, l'adoption de la loi 52-02 portant le nouveau Code de la route et sa mise en œuvre intervient comme une étape majeure dans ce processus de réformes ; autant d'initiatives qui visent à développer le secteur d'une manière globale et qui contribuent à la réduction de la corruption.

Ainsi, dans un contexte marqué par une réelle volonté de réconcilier l'Administration avec l'utilisateur des services en relation avec le transport routier, le Ministère de l'Équipement et du Transport a mis en place un plan d'actions visant à prévenir et à lutter contre la corruption à différents niveaux. Le renforcement des actions de l'information et de la transparence ainsi que la vulgarisation de l'accès à cette information ont constitué des axes structurants de ce plan d'actions.

Par ailleurs, les études et les enquêtes menées notamment celles réalisées par l'Instance Centrale de Prévention de Corruption (ICPC) et Transparency Maroc, ont montré les dimensions prépondérantes que prend le phénomène de la corruption dans ce secteur et qui nuit à sa performance. Conscient de l'ampleur des enjeux social, économique et culturel de la corruption dans le secteur du transport routier au Maroc, l'ICPC a diligé

une étude portant sur le diagnostic et l'évaluation de ce phénomène en vue de le comprendre, de le qualifier et de le quantifier afin de disposer d'une stratégie pour l'éradiquer.

Cette étude s'inscrit dans le cadre des deux premières orientations stratégiques de l'ICPC, à savoir : « Diagnostic préliminaire du phénomène de la corruption au Maroc » et « Evaluation des politiques et pratiques concernant la prévention et la lutte contre la corruption au Maroc ». Ces deux étapes d'analyse et de compréhension du phénomène sont nécessaires et très importantes pour l'élaboration d'une stratégie nationale de prévention et la lutte contre la corruption.

2. Points clés de la démarche

Les différents niveaux d'analyse de cette étude ont été construits autour d'une approche globale impliquant l'ensemble des principaux acteurs intervenant dans le secteur (Hauts responsables du Ministère de l'Équipement et du Transport, de la Direction Générale de la Sûreté Nationale, de la Gendarmerie Royale, de la Douane, responsables de services au niveau des délégations régionales et services d'immatriculation, au niveau du Centre National des Essais et d'Homologation, citoyens ayant eu recours à l'administration dans le cadre du transport routier,...).

Organisée en deux volets, l'étude a porté dans un premier temps sur l'analyse des politiques, stratégies et pratiques en matière de prévention et de lutte contre la corruption dans le secteur du transport routier. Une comparaison avec les orientations internationales en la matière a complété ce diagnostic. Dans un second temps, l'étude a analysé les manifestations, la fréquence et l'intensité ainsi que les causes et les implications de la corruption. Cette analyse a permis d'identifier et de qualifier les risques de corruption, d'évaluer leur impact et d'identifier les facteurs qui les favorisent. La cartographie des risques réalisée dans ce cadre a eu pour objectif d'identifier les fondements sur lesquels doit reposer la stratégie de prévention et de lutte contre la corruption dans le secteur du transport routier.

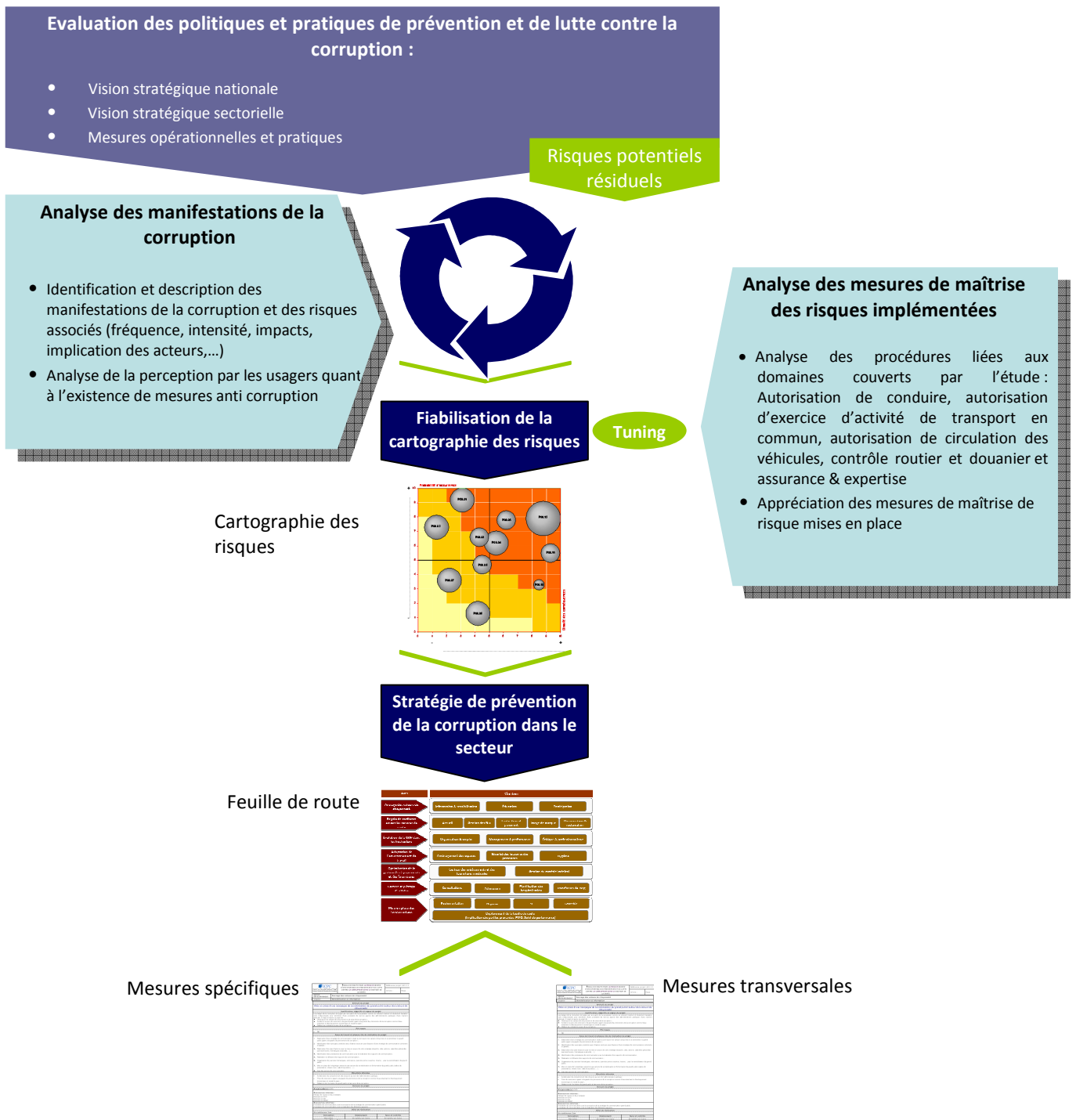
L'approche par les risques permet en effet de tenir compte des particularités et de la complexité du phénomène de la corruption et de disposer d'une analyse objective. Les volumes humain et opérationnel ne permettent pas un contrôle exhaustif de tous les actes potentiels de corruption et certaines personnes morales ou physiques présentent, de par leurs caractéristiques, des niveaux de risques élevés ou réduits. Les efforts doivent d'abord être dirigés vers ce qui est le plus risqué et qui peut avoir des impacts significatifs. Par définition, l'exhaustivité ne peut être atteinte en matière d'identification des risques de corruption. L'objectif consiste à s'en approcher de manière à obtenir l'assurance raisonnable que les principaux risques ont été identifiés. On entend par risque de corruption une manifestation potentielle du phénomène au niveau d'une situation. Elle correspond à une motivation (exemple : avoir un passe droit dans un service) exploitant une vulnérabilité (exemple : pouvoir discrétionnaire non contrôlé).

La définition de la corruption retenue dans le cadre de cette étude est celle énoncée par Transparency International, à savoir : « **l'abus d'un pouvoir reçu en délégation à des fins privées** ». Elle consiste, pour un acteur public ou privé du secteur, de s'abstenir de faire, de faciliter ou de bloquer une procédure, du fait de sa fonction, en échange d'une promesse, d'un cadeau, d'une somme d'argent, d'avantages divers...

Compte tenu du caractère transversal du secteur du transport routier, l'analyse a porté sur 4 domaines structurants:

- Autorisation de conduire qui analyse les principaux dispositifs relatifs à l'obtention du permis de conduire;
- Autorisation d'exercice d'activité professionnelle qui analyse les principaux dispositifs relatifs à l'octroi des autorisations professionnelles liées au transport routier ainsi que leur renouvellement. Les permis de confiance pour les taxis ont été intégrés dans ce domaine.
- Autorisation de circulation des véhicules qui analyse les principaux dispositifs relatifs à la mise en circulation de véhicule (obtention de carte grise, contrôle technique, dédouanement,...)
- Contrôle routier qui analyse les principaux dispositifs relatifs au contrôle routinier et aux constats d'infraction dans le cadre du transport routier

Le schéma ci-après présente les étapes clés de cette démarche :



Le présent document constitue la synthèse de cette étude. Il a pour objectifs de :

- Elaborer un bilan des réalisations du gouvernement en matière de prévention et de lutte contre la corruption ;
- Dresser un état des lieux de la corruption dans le secteur du transport routier permettant de mieux comprendre les caractéristiques, les formes, les niveaux d'implication des acteurs dans les pratiques de la corruption liée au secteur ;
- Analyser les facteurs ayant favorisé le recours à la corruption dans le secteur et proposer les leviers pour l'éradiquer ;
- Apprécier le niveau d'impact de ce phénomène sur les différents acteurs concernés (victime, Etat et tiers payeurs) sur les plans économique, social et culturel ;
- Elaborer une cartographie des risques de corruption ;
- Dresser une feuille de route pour prévenir et lutter contre la corruption dans le secteur.

Points d'attention

L'analyse du phénomène de la corruption dans le transport routier s'est basée sur une approche participative impliquant l'ensemble des principaux acteurs intervenant dans le secteur. Elle a consisté en une restitution fidèle de données issues de différentes sources d'information : les orientations des hauts responsables, l'appréciation des responsables des services administratifs, les avis de professionnels du secteur ainsi que le récit d'expériences vécues par la population couverte. Une enquête a, dans ce cadre, été menée au niveau de 5 villes du Royaume.

Cette approche présente néanmoins certaines limites :

- L'analyse des expériences de corruption vécues par les citoyens s'est limitée à la restitution de leurs déclarations ainsi que leur analyse. Aucune enquête ou audit pour vérifier la véracité des éléments avancés par la population n'a été réalisée. Lesdites déclarations pourraient être exagérées ou dramatisées, voire non fondées. La taille de l'échantillon retenu (plus 3000 interviews) permet néanmoins d'atténuer cette situation.
- L'enquête auprès des citoyens dans le cadre de cette étude a été réalisée à la veille de l'entrée en vigueur du nouveau Code de la Route. Celui-ci dispose de plusieurs mesures permettant de réduire les risques de corruption. L'efficacité relative des mesures mises en place dans ce sens n'a donc pas été mesurée.
- Les appréciations des responsables institutionnels intervenant dans le transport routier quant à certaines manifestations n'ont pas été appuyées par un diagnostic approfondi pour vérifier leur véracité.

La restitution croisée des différents témoignages permet dans ce cadre d'avoir une assurance raisonnable quant aux conclusions présentées.

1. POLITIQUES ET PRATIQUES EN MATIERE DE PREVENTION ET DE LUTTE CONTRE LA CORRUPTION

1.1 La prévention et la lutte contre la corruption, un engagement global...

Au cours des dernières années, le Gouvernement du Royaume du Maroc s'est engagé à mettre la prévention et la lutte contre la corruption au cœur de ses politiques et stratégies nationales. Il a ainsi entrepris une vaste réforme de l'administration publique ayant pour objectif de moderniser et d'améliorer la gouvernance dans la gestion de la chose publique.

Cette réforme s'inscrit dans un contexte national et international marqué notamment par :

- La redéfinition des missions de l'administration à la lumière du nouveau rôle de l'Etat ;
- Le renforcement de la déconcentration administrative ;
- La simplification des procédures administratives ;
- Le développement de l'Administration électronique ;
- La transparence et la moralisation de la vie publique ;
- La modernisation de la fonction publique et de la gestion des ressources humaines de l'administration ;
- La modernisation du système budgétaire de l'Etat à travers la mise en place d'une importante réforme budgétaire axée sur les résultats et la performance.

Les politiques et les stratégies de prévention et de lutte contre la corruption au Maroc, (notamment celles relatives au renforcement de la transparence et de la moralisation de la vie publique), découlent des Hautes Orientations de Sa Majesté le Roi Mohammed VI et des engagements pris par le Maroc dans le cadre de la Convention Internationale des Nations Unies Contre la Corruption signée par le Royaume en 2003 et ratifiée en 2007.

De plus, les plans d'actions aussi bien gouvernementaux que ceux relevant du secteur du Transport routier montrent l'engagement gouvernemental en faveur de l'éradication de ce phénomène. Ils s'inscrivent dans une logique d'accompagnement de la Vision de Sa Majesté le Roi Mohamed VI et de l'opérationnalisation de la Convention onusienne contre la corruption. Ainsi, le gouvernement s'est attaché à décliner ces hautes instructions par des programmes nationaux et des mesures opérationnelles transverses et sectorielles.

Plusieurs initiatives ont été ainsi initiées dans le cadre de programmes nationaux dont notamment:

- La mise en place en 1999 d'un système national de lutte contre la corruption qui a conduit à l'élaboration d'un plan national de prévention et de lutte contre la corruption en 2005 ;
- La signature en 2003 de la Convention des Nations Unies relative à la lutte contre la corruption et sa ratification en Mai 2007 ;
- L'élaboration d'un nouveau plan national de prévention et de lutte contre la corruption en 2010.

Le plan d'actions 2010-2012 a pour objectifs de consolider les acquis en termes de réalisation des mesures du plan d'actions de 2005, de dresser un état d'avancement, d'ajuster et de proposer des mesures en complément à celles figurant dans le plan d'actions 2005 et de faire adhérer toutes les composantes de la société civile autour de ce plan d'actions. Celui-ci a été articulé autour de six axes d'intervention, à savoir :

- Institution de relations transparentes entre l'Administration et ses usagers ;
- Consolidation des valeurs d'intégrité et de mérite au sein de l'Administration ;
- Renforcement du contrôle interne dans les Administrations Publiques ;
- Consolidation de la transparence dans la gestion financière et dans les marchés publics ;
- Poursuite de la réforme du système réglementaire ;
- Encouragement du partenariat et de la coopération entre les différents intervenants au niveau national et international.

1.2 Des mesures spécifiques pour le transport routier.

Sur le plan sectoriel, la mise en œuvre de ces réformes s'est traduite pour le Ministère de l'Équipement et du Transport par l'opérationnalisation de plusieurs projets porteurs dont notamment :

1. Le nouveau Code de la Route
2. Le Plan Stratégique Intégré d'Urgence (PSIU)
3. Les Projets Entité des différentes direction du Ministère de l'Équipement et du Transport et plus précisément celui de la Direction des Transports Routiers et de la Sécurité Routière

Dans ce cadre, après un long processus participatif qui a intégré l'ensemble des acteurs intervenants dans le secteur du transport routier, l'entrée en vigueur du nouveau Code de la route (Loi 52-02), en Octobre 2010 , a permis de clarifier les droits et les devoirs des usagers de la route et la promotion d'une culture qui prône l'usage sûr et responsable de l'espace routier tout en réduisant de manière considérable l'intervention humaine et par conséquent le niveau d'exposition du citoyen à la corruption. Le nouveau Code de la route s'inscrit dans le cadre de la Stratégie du Gouvernement en matière de sécurité routière. Il constitue un cadre juridique de référence visant la réforme et la modernisation des dispositions réglementaires pour lutter contre le fléau des accidents de la circulation. C'est une Loi résolument tournée vers l'avenir qui intègre les nouveautés et les progrès liés à la mobilité et à la circulation en termes de technologie, d'éducation et de coercition.

Aussi, les nouvelles technologies ont été intégrées au niveau des moyens utilisés pour la constatation des infractions permettant l'automatisation des opérations de contrôle et la production de preuves matérielles des Infractions (Radars fixes et mobiles, alcootests et éthylotests et stations fixes de pesage automatique, ...).

Ainsi, les mesures prises par le Ministère pour la prévention et la lutte contre la corruption ont été concrétisées, directement ou indirectement, à travers des dispositions contenues au niveau du nouveau Code de la Route dont notamment:

1. Permis de conduire à points ;
2. Amendes Transactionnelles et Forfaitaires (ATF) ;
3. Mise à niveau du contrôle routier ;
- 4. Prévention de la corruption et droits des citoyens ;**
5. Responsabilités et peines privatives de liberté en cas d'accidents ;
6. Conduite professionnelle ;
7. Mise à niveau du contrôle technique des véhicules ;

8. Mise à niveau de l'enseignement de la conduite.

Dans ce cadre, douze mesures spécifiques ont été introduites en matière de prévention et de lutte contre la corruption et la promotion des droits du citoyen :

1. Prescription aux officiers et agents chargés du contrôle routier de porter un badge précisant leurs noms, prénoms, fonction et leurs photos. L'objectif de cette mesure est de promouvoir la transparence et mettre en place les conditions favorables à la dénonciation de toute pression ou acte de corruption, le cas échéant
2. Obligation de signalisation des points de contrôle. L'objectif de cette mesure est de proscrire tout comportement des brigades de contrôle qui cherchent à surprendre les automobilistes en infraction
3. Interdiction aux agents de contrôle d'intercepter les véhicules sur autoroute hors stations de péage et points de contrôle
4. Institution du droit de contestation des infractions
5. Conservation du droit de conduire ou d'utiliser le véhicule pendant 15 jours qui suivent la date de rétention du permis de conduire ou de la carte grise en cas d'infraction sanctionnée par une ATF
6. Instauration d'un seuil de tolérance de 10% pour les infractions liées à la vitesse dans la limite de 7 Km/h
7. Instauration d'un seuil de tolérance de 10% pour les infractions liées à la surcharge
8. Instauration d'enquêtes administratives et techniques pour définir précisément les responsabilités avant de procéder à tout jugement
9. Obligation de l'instruction judiciaire dans le même objectif avant de procéder au jugement
10. Le droit d'accès aux rapports d'enquête administrative et technique en cas d'accidents mortels
11. L'obligation de l'expertise médicale contradictoire en cas d'accident de la circulation entraînant des blessures
12. Le recours aux appareils automatiques de constatation supprimant l'intervention humaine ainsi que le recours aux outils de mesures objectives pour la constatation des infractions chaque fois que c'est possible

De plus, le Plan Stratégique Intégré d'Urgence (PSIU) de 2008-2012 a prévu des mesures spécifiques de lutte contre la corruption en cohérence avec ceux mises en place par le nouveau Code de la Route à travers les dispositions relatives au contrôle routier, à la formation des conducteurs ainsi qu'à la réforme du système des examens du permis de conduire.

Dans le cadre de l'opérationnalisation de ces dispositifs, la Direction des Transports Routiers et de la Sécurité Routière a élaboré un Projet d'Entité avec des actions ayant un impact direct et/ou indirect sur la prévention et la lutte contre la corruption. Les efforts consentis dans ce cadre s'inscrivent dans une logique de renforcement de la transparence, d'amélioration du système de contrôle, de suivi et d'audit, de simplification des procédures ainsi qu'une mise à niveau générale des services et des prestations en relation avec le transport routier.

Dans ce cadre, les principales mesures amorcées concernent les points suivants :

- ⇒ Instauration d'un contrôle automatisé ;
- ⇒ Equipement des centres d'immatriculation en matériel audiovisuel d'examen théorique ;
- ⇒ Déroulement automatisé de l'examen théorique depuis l'affichage et la lecture des questions jusqu'à la correction des réponses et l'annonce des résultats ;
- ⇒ Conception et mise en œuvre d'un système de qualification et de classification des entreprises de transport par autocars avec un cahier des charges bien défini ;
- ⇒ Amélioration des conditions d'exploitation des grandes lignes ;
- ⇒ Mise en place des cahiers des charges spécifiques pour l'exploitation des services spécialisés (transport du personnel, scolaire, de voyageurs et la location de voitures sans chauffeurs) ;
- ⇒ Mise en œuvre de référentiels et de normes d'homologation des véhicules et accessoires ;
- ⇒ Mise en place, au niveau des grands Centres Immatriculateurs, d'une procédure automatisée de prise de RDV pour le passage de l'examen de Permis de Conduire ;

- ⇒ Mise en place d'un système de notification des clients par SMS/Internet de la disponibilité de leurs documents et/ou des dossiers rejetés ;
- ⇒ Amélioration de l'action du contrôle routier par la mise en place des stations fixes de pesage automatique, stations mobiles de contrôle technique et des radars fixes opérationnels ;
- ⇒ Opérationnalisation du nouveau système d'examen individuel dans le Centre Immatriculateur ;
- ⇒ Mise à niveau du contrôle technique, à travers le nombre des CVT ouverts et le nombre de missions d'audits externes par an ;
- ⇒ Elaboration d'instructions générales définissant et clarifiant les missions et attributions des STR, des SCTAPC et des contrôleurs routiers.
- ⇒ Mise en place de commissions nationale et régionales du contrôle routier ayant notamment pour objectif le lancement et la coordination des campagnes de contrôle routier thématique. L'objectif étant de cibler les points à forts risques et non pas la chasse aux infractions ;
- ⇒ Les points de contrôles sont balisés et signalés à l'avance (pour les contrôleurs routiers relevant du MET).

Le suivi opérationnel de la mise en œuvre des actions programmées a été confié à des commissions créées à cet effet. Ces commissions ont pour rôle d'assurer l'exécution, le suivi et le contrôle des activités relatives à ces actions dans le cadre d'une démarche basée sur la concertation et la participation de tous les partenaires.

Aujourd'hui, les professionnels du secteur du transport routier et les citoyens s'accordent globalement sur le grand progrès réalisé et les efforts déployés en matière de prévention et de lutte contre la corruption. Toutefois, des manifestations de ce phénomène persistent toujours et qui concernent différents aspects situés à différents niveaux du secteur du contrôle routier.

Il est important par ailleurs de souligner que l'enquête auprès des citoyens dans le cadre de cette étude a été réalisée à la veille de l'entrée en vigueur d'un certain nombre des dispositions précitées notamment ceux relatifs à l'actuel Code de la Route.

2. LA CORRUPTION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER

De part sa transversalité, le secteur du Transport routier est un domaine complexe qui met en jeu plusieurs acteurs intervenant à des niveaux stratégiques, institutionnels et opérationnels différents. Les efforts mis en place par lesdits intervenants pour prévenir et lutter contre la corruption s'inscrivent aussi bien dans le court que dans le moyen terme. Dans ce cadre, le Ministère de l'Équipement et du Transport en concertation avec les différents acteurs institutionnels du secteur (DGSN, Gendarmerie Royale, Douanes,...) a engagé d'importantes actions pour la mise à niveau du secteur et la lutte contre la corruption. Ces actions sont en relation avec l'organisation des services du Permis de Conduire (Dépôt de dossier, visite médicale, examen théorique, examen pratique, ...), la gestion des autorisations d'exercice d'activités professionnelles (Transport touristique, transport de marchandises, location de voitures, ...), la gestion des autorisations de circulation de véhicules (Identification des véhicules, visite technique,...) ainsi que la gestion du contrôle routier et des sanctions (Contrôle routier, constatation d'infractions, mise en œuvre des sanctions, ...). En revanche, l'impact attendu de ces actions, malgré leur importance, n'est pas encore perceptible par les citoyens.

L'analyse de la corruption dans le secteur du transport routier s'est basée notamment sur une enquête terrain auprès des citoyens, visant à recueillir leurs expériences vécues de corruption ainsi que leur perception de ce phénomène dans ce secteur. Cette enquête a eu pour objectifs de :

- Mesurer la fréquence et l'intensité des différents actes de corruption dans le secteur ;
- Evaluer la perception des citoyens quant aux causes, conséquences et implications de la corruption ;
- Evaluer le niveau de connaissance par les citoyens des mesures anti-corruption implémentées ;
- Sonder leurs appréciations quant à l'efficacité desdites mesures.

L'indicateur retenu dans le cadre de cette analyse est le **taux de corruption**. Cet indicateur correspond au nombre de personnes ayant déclaré avoir eu recours à la corruption pour bénéficier d'un service, de droit ou en passe-droit, sur le total des personnes de l'échantillon ayant bénéficié du même service. Ces déclarations correspondent aussi bien aux actes de corruption initiés par l'utilisateur (l'utilisateur étant l'acteur de la corruption) que ceux résultant d'une extorsion exercée par un agent de l'Etat (l'utilisateur étant la victime de la corruption).

2.1 Les caractéristiques générales de la corruption dans le transport routier

La corruption dans le secteur du transport routier est un phénomène qui se manifeste à travers différentes typologies d'événements. Elle diffère principalement en fonction des domaines, des sujets et procédures, des entités impliquées, de la nature de la prestation rendue et de la catégorie socioprofessionnelle de l'acteur concerné.

Plusieurs typologies de corruption sont dénoncées par les citoyens...

Au niveau du secteur du transport routier, différents types de corruption existent. Dans le cadre de cette étude, les principales typologies dénoncées sont reprises ci-après :

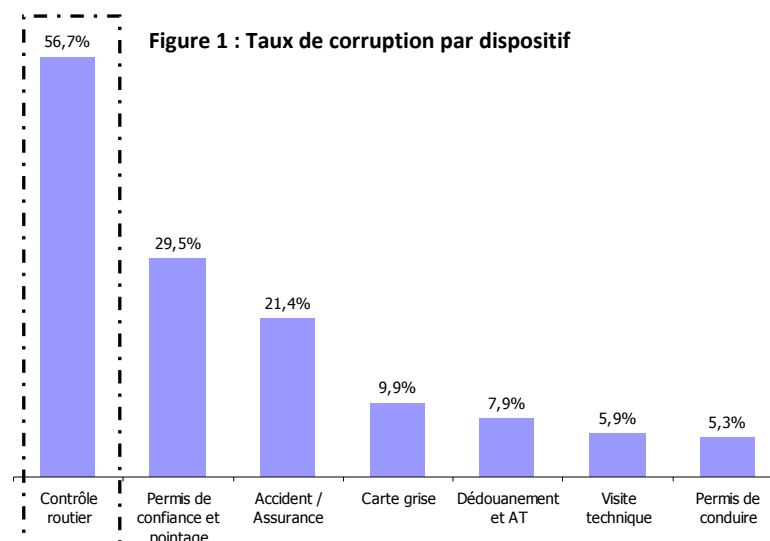
- **Rétribution indue et pot-de-vin** : ce type de corruption consiste en un paiement pour un service/prestation gratuit ou de droit. Il peut résulter aussi bien de la propre initiative du citoyen/demandeur ou encore suite à une extorsion exercée par le personnel du service en question.
- **Favoritisme (ou népotisme)** : cette forme se manifeste à travers les divers types de faveurs accordées par le personnel administratif aux demandeurs de services ou de prestations en relation avec le secteur du transport, aux membres de leurs familles, leurs amis ou leurs collègues, ou indirectement à travers un intermédiaire ou une personne influente (administration centrale, autorités locales, élus,...) sans considération du mérite ou de l'équité, de leurs aptitudes ou capacités.

- **Gratification (ou cadeaux) :** elle se manifeste par un paiement initié par le citoyen/victime à titre volontaire et non exigé par le personnel en face, pour être privilégié par rapport aux autres (en quête de qualité/temps de service plus grande) ou tout simplement pour accorder une gratification ou tolérer un acte passible de contravention.
- **Paiement pour des services ou des prestations non conformes/illicites :** se manifeste lorsqu'un citoyen/demandeur donne de la corruption pour bénéficier d'un service ou une prestation dont il n'a pas le droit (l'autorisation de l'admission temporaire de véhicules malgré l'expiration de son droit autorisé de jours, l'obtention du certificat de maladie sans être apte à conduire, ...).
- **Détournement de deniers ou de biens publics :** ce type de corruption se manifeste lors de l'utilisation des biens ou des fonds publics à des fins privées (détournement de marchés publics pour l'acquisition de matériel ou de prestations, autorisation d'autoécoles, ...).

...dont la fréquence diffère en fonction des domaines et des dispositifs ...

D'une manière globale, les pratiques de corruption sont différemment répandues parmi les dispositifs étudiés. Il convient de souligner que les témoignages recensés en matière d'expériences de la corruption décrivent une situation postérieure à la mise en place du Nouveau Code de la route. Ils ne peuvent en aucun cas être adossés à une appréciation de l'efficacité des mesures et moyens mis en place dans le cadre de ce Nouveau Code de la route.

Les résultats de cette étude ont révélé la prépondérance des pratiques de corruption en lien avec le dispositif « contrôle routier » avec un taux de corruption de 57% (près de 6 personnes sur 10 déclarent avoir donné de la corruption dans le cadre du contrôle routier). Ce dernier est quatre fois et demie plus élevé que la moyenne des six autres dispositifs étudiés. L'obtention du permis de conduire semblerait être le dispositif le moins concerné par les pratiques de la corruption.



Les passe-droits représentent la forme de corruption la plus répandue ...

Les pratiques de la corruption liées au secteur du transport routier seraient le plus souvent initiées par les usagers (passe-droits). Selon les acteurs institutionnels rencontrés au niveau transport routier, «Le citoyen est l'élément déclencheur de tout acte de corruption ». Il serait complice dans la majorité des pratiques de la corruption. Cette situation concerne la majorité des dispositifs étudiés.

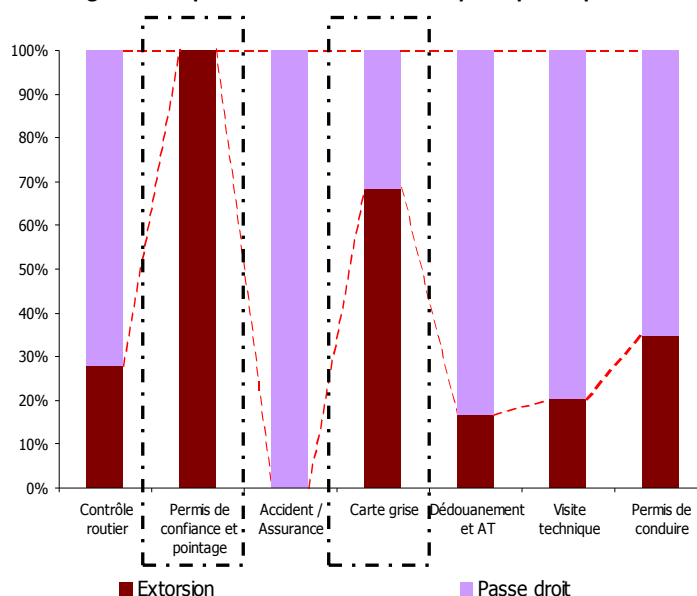
Les résultats de l'enquête confirment globalement ces affirmations pour la majorité des dispositifs. En revanche, les citoyens dénoncent certaines extorsions dont ils ont pu être victimes. Il s'agit des prestations auxquelles les citoyens ont droit mais qui se voient contraints de corrompre pour en bénéficier : Activation des démarches administratives (immatriculation, identification de véhicules, délivrance de permis,...), obtention de la

convocation d'examen, évitement des récalcitrantes de l'administration, etc. Dans ce cadre, les extorsions par les agents de l'Etat seraient généralement plus marquantes au niveau des dispositifs d'immatriculation des véhicules provenant de l'étranger et de délivrance des permis de confiance.

Les passe-droits qui constituent la grande majorité des cas de corruption concernent les abus dont souhaitent bénéficier les citoyens : Évitement des attentes (avancement des rendez-vous, ne pas faire la queue,...), évitement et réduction de la verbalisation d'une infraction commise, évitement des formalités de contrôle, etc.

La prédominance des extorsions associées à la délivrance du permis de confiance s'explique par l'absence de critères clairs et objectifs régissant son attribution et par le fort pouvoir discrétionnaire conféré aux autorités compétentes qui peuvent en faire un outil de développement social pour certaines catégories de la population au niveau de certaines localités.

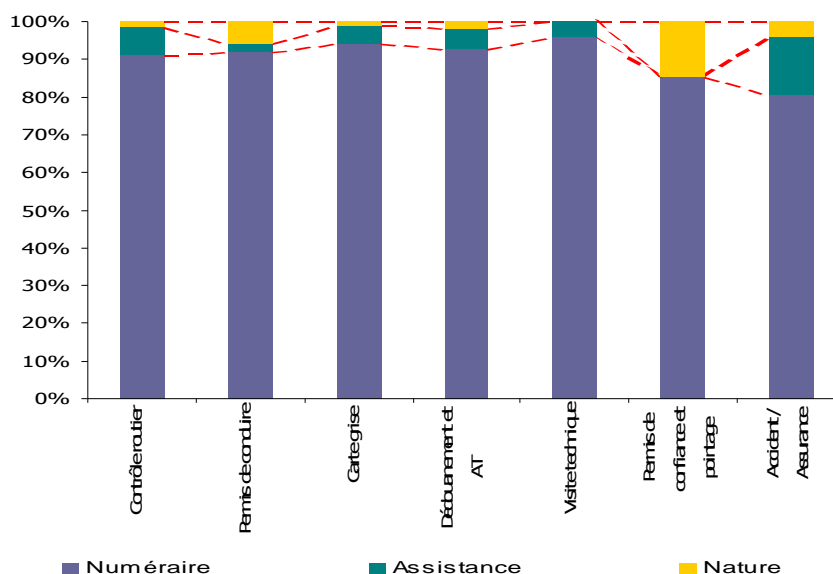
Figure 2 : Répartition des taux de corruption par dispositif



...essentiellement grâce aux pots de vins...

Les formes que prend la corruption dans le secteur concernent les pots-de-vin, l'assistance de personnes influentes (favoritisme) et les avantages en nature. Les pots-de-vin et les petits pourboires constituent la forme de corruption la plus observée. En effet, la grande majorité des cas de corruption déclarés (90%) correspondent à une remise d'espèces afin d'obtenir un droit ou un passe droit. Les autres modes de corruption (recours à des cadeaux, intervention de proches ou de personnes influentes) restent relativement rares, voire inexistantes dans certains dispositifs.

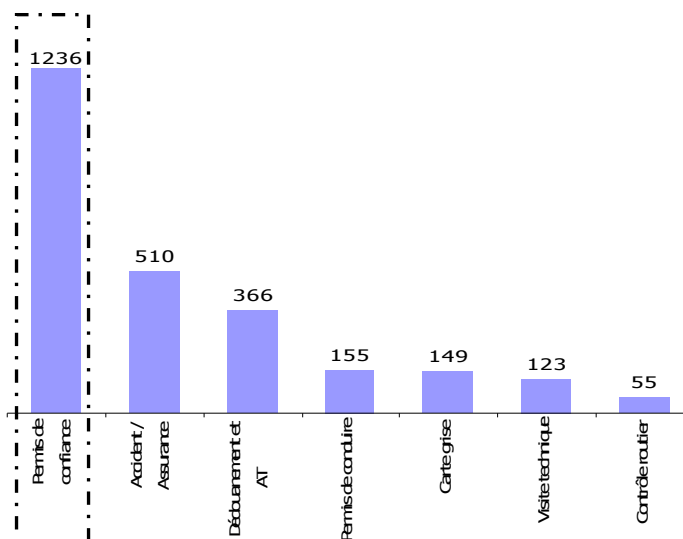
Figure 3 : Répartition des formes de la corruption par dispositif



...dont le montant varie en fonction des domaines et dispositifs

La délivrance de Permis de Confiance est le domaine qui coûte le plus cher en matière de corruption. Outre le Permis de Confiance, les domaines d'Accident/Assurance et du Dédouanement/AT affichent les montants de la corruption les plus élevés avec des montants moyens de 510 et 366 Dhs respectivement.

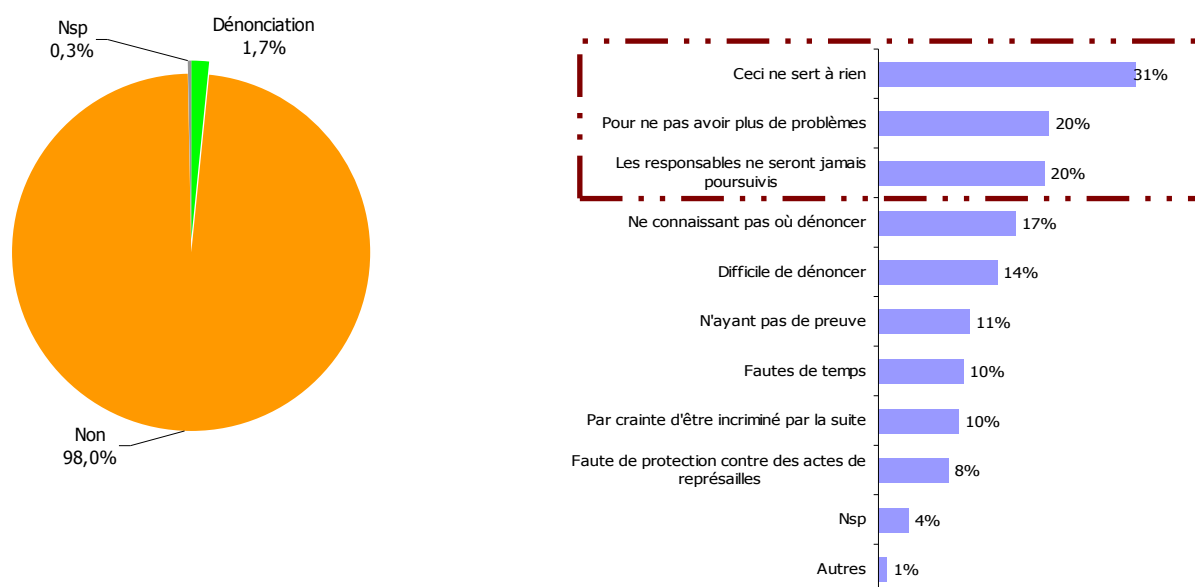
Figure 4 : Répartition des montants des pots-de-vin



Le faible taux de dénonciation des pratiques de la corruption dénote d'un certain fatalisme des citoyens...

Le taux de dénonciation remonté par l'enquête terrain est très faible (1,7%) en comparaison avec la proportion des pratiques d'extorsion comme forme de corruption déclarées par les citoyens interviewés. La non dénonciation des extorsions qui seraient exercées par les agents en lien avec le secteur du transport routier peut être assimilée à une implication tacite du citoyen. La réticence à la dénonciation encourage les acteurs de la corruption à poursuivre leurs démarches d'extorsion et de chantage. L'enquête terrain s'est intéressée aux motifs et aux raisons de non dénonciation des pratiques d'extorsion. Les résultats obtenus témoignent de l'existence d'un sentiment de « fatalisme » chez les citoyens. Ces derniers considèrent qu'il est inutile (« ça ne sert à rien », « les responsables ne seront jamais poursuivis »), voire contraire à leur tranquillité (« ne plus avoir de problèmes ») de chercher à dénoncer les actes de corruption.

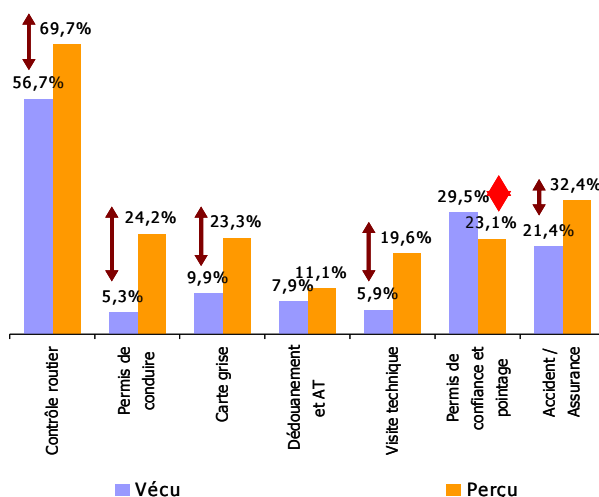
Figure 5 : Taux de dénonciation des pratiques de la corruption



D'une manière générale, la perception de la corruption est au dessus de la réalité,...

L'évaluation de la perception des citoyens quant aux pratiques de la corruption constitue un bon indicateur pour l'appréciation de l'intensité de ce phénomène et de son impact culturel sur la population. Les déclarations des personnes interrogées dans le cadre de cette étude ont révélé que le niveau perçu de ce phénomène est plus important que les expériences vécues par ces dernières. En effet, en raison de l'insuffisance des actions de communication autour des mesures de maîtrise de la corruption mises en place, l'influence exercée par l'environnement direct ou indirect (famille, entourage, média, ...) accentue cette perception et favorise la propagation de ce phénomène ainsi que sa transmission aux générations futures.

Figure 6 : Taux de corruption déclaré comme vécu vs taux de corruption perçu



Cette influence se traduit le plus souvent à travers les messages et proverbes autour de la corruption et également des anecdotes véhiculées qui entachent les prestations de l'Administration Publique de manière générale et les entités en lien avec le transport routier en particulier.

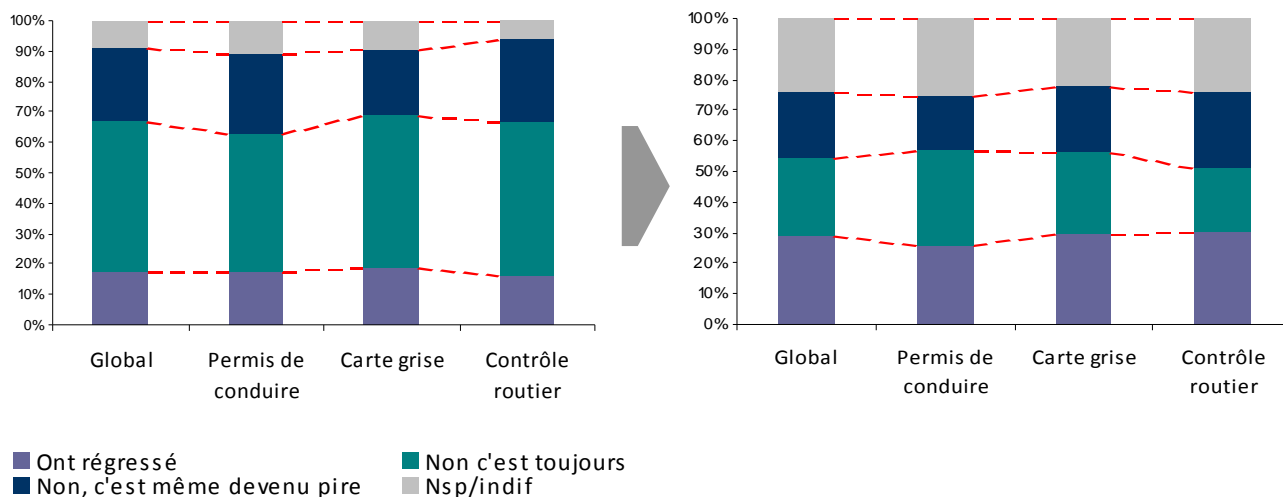
... et les citoyens sont relativement optimistes sur l'avenir

Les personnes interrogées à l'occasion de cette étude se sont globalement accordées sur la stagnation de l'intensité des pratiques de la corruption au cours des deux dernières années. Cette situation dénote la prise de conscience par la population des efforts consentis pour l'éradication de ce phénomène. Elles estiment, par ailleurs, que ces pratiques devront se réduire à l'avenir.

Situation actuelle

Figure 7 : Perception de l'évolution de l'intensité des pratiques de la corruption par domaine

Situation après 2 ans



Par ailleurs, indépendamment de l'intensité perçue, les conséquences et les implications des différentes formes de la corruption sont jugées très graves par les citoyens. Ceci montre une compréhension par ces derniers des enjeux sous-jacents à la réglementation et une prise de conscience vis-à-vis des dangers de la route en lien avec ces pratiques (visite technique, excès de vitesse,...).

2.2 Zoom sur la corruption au niveau des principaux domaines

Le contrôle routier constitue le domaine le plus contaminé

Le contrôle routier et la constatation des infractions de la route est assuré par les officiers et les agents de la police et de la gendarmerie royale ainsi que les contrôleurs routiers relevant du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET). Ils sont chargés du contrôle de la circulation des véhicules sur la voie publique, la constatation des infractions, l'établissement des Procès Verbaux (PV) et le recouvrement des amendes transactionnelles forfaitaires. Les équipes relevant du MET interviennent uniquement auprès des transporteurs des voyageurs et de marchandises.

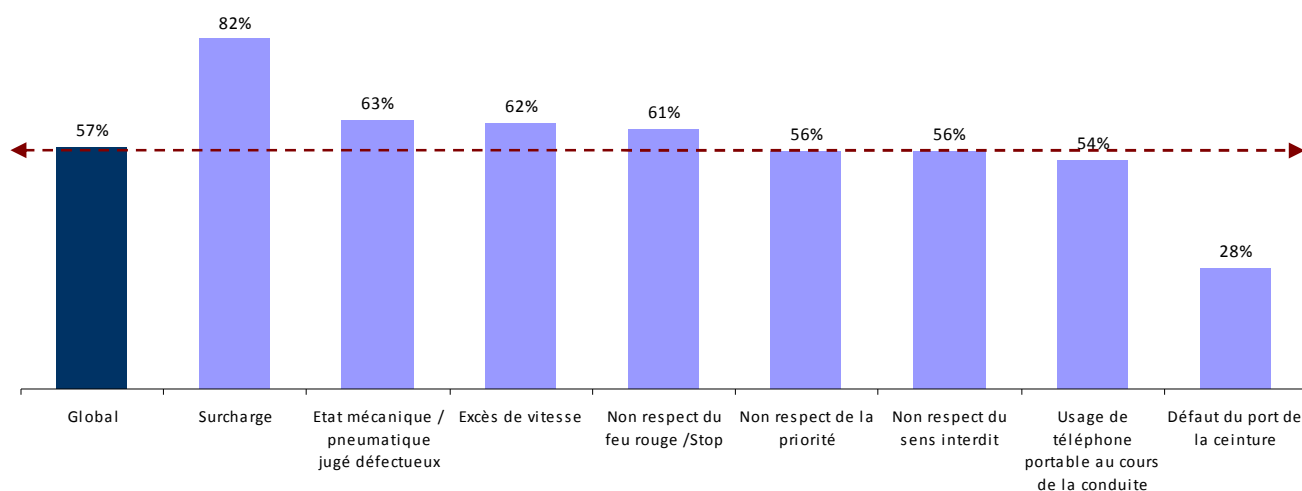
Selon les professionnels du transport routier, les aspects culturel et comportemental des citoyens sont les principaux facteurs qui favorisent la corruption dans le contrôle routier. La corruption liée à ce dispositif est devenue **un comportement banalisé** pour une bonne partie de la population. Par ailleurs, le pouvoir « discrétionnaire » conféré aux agents verbalisateurs est un des facteurs essentiels favorisant la corruption dans le secteur. Le nouveau Code de la route devrait agir fortement sur la réduction de ce phénomène en automatisant certains contrôles.

Cette situation pourrait être expliquée d'une part, par le fort degré d'exposition intrinsèque à l'activité du contrôle routier (flux importants des usagers de la route) et d'autre part, par les relations équivoques qui peuvent prévaloir entre les usagers de la route et les agents verbalisateurs.

Une analyse approfondie du taux de corruption dans le contrôle routier a fait ressortir que cet indicateur est variable en fonction de la nature de l'infraction commise. Il convient de souligner dans ce cadre que les conducteurs professionnels sont les plus exposés à ce phénomène. Sur la base des résultats de cette étude, 8 conducteurs professionnels sur 10 ont déclaré avoir été amené à corrompre pour éviter une verbalisation essentiellement liée à la surcharge. Pour les particuliers, près de 6 personnes sur 10 ont déclaré avoir eu recours à la corruption pour éviter la verbalisation des infractions de types défaillance de l'état mécanique du véhicule, excès de vitesse ou encore le non respect du feu rouge/stop.

De par la faiblesse du montant de la contravention associée au défaut du port de la ceinture de sécurité, les citoyens préfèrent le plus souvent payer l'amende que recourir à la corruption.

Figure 8 : Taux de corruption par infraction¹



Les montants moyens de cette corruption varient selon le type de l’infraction et la catégorie socio économique du contrevenant ou de la victime de la corruption. En général, les conducteurs professionnels paient des montant moins importants que les simples usagers. Le tableau ci-dessous récapitule les montants moyens de cette corruption par nature d’infraction et les Amendes Transactionnelles et Forfaitaires (ATF) correspondantes.

Tableau 1 : Répartition du montant moyen de la corruption par nature d'infraction

Infractions et contrôle	Particuliers (Véhicules de tourisme + Motocycle)		Professionnels « de la route » (Camions, Grands et petits taxis, Autocars)		ATF ²
	Montant moyen	Ecart-type	Montant moyen	Ecart-type	
Excès de vitesse	69	33,8	55	38,1	400
Non respect du feu rouge /Stop	60	33,5	43	26,7	400
Non respect de la priorité	59	29,1	45	28,8	400
Non respect du sens interdit	67	44,4	43	15,0	400
Surcharge	53	37,4	75	58,7	-
Défaut du port de la ceinture	46	26,2	10	0,0	100
Usage de téléphone portable au cours de la conduite	40	14,9	28	14,7	100
Contrôle routinier interurbain (300 Km à hauteur de 2,6 points de contrôle en moyenne)	NC	NC	34	7,9	NC
État mécanique / pneumatique jugé défectueux	48	33,1	63	49,1	100
Port du casque	23	15,0	NC		100

Le permis de conduire est un domaine où les risques de corruption sont relativement maîtrisés essentiellement pour les activités automatisées...

La préparation et le dépôt des dossiers constituent les premières étapes du processus administratif pour l’obtention du permis de conduire. Pour les futurs conducteurs, ces procédures ont connu différentes mesures

¹ Types d’infractions non exhaustives

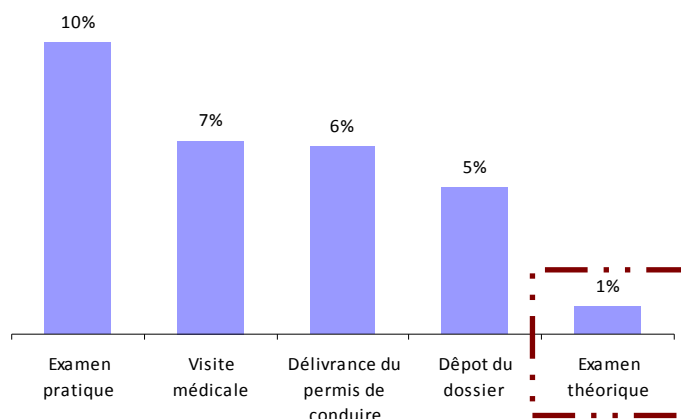
² ATF de l’ancien Code de Route

de modernisation. Leur efficacité reste néanmoins difficile à mesurer. La réduction de la corruption dans ce domaine est également tributaire des effectifs en ressources humaines.

Dans le cadre du dépôt des dossiers, une visite médicale est nécessaire. Cette étape continue de connaître des niveaux de corruption autour de 7% de la population interrogée. Son contrôle échappe en partie au MET.

S'agissant de l'examen de conduite, le MET a réalisé plusieurs projets visant à réduire de manière substantielle la corruption au niveau des épreuves théoriques des examens. Dans cet esprit, de nouveaux projets sont également en cours de mise en oeuvre dont notamment l'individualisation des épreuves théoriques. Par ailleurs, aucune réforme de fonds sur les modalités de « l'examen pratique » n'a été entreprise à ce jour. Cette procédure est marquée par le taux de corruption le plus élevé qui avoisine les 10% de la population interrogée.

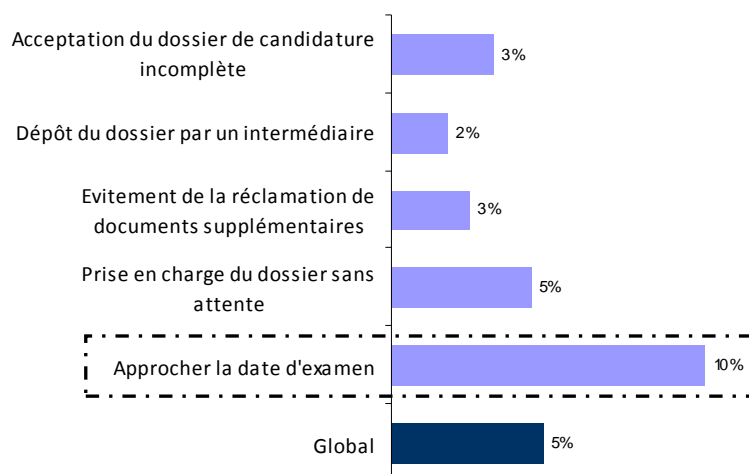
Figure 9 : Taux de corruption lié à l'obtention du permis de conduire



Il est important de noter également que selon des responsables de centres immatriculateurs, certaines pratiques de corruption sont directement liées aux rumeurs véhiculées par certaines autoécoles qui font croire à des candidats la possibilité de corrompre pour l'obtention du permis de conduire donnant le plus souvent lieu à des cas d'escroquerie.

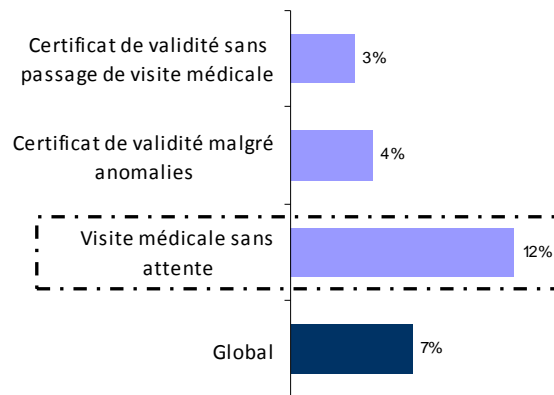
S'agissant des motivations des citoyens pour corrompre, celles-ci varient en fonction des procédures. Au niveau de la constitution du dossier, la passation de la visite médicale et le retrait du permis de conduire, le gain de temps est la première motivation de corruption.

Figure 10 : Taux de corruption associé au dépôt du dossier pour l'obtention du permis de conduire par nature de motivation



En revanche, les motivations associées à la passation de l'examen pratique concernent essentiellement la non comptabilisation des erreurs (12%) et la validation systématique de l'épreuve (13%).

Figure 11 : Taux de corruption associé à la passation de la visite médicale par nature de motivation



Il convient de préciser que les pratiques de la corruption tendent, à chaque fois, à profiter des vulnérabilités associées aux différentes réformes et mesures introduites, donnant lieu à de nouvelles techniques de corruption.

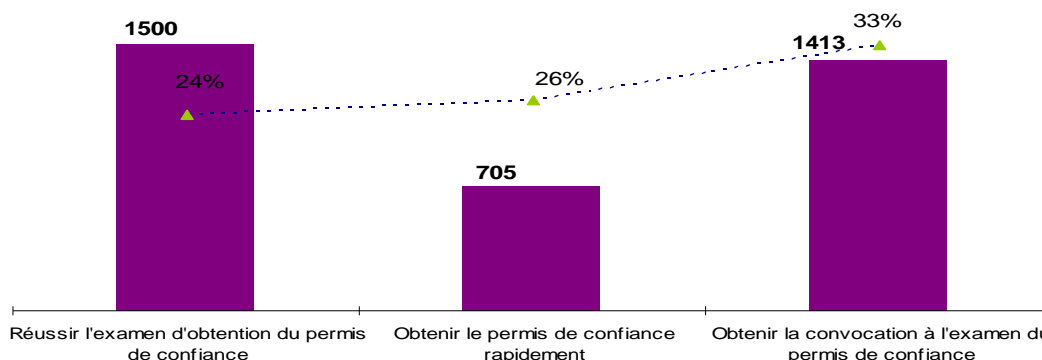
Le domaine des autorisations d'exercice d'activité professionnelle connaît d'importantes réformes pour son assainissement...

Au niveau de l'autorisation d'exercice d'activité professionnelle (Transport touristique, transport de marchandise, transport de personnel, transport scolaire,...), des efforts importants ont été mis en place limitant fortement le risque de corruption : Mise en place de cahiers de charges, partage des activités entre les Directions régionales et les services centraux, mise en place de commissions pour statuer sur les autorisations, simplification et banalisation des procédures, etc.

Par ailleurs, le dynamisme des groupements professionnels des métiers liés au secteur du transport routier permet de protéger les professionnels contre les risques potentiels d'extorsion avec la capacité de dénonciation des passes droits. Ce type de corruption est peu visible et difficilement mesurable. En revanche, il peut avoir des impacts plus importants s'il se manifeste.

S'agissant du permis de confiance pour les taxis, 3 personnes interrogées sur 10 ont déclaré avoir eu recours à la corruption pour l'obtenir. Bien que ce taux est relativement réduit par rapport au contrôle routier, le montant de corruption pratiqué est le plus élevé atteignant en moyenne plus de 1500 dhs.

Figure 12 : Répartition des principales motivations de corrompre pour l'obtention du permis de confiance et des montants moyens des pots-de-vin correspondants (en Dhs)



Le domaine d'autorisation de circulation de véhicule est plus vulnérable à la corruption lorsque les véhicules concernés sont usagers

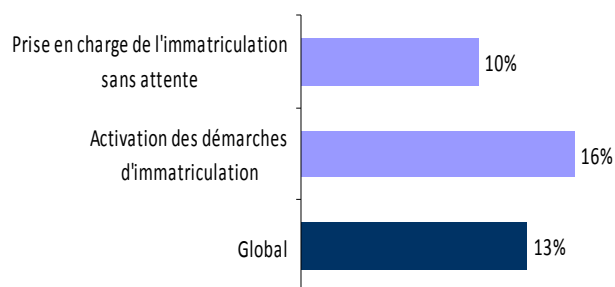
Les procédures relatives à l'autorisation de circulation de véhicules diffèrent en fonction si celui-ci est neuf ou usager. Dans le cadre des véhicules neufs, le niveau d'exposition à la corruption est relativement réduit, il s'agit essentiellement de l'immatriculation et de l'obtention de la carte grise. Les motivations associées à la corruption dans ce cadre concernent essentiellement l'activation des démarches administratives et le raccourcissement des délais.

Dans le cadre des véhicules usagers, le niveau d'exposition du citoyen aux risques de corruption est plus important en raison de la multiplicité des étapes administratives et des intervenants: identification de véhicule, visite technique, dédouanement et paiement des droits et taxes, réception à titre isolé, (lorsque le véhicule provient de l'étranger), récupération de la Carte Grise...

Zoom sur les principaux dispositifs du domaine d'autorisation de circulation de véhicule

Au niveau de l'immatriculation de véhicule, bien que limitée, la corruption est relativement visible dans le cadre de l'activation des démarches administrative (taux de corruption de 16%). Les personnes interrogées ont incriminé au premier rang les agents du front office des centres immatriculateurs dans plus de 70% des cas. Par ailleurs, les agents de sécurité jouent le rôle d'intermédiaires entre les agents du front office des centres immatriculateurs et les usagers.

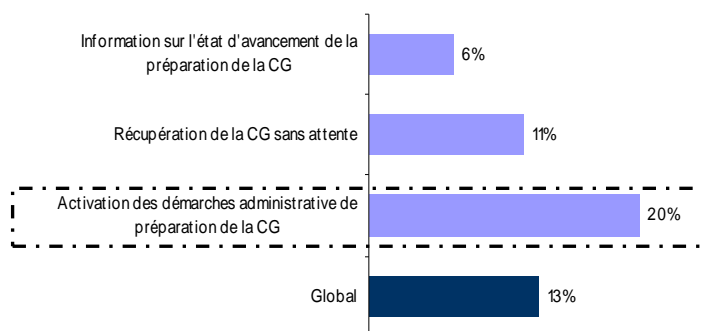
Figure 13 : Taux de corruption associé à l'immatriculation des voitures neuves par nature de motivation



S'agissant de l'obtention de la carte grise, tout propriétaire d'une voiture doit être en possession du certificat d'immatriculation " carte grise " de la voiture qu'il conduit. En cas de contrôle routier, ne pas détenir un tel document ou être en possession d'une carte non valable constitue une infraction. En l'absence de visibilité sur les délais de rigueur en vigueur pour l'obtention de la carte grise (CG), près de 2 personnes sur 10 préfèrent

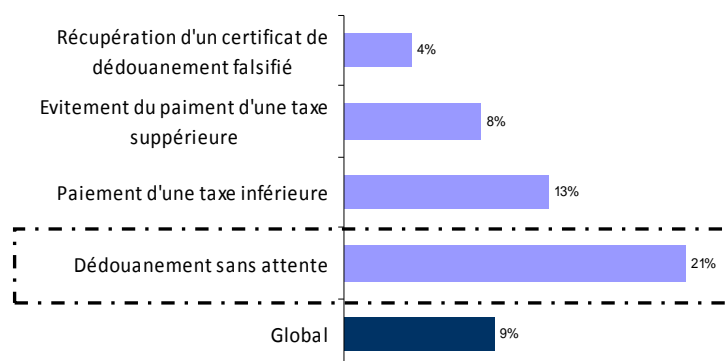
donner des pot-de-vins pour l'activation et/ou l'accélération de cette procédure. Bien que la procédure de délivrance de la carte grise soit automatisée, la corruption persiste dans ce domaine.

Figure 14 : Taux de corruption associé à l'obtention de la carte grise par nature de motivation



Au niveau de l'opération de dédouanement de véhicule, celle-ci concerne les véhicules provenant de l'étranger qui connaît son pic à l'occasion de la rentrée des Marocains Résidents à l'Etranger. Le paiement de taxes inférieures et le contournement des files d'attente constituent les principales motivation de la corruption associées au dédouanement, avec des taux de corruption respectivement de 13% et 21%.

Figure 15 : Taux de corruption associé au dédouanement des véhicules par nature de motivation

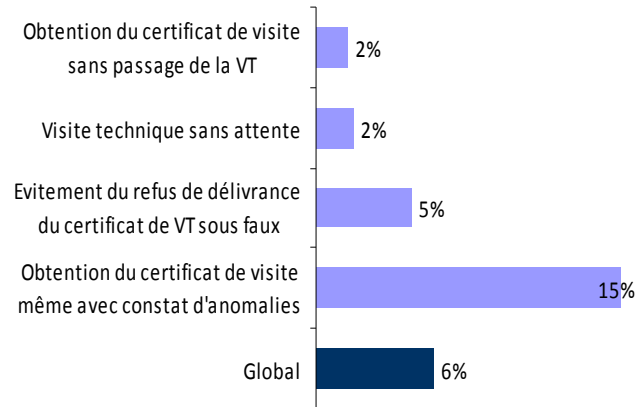


S'agissant, de la visite technique, il s'agit d'une opération périodique qui a pour objectif de vérifier la conformité des véhicules aux conditions réglementaires en vigueur et de s'assurer de leur aptitude à emprunter la voie publique. La visite technique concerne tous les véhicules soumis à l'immatriculation selon les périodicités fixées par l'Administration, avant leur mutation (changement de propriétaire), lors du réenregistrement ou après l'introduction d'un changement ou altération susceptibles d'avoir un effet sur leurs caractéristiques mécaniques et techniques ou sur leur type d'usage. Le Centre National d'Essais et d'Homologation (CNEH) a mis en œuvre différentes réformes visant à améliorer la qualité des prestations rendues par les centres de visite technique et à éradiquer certaines pratiques non-conformes en matière de contrôle technique. Aujourd'hui, la visite technique est effectuée dans le cadre d'un système d'information automatisé où les principaux tests nécessaires sont enregistrés et la traçabilité de toutes les phases de la visite est sauvegardée. Si la visite technique est concluante, le document attestant le contrôle technique remis au propriétaire du véhicule, doit impérativement être à bord du véhicule lors de sa circulation sur la voie publique.

Selon les résultats de cette étude, les usagers dont les véhicules ne sont pas conformes aux conditions de circulation au Maroc sont les plus exposés à corrompre pour l'obtention d'un certificat autorisant la circulation

de leurs véhicules. Certains usagers ont eu recours à la corruption pour obtenir ce certificat sans pour autant passer la visite technique.

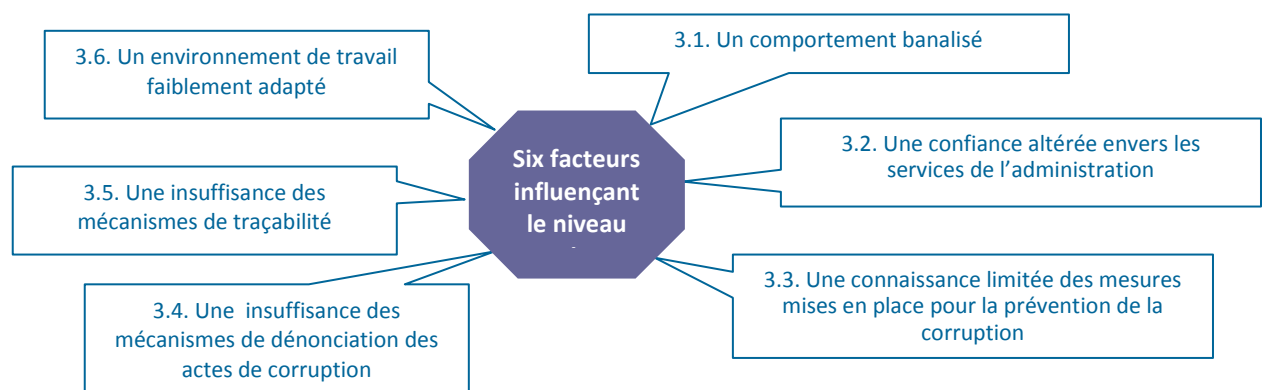
Figure 16 : Taux de corruption associé aux visites techniques par nature de motivation



3. FACTEURS FAVORISANT LA CORRUPTION DANS LE TRANSPORT ROUTIER ET LEVIERS D’ACTION

Différents facteurs interviennent dans la propagation du phénomène de la corruption à tous les niveaux dans le secteur du transport routier. Six facteurs ont été retenus dans le cadre de cette étude. Ces derniers constituent autant de leviers qui doivent être pris en compte dans le cadre de la lutte contre la corruption.

Figure 17 : Les facteurs influençant le niveau de la corruption



3.1 Un comportement banalisé

La corruption, sous ses différentes formes, est devenue un fait de société qui touche tous les secteurs, elle pourrait être ainsi qualifiée de « maladie de société ». La promotion des valeurs citoyennes permettrait de limiter le phénomène à plusieurs niveaux :

- Prise de conscience de la gravité du phénomène de la corruption comme fléau entachant le développement économique et social du pays ;
- Amélioration de la connaissance des différentes formes de corruption et réduction des incitations pour en faire l’usage ;
- Développement des capacités des agents et des professionnels à faire face aux pressions exercées par les réseaux de favoritisme et les lobbies.

Une prédisposition de la population à corrompre

En effet, au niveau des citoyens, l’influence exercée sur la victime de la corruption par son environnement direct ou indirect (famille, entourage, média, ...) accentue la propagation de ce phénomène et sa transmission vers les générations futures. Cette influence se traduit

« ... les candidats des examens de permis de confiance viennent désormais avec une prédisposition de corrompre pour bénéficier de traitements de faveur ou tout simplement de services auxquels ils ont droit ».

Chauffeur de Taxi sur Casablanca

notamment à travers les messages et les proverbes autour de la corruption et également des anecdotes véhiculées par les usagers.

Aujourd'hui, la pratique de la corruption est jugée par les populations comme un élément routinier et indispensable au bon fonctionnement des services ou pour s'épargner de se contraindre à la réglementation en vigueur.

L'écart entre le taux de perception du phénomène de la corruption par les citoyens et celui qui a été déclaré comme vécu, montre également l'acceptation du phénomène par la population.

Par ailleurs, « donner des petits pots-de-vin » fait partie des actes quotidiens de la population marocaine, le plus souvent en guise de solidarité avec les agents ou le personnel administratif et pour se passer des dispositions de la réglementation. Les formes et les valeurs de ces pots-de-vin varient selon les catégories socioprofessionnelles et le niveau de service rendu par l'agent ou le personnel administratif.

La méconnaissance des différentes formes que pourraient prendre la corruption ou la volonté de leur ignorance est également un facteur qui favorise l'émergence de ce phénomène. En effet, le personnel administratif ainsi que les agents condamnent par principe toutes les pratiques de la corruption. Les pratiques liées de corruption sont parfois considérées par certaines personnes comme étant des actes de solidarité envers les agents et personnel administratif du secteur du transport routier qui les acceptent volontiers.

3.2 Une confiance altérée envers les services de l'administration

Le contexte sectoriel du transport routier au Maroc est caractérisé par une régression de la confiance aussi bien des citoyens que des professionnels envers les services publics rendus par l'Etat. Par ailleurs, tout comportement par le personnel administratif ou par les agents (Police, Gendarmerie Royale, ...) positif ou négatif, est souvent interprété par une pression morale ou une incitation implicite à la corruption (un sourire ou plaisanterie, un message d'accueil destiné au citoyen ou à autrui, une application rigoureuse des procédures et des règles en vigueur,...).

Le regain de cette confiance devrait permettre :

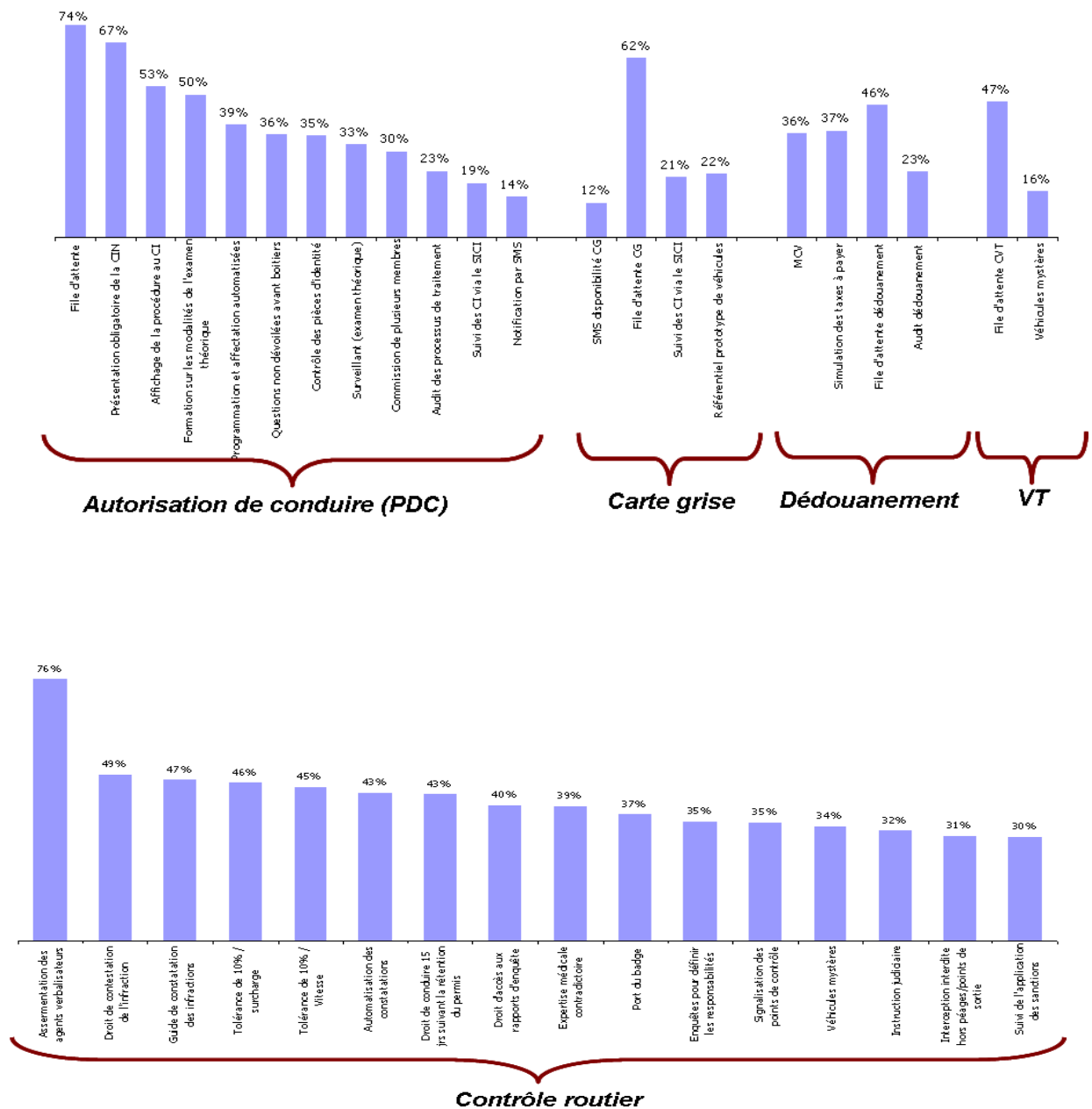
- L'amélioration de la crédibilité des services publics aux yeux des citoyens ;
- La reconnaissance du professionnalisme et de la qualité de service du personnel administratif et des agents ;
- L'amélioration de la satisfaction des usagers de la route en général ;
- La reconnaissance des efforts mis en place pour améliorer les services et réduire la corruption dans le secteur.

3.3 Une connaissance limitée des mesures anticorruption mises en place

Le Ministère de l'Équipement et du Transport a mis en place plusieurs actions ayant pour objectifs l'amélioration de l'accueil et la fourniture de l'information aux citoyens et aux professionnels. Mais, la connaissance par les citoyens des dites mesures est relativement limitée.

Cette situation peut être expliquée à la fois par le fort taux d'analphabétisme de la population et par l'insuffisance des outils de communication autour des droits et des obligations des usagers.

Figure 18 : Connaissance par les citoyens des mesures anticorruption



3.4 Une insuffisance des mécanismes de dénonciation des actes de corruption

En l'absence d'un cadre régissant les dénonciations des actes de corruption et de procédures formelles pour le traitement et le suivi des doléances, les établissements relevant du secteur du transport routier se voient obligés d'improviser des démarches d'investigation, souvent abandonnées par le dénonciateur lui-même.

L'enquête terrain a révélé un taux de dénonciation par les usagers des pratiques de la corruption très faible. En effet, environ 1,7% de la population interrogée a déclaré avoir dénoncé un acte de corruption.

Pour le grand public, l'impunité de certains acteurs de la corruption pris sur le fait et en flagrant délit accentue la suspicion du grand public envers l'équité du système réglementaire et judiciaire et décourage toute dénonciation par les victimes de la corruption.

Alors que près de 31% de la population juge que la dénonciation des actes de la corruption ne sert à rien, 20% avancent que les responsables pris sur le fait ne seront jamais poursuivis.

3.5 Une insuffisance des mécanismes du formalisme et de traçabilité

L'organisation des institutions relevant du secteur du transport routier au Maroc, aussi bien publiques que privées, est caractérisée par un faible niveau de formalisme des procédures de gestion appliquées. En effet, en l'absence d'une définition claire et partagée des règles de gestion et des délais de rigueur régissant la réalisation des services fournis par lesdites institutions, les usagers se trouvent confrontés à un univers inconnu, sans disposer de repères pour s'assurer que leurs demandes soient traitées conformément aux procédures en vigueur ou encore d'une manière équitable. Cette situation accentue la vulnérabilité des victimes aux pratiques de la corruption. Dans ce cadre, les usagers sont parfois amenés à corrompre tout simplement pour bénéficier de leurs droits (ex. corruption pour l'activation d'une procédure administrative normale).

Aussi, le faible formalisme des procédures de gestion ne permet pas de mesurer l'efficacité des modes opératoires en vigueur et engendre par conséquent une faible optimisation des ressources et une altération de la qualité des services fournis.

Dans ce contexte, le MET a mis en place différents projets pour la mise en place et la généralisation de nouveaux référentiels de gestion aux niveaux des différentes entités. Par ailleurs, différentes mesures visant l'amélioration et la vulgarisation de l'information autour des procédures appliquées ont été amorcées. Néanmoins, ces mesures restent encore peu connues par une importante partie de la population.

S'agissant de la traçabilité des constats réalisés, bien que renforcée dans le cadre du Nouveau code de la route, les opérations et les démarches administratives manuelles ou semi-automatiques présentent toujours un risque intrinsèque qui est la marge de manœuvre du pouvoir discrétionnaire des agents.

En effet, le nouveau Code de la Route a donné davantage de crédibilité à la constatation objective des infractions en réduisant le pouvoir discrétionnaire des agents de contrôle et en réglementant d'une manière précise les procédures de contrôle et de constatation des infractions, à travers notamment la mise en place de différents dispositifs de traçabilité :

- Constats automatisés par radars ;
- Traçabilité des opérations dans les CVT au niveau d'un Système d'information intégré ;
- Traçabilité des opérations des stations de pesage, ...

Le renforcement du formalisme des procédures de gestion ainsi que les mécanismes de traçabilité permettraient de réduire de manière substantielle la vulnérabilité des acteurs aux pratiques de la corruption.

3.6 Un environnement de travail faiblement adapté

L'environnement de travail est un facteur favorisant le développement de la corruption. Son impact se traduit à plusieurs niveaux :

- Création de goulots d'étranglement, parfois artificiels, incitant les usagers et les demandeurs à corrompre ;
- Difficultés de gestion des flux des entrées et des sorties limitant la sécurité dans les locaux des établissements publics et favorisant l'émergence « d'intermédiaires » (ex. centres immatriculateurs, ...) ;
- Rallongement des procédures et multiplication des instituts intervenants accentuant la vulnérabilité des demandeurs à la corruption ;

- Dévalorisation de la qualité des prestations aux yeux des usagers et des professionnels. Les usagers préfèrent le plus souvent recourir à la corruption pour éviter de long circuit à prendre parfois au sein d'une même administration;
- Démotivation du personnel administratif et des agents travaillant dans le secteur conduisant généralement à l'accroissement du niveau de vulnérabilité du personnel ;

Selon les personnels administratifs, la vétusté et le faible niveau d'équipement des établissements dévalorisent la qualité des prestations rendues aux yeux des citoyens. L'environnement de travail n'offre pas les conditions propices au bon fonctionnement de l'exercice des activités. Cette situation conduit à la création de goulots d'étranglement, le désordre et l'affolement des usagers. Ces défaillances constituent pour les acteurs de la corruption une opportunité pour « la création de circuits parallèles ».

4. IMPACTS DE LA CORRUPTION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER

La corruption est un phénomène qui porte préjudice à la bonne gestion des ressources, entrave les efforts visant à améliorer la qualité des services rendus par l'Etat et qui fait obstacle aux efforts consentis en matière de développement humain et d'équité sociale. Elle entraîne l'apparition de grandes inégalités et donc la privation relative de droits économiques, sociaux et culturels d'une population exclue.

4.1 Des impacts économiques s'étendant sur plusieurs acteurs

Les effets de la corruption, désastreux dans la majorité des cas, s'étendent sur les différents acteurs.

La corruption a un impact sur la victime,...

Pour la personne qui donne de la corruption, le coût direct de la corruption, qui pourrait aller entre 20 Dhs pour ne pas prendre la queue dans un établissement public à plus de 1500 Dhs dans certains cas (ex. se faire délivrer un permis de confiance ou une autorisation), constitue une charge supplémentaire pour ces personnes. L'intensité de cet impact est davantage ressentie dans le cas d'une extorsion exercée par un agent de l'Etat que dans un acte de corruption initié par le corrupteur.

Un autre impact économique réside dans l'augmentation des coûts des biens et des services. Une augmentation qui touche à toute la population et non seulement les victimes de la corruption. Elle résulte de différentes conséquences de la corruption dont notamment :

- Des prestations et des services de mauvaise qualité due à une anarchie qui règne dans l'exercice d'une activité rongée par la corruption (ex. complicité entre transporteurs routiers et agents verbalisateurs) ;
- Le détournement des efforts consentis par l'Etat pour l'atteinte d'objectifs sociaux.

...sur l'Etat

Du point de vue économique, l'impact de la corruption pour l'Etat se traduit par une importante perte des ressources publiques (détournement de recettes d'ATF, ...) ou par des dépenses inutiles concernant la prise en charge des victimes des accidents de la route qui auraient dû être employées à la production de biens et services essentiels.

“ Les pays qui prennent des mesures pour lutter contre la corruption et promouvoir le respect de la légalité pourraient augmenter leur revenu national de 400 % ”

Banque Mondiale

Elle entache également la qualité de la gestion des affaires publiques et remet en cause la confiance envers les services de l'Etat. Elle fausse le jeu de la concurrence, la prise de décision, le choix des projets et des fournisseurs.

D'une manière générale, elle conduit à la régression des indicateurs de performance du pays. En 2007, selon le classement de Transparency International, le Royaume était 72e sur 180 pays avec une note de 3,5. Une année plus tard, le Maroc a gardé la même note sur le même nombre de pays, mais est passé au 80e rang. En 2009, il a chuté encore de 9 places, passant de la 80e position avec un score de 3,5 à la 89e avec une note de 3,2. L'année 2010 a été marquée par une reprise de 4 points faisant passer le Maroc à la 85 place avec un score de 3,4.

... et sur le tiers payeur.

Le développement de pratiques de corruption dans le secteur du transport routier engendre une baisse de rentabilité pour les tiers payeurs, une détérioration au niveau de la sécurité routière ainsi qu'une concurrence déloyale entre les différents acteurs intervenant dans une même activité.

3.2 Des impacts sociaux violant les principes fondamentaux de la société

La corruption entraîne une distribution inéquitable des biens publics entre les différentes classes sociales. Sous ses différentes formes, la véritable victime finale est le citoyen.

Altération de l'équité sociale

La manifestation de ce phénomène dans le secteur du transport routier entraîne en effet un sentiment d'injustice chez les citoyens à cause du traitement préférentiel réservé aux citoyens en fonction de leur niveau d'influence et de leur prédisposition matérielle et comportementale à recourir à la corruption.

De plus, il est à signaler l'émergence d'une catégorie socioprofessionnelle qui se considère supérieure aux autres et au-dessus des dispositions en vigueur (loi, réglementation, règles et procédures,...). Ce qui se traduit généralement par des rapports de domination (pouvoir discrétionnaire des acteurs, personnes influentes,...) qui dénaturent les processus communs au détriment des personnes les plus démunies.

Droits de l'homme

Se faire délivrer le permis de conduire, la carte grise ou une autorisation d'exploitation d'un établissement d'enseignement de la conduite font partie de plusieurs services dont l'Etat assure la gestion et auxquels les citoyens éligibles doivent avoir accès dans des conditions équitables. Les diverses formes de corruption (favoritisme et népotisme, chantage,...) constituent une entrave au développement d'une politique de transport routier construite autour de l'équité et de la démocratie. Elles provoquent une violence intrinsèque aux victimes directes ou indirectes de cette corruption. Un effet d'amplification de la corruption peut conduire à des formes de privation des personnes les plus démunies de leurs droits les plus fondamentaux.

Dégradation de la sécurité routière

Les pratiques de la corruption entraînent le non respect du code de la route ou l'existence de conduite irresponsable, encouragées par le sentiment d'impunité. En ce qui concerne les conditions de conformité par rapport à la réglementation en vigueur, la corruption encourage aussi la mise en circulation de véhicules ne respectant pas les normes de sécurité en vigueur et l'attribution d'un droit de conduire à une personne non habilitée (aptitude physique et/ou mentale).

3.3 Des impacts culturels et comportementaux détériorant la confiance des citoyens envers l'administration

La corruption est porteuse d'une pression sur le moral de la population, qui n'arrive plus à faire confiance aux services rendus par l'Etat. Après un certain niveau, elle remet en cause leur légitimité. Elle deviendrait un instrument indispensable pour bénéficier des prestations, aussi bien légales qu'illicites. Les caractéristiques socioculturelles du Maroc favorisent la propagation du « complexe de la corruption » et sa transmission vers les générations futures.

5. CARTOGRAPHIE DES RISQUES ET ANALYSE DE LA FREQUENCE ET DE L'INTENSITE DE LA CORRUPTION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER

La corruption dans le secteur du transport routier est un phénomène complexe qui prend des formes et des dimensions différentes selon, d'une part, le contexte dans lequel elle est pratiquée et d'autre part, les motivations qui lui sont associées. Les points suivants illustrent cette complexité et présente les dimensions d'analyse qui ont été adoptées dans le cadre de cette étude :

- Les pratiques de corruption se trouvent différenciées selon leurs motivations. Certaines ont un caractère critique ou impliquant des enjeux économiques non négligeables (disposer d'un document nécessaire pour l'exercice d'une activité ou pour la mise en circulation d'une voiture, ne pas payer l'amende d'une infraction), d'autres motivations ont un caractère moins critique (ne pas faire la queue pour bénéficier d'un service). Dans ce cadre, le niveau d'exposition ainsi que la fréquence de chacune de ces motivations sont différents. Il s'agit de tenir compte de cette composante lors de l'analyse des résultats de l'étude.
- La corruption dans le secteur du transport suit deux logiques différentes. Une première qui correspond à des cas d'extorsion et une deuxième qui est le fruit de la complicité entre le corrupteur et le corrompu.
- Le phénomène de la corruption comporte en lui également une dimension régionale et culturelle. Celle-ci dépend du tissu socio-économique et du caractère cosmopolite des régions et des villes du Maroc.
- Si les différentes manifestations de la corruption sont au même niveau de condamnation sur le plan éthique, il n'en est pas moins vrai qu'elles impliquent des impacts différenciés sur le plan économique, social, culturel ou comportemental.
- Les pratiques de la corruption et leur prolifération peuvent être réduites ou favorisées par des facteurs hétérogènes et d'ordres différents. Dans ce cadre, le gouvernement et les autorités de tutelle ont adopté un ensemble de mesures qui permettent de manière directe ou indirecte de réduire ou de prévenir ce phénomène.

L'étude d'un phénomène aussi complexe nécessite l'approfondissement de l'analyse des différentes dimensions citées ci-dessus, afin de disposer de toutes les données nécessaires pour la détermination des stratégies et des actions préventives ou correctives qui s'imposent. Dans ce contexte, une approche par les risques permet aujourd'hui de tenir compte de l'ensemble de ces difficultés pour identifier les différentes manifestations potentielles de la corruption dans le secteur du transport, de les organiser et les hiérarchiser selon leur probabilité d'occurrence respective et de l'acuité des implications et des impacts qui en résultent. Néanmoins, pour certains risques de corruption liés à la délivrance des autorisations, vu le caractère sensible qu'ils représentent pour les acteurs impliqués, il n'est pas pertinent d'adopter leurs témoignages comme une base fiable pour la qualification de la probabilité de leur occurrence. L'analyse de cette catégorie de risques s'est donc limitée à la qualification du niveau d'impact uniquement. Ces analyses ont par ailleurs été complétées par une appréciation de l'efficacité des mesures anti-corruption déclarées et discutées lors de différents ateliers avec des responsables au niveau du Ministère de l'Équipement et du Transport, de la Direction Générale de la Sûreté Nationale ainsi que la Gendarmerie Royale.

5.1 Identification des risques de corruption potentiels

L'identification des risques de corruption a consisté en un travail d'inventaire et d'analyse des différentes motivations qui sont ou pourraient être à l'origine d'un acte de corruption. Ceci a été réalisé suite à l'analyse des différents dispositifs et des procédures liés au secteur du transport routier.

Ce travail d'inventaire a permis d'identifier 110 risques, dont 60 risques concernent les usagers de la route, tous confondus, et 50 risques impliquant les professionnels du secteur du transport routier :

Tableau 2 : Répartition des risques de corruption par dispositif impliquant les usagers de la route d'une manière générale

Domaine	Dispositif	Nombre de risques identifiés	%
Autorisation de conduire	Dépôt du dossier du permis de conduire	5	8,3%
	Visite médicale pour la constitution du dossier du permis de conduire	3	5%
	Examen théorique pour l'obtention du permis de conduire	5	8,3%
	Examen pratique pour l'obtention du permis de conduire	3	5%
	Délivrance du permis de conduire	4	6,7%
Autorisation de circulation de véhicule	Permis de confiance	3	5%
	Immatriculation des véhicules neufs	2	3,3%
	Admission Temporaire (AT) / Dédouanement	9	15%
	Identification des véhicules usagers	6	10%
	Réception à titre Isolé des véhicules usagers (RTI)	4	6,7%
	Délivrance de la carte grise	3	5%
	Visite technique des véhicules	4	6,7%
Contrôle routier et constat d'infraction	Contrôle routier	6	10%
	Pointage (pour les petits taxis)	1	1,7%
Assurance et expertise	Accident / Assurance	2	3,3%
Total		60	100%

Tableau 3 : Répartition des risques de corruption par type de dispositif impliquant les conducteurs professionnels

Dispositif	Nombre de risques identifiés	%
Autorisation d'exercice d'activité de location de transport de marchandises	7	14%
Autorisation d'exercice d'activité de location de véhicules sans chauffeurs	8	16%
Autorisation d'exercice d'activité de transport touristique	8	16%
Autorisation d'exploitation des centres de visite technique	5	10%
Autorisation des établissements d'enseignement de la conduite des véhicules à moteur	7	14%
Homologation par type de véhicule	4	8%
Octroi des Certificats d'Aptitude Professionnelle et Pédagogique CAPP-moniteur	3	6%
Renouvellement des agréments de « Transport Voyageur »	3	6%
Transport privé en commun de personnes	5	10%
Total	50	100%

5.2 Cotation des risques de corruption identifiés

L'étape de cotation des risques de corruption analysés intervient suite à la réalisation des ateliers responsables institutionnels et des enquêtes terrain. Elle représente un préalable pour l'élaboration de la cartographie des risques de corruption, outil de base pour la décision des mesures et des stratégies à prendre pour la prévention et la lutte contre la corruption.

L'objectif assigné à la cotation des risques est d'hiérarchiser les risques de corruption en fonction de leur degré d'exposition / probabilité d'occurrence relatifs et de leur niveau d'impact potentiel.

Les impacts liés aux risques de corruption prennent des formes et des degrés différents selon l'acte en soi et le contexte dans lequel ils se manifestent :

- Impact économique : Sur les acteurs de la corruption et sur les tiers payeurs (société...)
- Impact social : Équité – Justice – Droits humains – Confiance en les institutions...
- Impact comportemental et culturel : Imprégnation de la culture et transmission des comportements...

5.3 Qualification de la probabilité d'occurrence des risques de corruption

L'objectif de ce travail de qualification est de positionner les risques de corruption analysés selon une échelle de 1 à 4 (1 étant le niveau le plus faible et 4 le niveau de plus fort) afin de refléter le degré d'exposition / probabilité d'occurrence comparatifs de ces risques.

Input : Les données d'appréciation de cette dimension d'analyse sont issues de l'enquête terrain et complétées avec les ateliers réalisés avec les responsables et personnel opérationnels au niveaux des principales institutions impliqués dans le secteur du transport routier.

Modalités de calcul :

- Pour chaque risque, on calcule la fréquence de son occurrence constatée sur le terrain.
- Cette fréquence calculée est rapportée sur la fréquence la plus élevée obtenue.

Le tableau ci-dessous restitue les règles de calcul de la probabilité d'occurrence des risques de corruption identifiés.

Tableau 4 : Règles de calcul de la probabilité d'occurrence des risques

Dimension	Rating	Résultat du calcul
Probabilité d'occurrence	1	Inférieur à 25 %
	2	Entre 25% et 50%
	3	Entre 50% et 75%
	4	Supérieur à 75 %

Les risques de corruption sont répartis, selon leur probabilité d'occurrence, comme suit :

Tableau 5 : Répartition des risques selon la probabilité d'occurrence

Probabilité d'occurrence	Total
1	40
2	13
3	4
4	3
Total	60

5.4 Scoring des risques de corruption par nature d'impact

L'objectif de ce travail de cotation est d'apprécier le niveau de l'impact des différents risques de corruption sur le plan social, économique et culturel et comportemental.

Impact social :

La corruption dans le secteur du transport entraîne de manière générale :

- des conséquences négatives sur le moral des citoyens qui n'arrivent plus à faire confiance aux institutions.
- une distribution inéquitable des biens et des fonds publics entre les différentes classes moyennes.

Conséquence sur l'équité :

- Personnification du traitement réservé aux citoyens en fonction de leur niveau d'influence et de leur prédisposition matérielle et comportementale à recourir à la corruption ;
- Emergence d'une catégorie socioprofessionnelle qui se considère supérieure aux autres et au-dessus des dispositions en vigueur (loi, réglementation, règles et procédures,...) ;

Conséquence sur la confiance :

- Altération de la confiance des citoyens envers les services de l'Etat sensé être le garant de leurs droits et de l'égalité dans l'application des lois (le gouvernement est perçu comme un prédateur et un oppresseur plutôt qu'un facilitateur) ;
- Développement de la méfiance et la suspicion dans les relations entre les citoyens et les services de l'Etat ;

Conséquence sur le droit des citoyens :

- Privation des citoyens qui résistent à l'extorsion, de leurs droits ;
- Effets collatéraux sur les droits des victimes indirects de la corruption ;

Conséquence sur la sécurité routière :

- Non respect du code de la route ou conduite irresponsable, encouragés par le sentiment d'impunité que développe la corruption ;
- Mise en circulation de véhicules ne respectant pas les normes de sécurité en vigueur ;
- Attribution du droit de conduire à des personnes non habilitées (aptitude physique et/ou mentale) ;

Modalités d'appréciation :

Pour les risques concernant les usagers de la route tous confondus, l'appréciation de l'impact social a retenu comme critères :

- La remise en cause du droit des citoyens
- La nuisance au droit des autres
- Le développement du sentiment d'impunité / conduite irresponsable
- La mise en circulation de véhicules non conformes
- L'attribution du droit de conduire à des personnes non habilitées

Pour les risques impliquant les professionnels du secteur du transport routier, l'appréciation de l'impact social a retenu les critères suivants :

- La remise en cause du droit des victimes
- La nuisance au droit des autres
- La mauvaise qualité des prestations / insécurité des transports

Pour chaque risque, il y a lieu d'apprécier les attributs cités ci-dessus en associant 0 ou 1 (0 étant associé à un impact faible ou non significatif, 1 étant associé à un impact significatif ou fort), selon le contexte et la nature dudit risque.

Répartition des risques selon les critères de cotation de l'impact social :

Tableau 6 : Qualification de l'impact des risques concernant les usagers de la route d'une manière générale

Attribut	Impact faible	Impact fort
Confiance	0	60
Equité	0	60
La remise en cause du droit des citoyens	37	23
La nuisance au droit des autres	47	13
Le développement du sentiment d'impunité / conduite irresponsable	57	3
La mise en circulation de véhicules non-conformes	57	3
L'attribution du droit de conduire à des personnes non habilitées	52	8

Tableau 7 : Qualification de l'impact des risques concernant les professionnels du transport routier

Attribut	Impact faible	Impact fort
Confiance	0	50
Equité	0	50
La remise en cause du droit des citoyens	13	37
La nuisance au droit des autres	45	5
Mauvaise qualité des prestations / insécurité des transports	38	12

Impact économique

La corruption peut entraîner des impacts économiques sur :

- les victimes de la corruption. Ces impacts se traduisent par les montants payés en guise de pots de vin (surtaxe dans le cas d'extorsion) ou le manque à gagner causé par les retards dans la délivrance des prestations, ou par une concurrence déloyale
- l'Etat, à travers un manque à gagner, le coût des dégâts matériels causés par la hausse du taux d'accidents, et la non atteinte des objectifs sociaux importants.
- Les tiers payeurs, en réduisant leur rentabilité

Modalités d'appréciation :

Pour l'appréciation de l'impact économique lié aux risques de corruptions impliquant les usagers de la route, on a retenu comme critères l'implication :

- Du paiement d'une « surtaxe »
- d'une concurrence déloyale ou un manque à gagner pour les victimes potentielles
- Manque à gagner pour l'Etat
- Baisse de la rentabilité des tiers payeurs
- Dégâts matériels à cause des accidents
- Non atteinte des objectifs

Pour l'appréciation de l'impact économique lié aux risques de corruptions impliquant les professionnels du secteur du transport, on a retenu comme critères l'implication :

- Du paiement d'une surtaxe / ou d'un manque à gagner pour les victimes
- De la concurrence déloyale
- De l'inefficacité dans l'atteinte des objectifs en termes de structuration des secteurs

Pour chaque risque analysé, on associe une appréciation (grave ou peu grave) du niveau de son impact économique sur les citoyennes victimes potentielles d'une part, et sur l'état ou les tiers payeurs d'autre part.

Tableau 8 : Répartition du nombre des risques analysés concernant les usagers de la route selon leur niveau d'impact économique

Attribut	Impact faible	Impact fort
Surtaxe	37	23
Concurrence déloyale / Manque à gagner	57	3
Manque à gagner pour l'Etat	53	7
Baisse de la rentabilité des tiers payeurs	55	5
Dégâts matériels à cause des accidents	46	14
Non atteinte des objectifs	22	38

L'impact culturel et comportemental

La corruption entraîne des impacts culturels et comportementaux dans la mesure où chaque acte manifesté marque la mémoire individuelle des acteurs directement impliqués et collective des personnes qui en sont témoins. Chaque cas vécu influence notre perception du caractère condamnable de la corruption et notre comportement futur en cas d'exposition à une situation potentielle de corruption. D'ailleurs, l'enquête terrain a révélé des cas de personnes qui assimilent certaines manifestations de la corruption à des pourboires et qui la « légitiment » dans certaines mesures.

Modalités d'appréciation :

Pour l'appréciation de l'impact culturel et comportemental de la corruption, on a retenu comme critères :

- la nature du risque de corruption (extorsion, passe droit)
- sa correspondance à des besoins qui sont de nature à se manifester de manière récurrente et ou bien à des besoins spécifiques ou ponctuels.

Pour chaque risque analysé, on associe une appréciation par rapport aux deux critères cités ci-dessus, pour donner une cotation globale du niveau de l'impact culturel et comportemental de la corruption selon la grille suivante. La cotation des différents attributs cités ci-dessus montre que la majorité des risques analysés sont concernés par pratiquement le même niveau de condamnation.

A cet effet, le niveau d'impact culturel et comportemental n'est pas un critère de différenciation important pour la présente analyse (Ceci ne signifie pas que cet impact culturel et comportemental n'est pas significatif)

5.5 Cotation du niveau d'impact des risques

La complexité du phénomène de la corruption fait que l'impact de ses manifestations peut prendre des formes et des niveaux différents. Afin d'évaluer le niveau d'impact des risques analysés, on considère le nombre des différents impacts potentiels.

La répartition du nombre des risques analysés selon leur niveau d'impact global :

Pour les risques de corruption impliquant les usagers de la route :

Global	Total
1	15
2	15
3	25
4	5
Total	60

Pour les risques de corruption impliquant les professionnels de la route :

Global	Total
1	0
2	37
3	9
4	4
Total	50

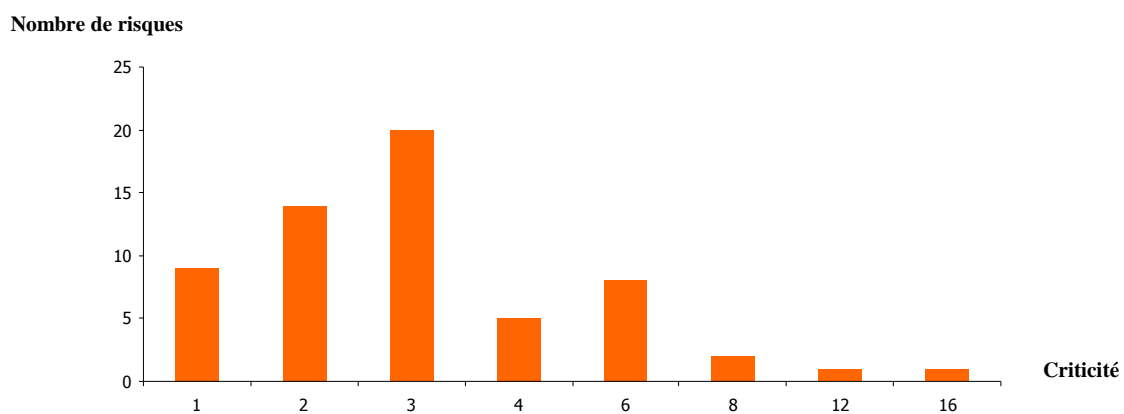
5.6 Criticité des risques de corruption

Le caractère virulent des risques de corruption se mesure par le niveau de son impact et par la probabilité de son occurrence (s'il est possible de l'évaluer).

L'approche par les risques implique l'analyse de ces deux dimensions à travers la criticité des risques se matérialisant par la multiplication de la probabilité d'occurrence des risques avec le niveau d'impact global estimé.

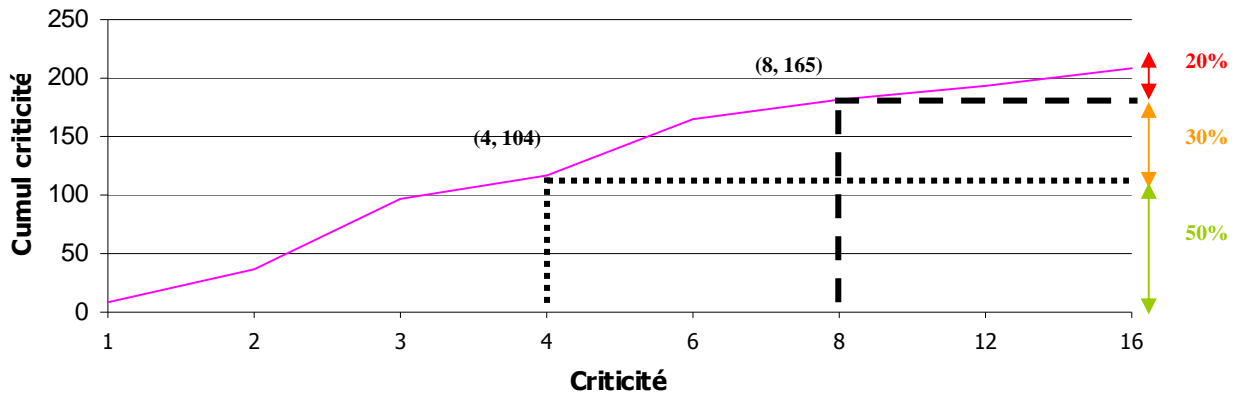
La répartition du nombre des risques de corruption impliquant les usagers de la route, selon leur criticité :

Figure 19 : Répartition du nombre des risques de corruption correspondant aux usagers de la route selon le niveau de criticité



La répartition du cumul de la criticité :

Distribution du cumul de la criticité



La distribution du nombre des risques par niveau de criticité est présentée dans le graphe suivant :

- Axe (x) ; Niveau de criticité
- Axe (y) : Nombre de risques ayant un niveau de criticité supérieur à x

La distribution des risques se présentent comme suit:

- les risques dont les criticités sont strictement supérieures à 8, qui sont au nombre de 7, contribuent à hauteur de 20 % du cumul globale de la criticité ;
- les risques dont les criticités sont strictement supérieures à 4, qui sont au nombre e 21, contribuent à hauteur de 50 % du cumul globale de la criticité ;
- les risques dont les criticités sont comprises entre 1 et 4, qui sont au nombre de 66, contribuent seulement à 50% du cumul globale de la criticité.

5.7 Qualification des risques de corruption

La qualification des risques doit traduire leur caractère virulent, et de ce fait, on a retenu comme critères complémentaires :

- La contribution des risques dans le cumule globale de la criticité (la répartition des risques selon la méthode A B C) ;
- Le niveau estimé de leur impact.

Tableau 9 : Répartition des risques de corruption correspondant aux usagers de la route par probabilité d'occurrence

Probabilité d'occurrence	4		1	1	1
	3	1	3		
	2	5	2	5	1
	1	9	9	19	3
		1	2	3	4
		Niveau d'impact			

- Risques majeurs
- Risques moyens
- Risques faibles

La répartition des risques de corruption impliquant les usagers de la route, selon leur degré (Majeur, Moyen, Faible) est la suivante :

Tableau 10 : Répartition de la criticité des risques par dispositif et probabilité d'occurrence (usagers de la route)

Dispositif	Faible	Moyen	Majeur	Total
Dépôt du dossier du Permis de Conduire	5			5
Visite médicale pour le passage de l'examen du Permis de Conduire	3			3
Examen théorique pour l'obtention du Permis de Conduire	5			5
Examen pratique pour l'obtention du Permis de conduire	1	2		3
Délivrance du permis de conduire	4			4
Immatriculation des véhicules neufs	1	1		2
Admission Temporaire / Dédouanement	9			9
Identification des véhicules usagers	5	1		6
Visite technique des véhicules	2		2	4
Réception à Titre isolé des véhicules usagers	4			4
Délivrance de la Carte Grise	2	1		3
Permis de confiance		3		3
Pointage (Pour les petits taxis)			1	1
Contrôle routier	1	1	4	1
Accident / Assurance	1	1		2
Total	43	10	7	60

Tableau 11 : Principaux risques majeurs relatifs aux usagers de la route d'une manière générale

Domaine	Risque / motivation
Autorisation de conduire	Obtention de la visite médicale non-conforme ou sans faire de consultation
Contrôle routier et constat d'infraction	Eviter la verbalisation d'une infraction
	Alléger la verbalisation d'une infraction
	Non exécution d'une sanction
	Éviter les formalités du contrôle routier
	Extorsion lors de l'opération du pointage pour les taxis
Autorisation de circulation de véhicule	Obtention du certificat de visite technique malgré la constatation d'anomalies
	Obtention du certificat de visite technique sans passage

5.8 Traitement des risques

Les stratégies de traitement des risques prennent en considération leur qualification (Majeur, Moyen, Faible) et leur niveau de maîtrise. Ce dernier est estimé sur la base des mesures anti-corruption analysées lors de l'étape « Intermédiaire » et « Amont » de l'étude.

La stratégie de traitement des risques de corruption dépend de la qualification du risque (Majeur, Moyen, Faible) et de son niveau de maîtrise.

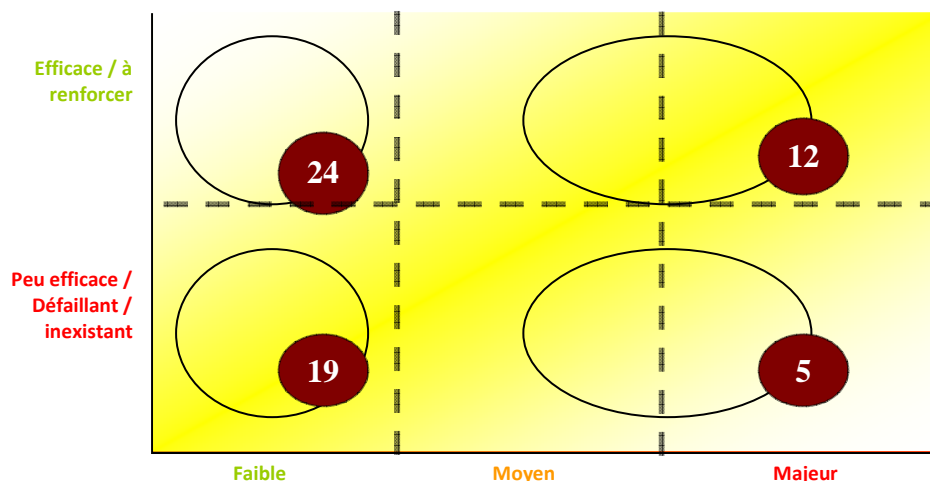
L'évaluation du niveau de maîtrise des différents risques analysé a été réalisée conformément à la grille suivante :

Tableau 12 : Critères d'évaluation du niveau de maîtrise des risques

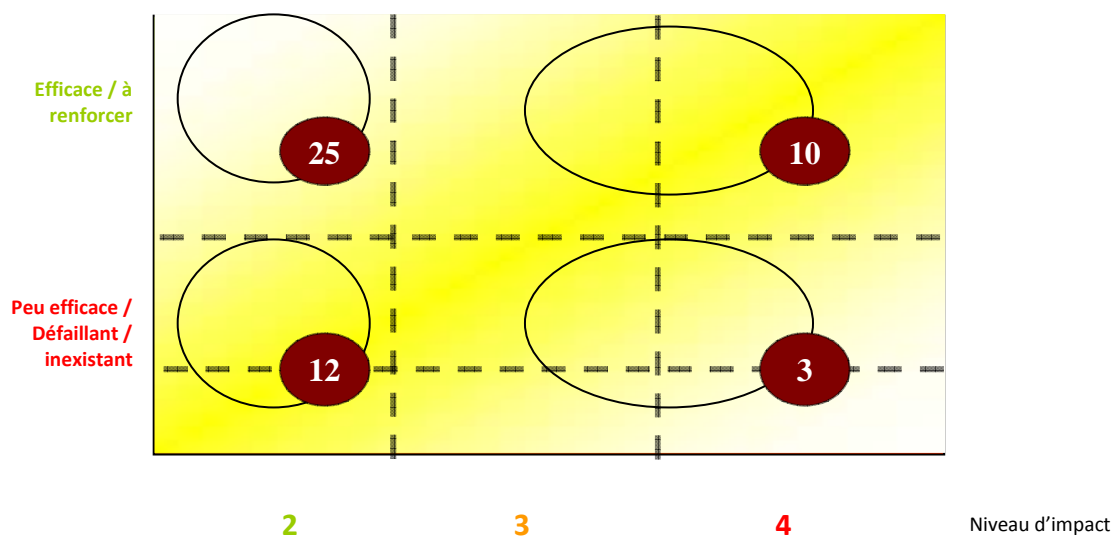
Efficacité des mesures anti-corruption	Cotation du niveau de maîtrise
Défaillant / inexistant	1
Peu efficace	2
A renforcer	3
Efficace	4

Par l'analyse qui consiste en un croisement de la qualification des risques et de leur niveau de maîtrise, 4 familles de risques sont identifiées et qui concernent aussi bien les usagers de la route que les professionnels du transport routier.

Cas des risques impliquant les usagers de la route :



Cas des risques impliquant les professionnels du transport routier :



À chacune de ces 4 familles de risques, nous identifions un type de traitement spécifique :

- Vérifier le niveau de maîtrise déclaré à travers un plan d'audit ;

- Vérifier s'il n'y a pas un surinvestissement pour la couverture de certains risques faibles ;
- Mettre en place des outils de veille ;
- Mettre en place des outils de surveillance de risques ;
- Mettre en œuvre des plans d'action pour remédier aux risques.

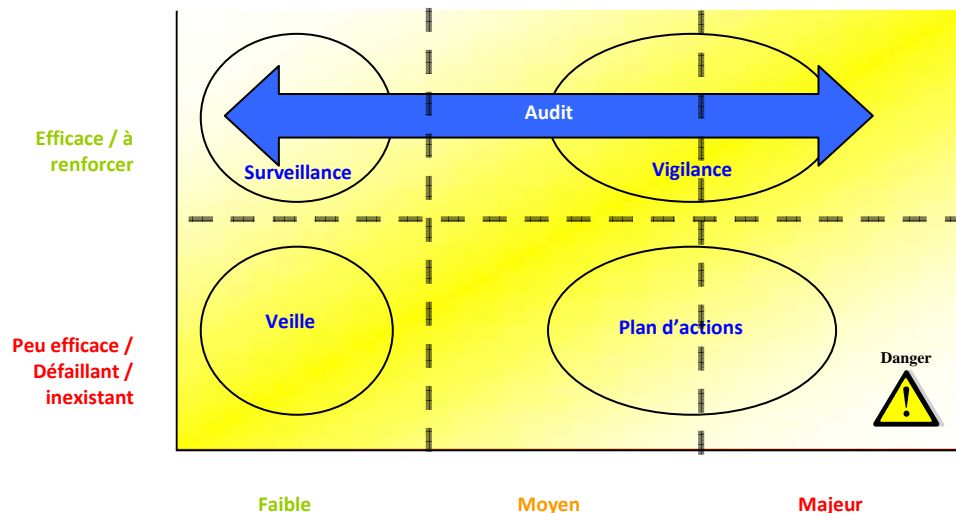


Tableau 13 : Recommandations par familles de risques

Surveillance	Vigilance
<p>Intégrer au niveau du plan d'audit des points de contrôle réguliers permettant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vérifier la réalité du niveau de maîtrise de ces risques par les mécanismes de contrôle instaurés ; ▪ Apprécier s'il y a un surinvestissement en termes de contrôle interne par rapport à la criticité de ces risques (apport / coûts), et dans tels cas, identifier les possibilités de réduire les contrôles déployés (pour faciliter les procédures) sans augmenter significativement l'exposition au risque. 	<p>Intégrer au niveau du plan d'audit des points de contrôle réguliers permettant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vérifier la réalité du niveau de maîtrise de ces risques par les mécanismes de contrôle instaurés ; ▪ Apprécier si les contrôles instaurés sont suffisants au regard de la criticité de ces risques, et le cas échéant, recommander les améliorations appropriées.
Veille	Plan d'actions
<p>Surveiller l'évolution de la survenance de ces risques à travers la base des incidents, dans le but de s'assurer que ces risques restent dans le même niveau de criticité.</p> <p>Les éventuelles évolutions de l'occurrence doivent déclencher la mise en place de contrôles préventifs ou correctifs supplémentaires afin de les contrecarrer.</p>	<p>Les risques de cette famille doivent faire l'objet d'un traitement rapproché et individualisé par la définition de plans d'actions fixant des objectifs SMART.</p>

Notre recommandation d'établir un plan d'actions d'urgence concerne les risques relatifs aux motivations de corruption suivantes :

- Eviter les formalités de contrôle causant préjudice en termes de temps
- Extorsion lors de l'opération de pointage
- Obtention de la convocation à l'examen du permis de confiance

- Réussite à l'examen de l'obtention du permis de confiance
- Obtention du permis de confiance rapidement
- Réceptionner des locaux non-conformes au cahier des charges pour les auto-écoles, le transport touristique et la location des véhicules sans chauffeurs

6. FEUILLE DE ROUTE POUR PREVENIR ET LUTTER CONTRE LE PHENOMENE DE LA CORRUPTION DANS LE SECTEUR

La maîtrise des facteurs favorisant la corruption liée au transport routier au Maroc a été le point d'entrée pour la définition de la stratégie de prévention et de lutte contre la corruption dans ce secteur. Ainsi, la définition des fondements de cette stratégie a privilégié une intervention ciblée sur lesdits facteurs et a été structurée selon les axes repris ci-après :

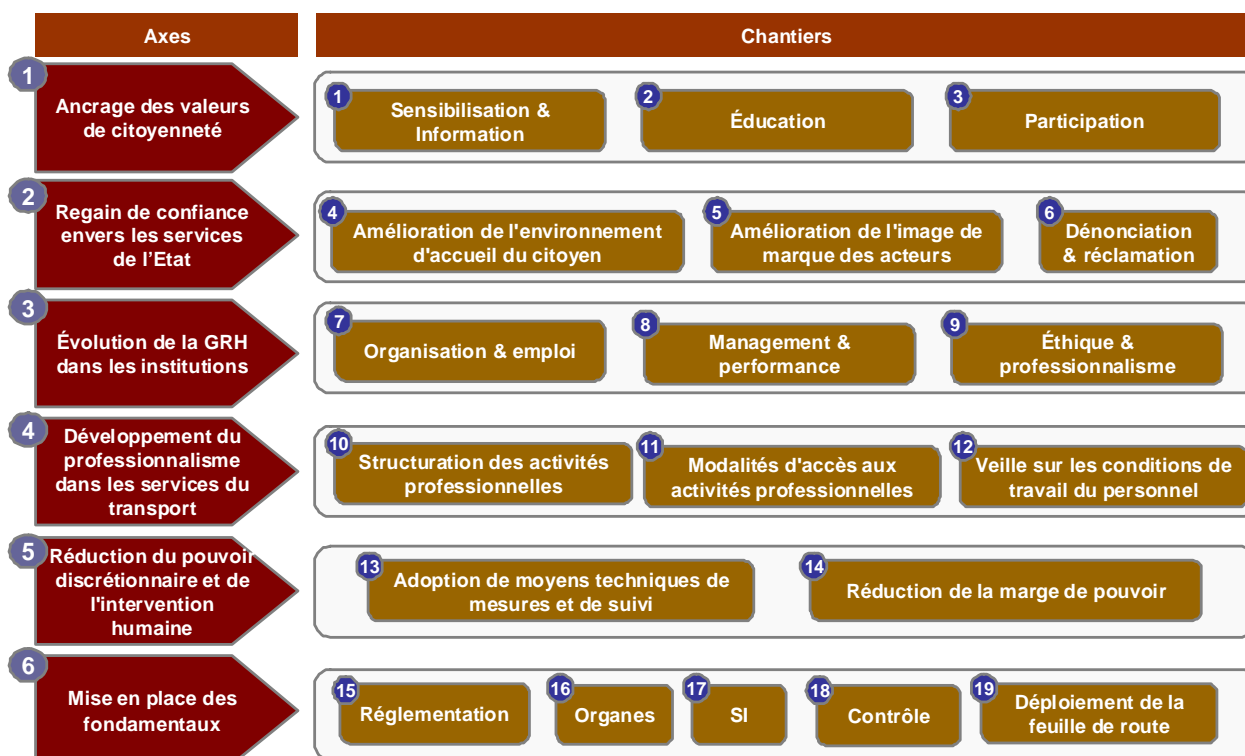
- Ancrage des valeurs de citoyenneté ;
- Regain de la confiance envers les services de l'Etat;
- Evolution de la gestion des ressources humaines dans les institutions ;
- Développement du professionnalisme dans les services de transport
- Réduction du pouvoir discrétionnaire et de l'intervention humaine
- Mise en place des fondamentaux (contrôle, réglementation, SI...).

L'élaboration de cette stratégie a été inscrite dans une approche systémique. Elle se veut globale et intégrée. Il convient de souligner par ailleurs qu'**elle reprend également un certain nombre de mesures déjà amorcées par le Ministère de l'Equipement et du Transport dont une partie est en cours de finalisation.** Ainsi, elle a tenu compte de plusieurs aspects:

- Orientations stratégiques et plans d'actions du Gouvernement en matière de prévention et de lutte contre la corruption ;
- Orientations stratégiques et plans d'actions du Ministère de l'Equipement et du Transport en matière de prévention et de lutte contre la corruption ;
- Dysfonctionnements et risques de corruption relevés lors de la phase de diagnostic ;
- Défaillance / inefficacité de certaines mesures de prévention et de lutte contre la corruption ;
- Appréciation par les citoyens de la qualité des services offerts en lien avec la corruption.

La déclinaison opérationnelle de cette stratégie est faite par le biais d'un plan d'actions détaillé. Les 46 projets proposés, programmés sur une période de 5 ans, ont fait l'objet de fiches projets détaillées, avec des objectifs spécifiques et mesurables.

Le schéma ci-dessous présente les principaux chantiers de travail pour prévenir et lutter contre ce phénomène.



La liste des projets retenus dans le cadre de cette feuille de route ainsi que leur planning de mise en œuvre sont repris dans le tableau ci-dessous :

Axe	Chantier	Projet	Leviers				Planning de mise en œuvre				
			Regl	Org & Proc	SI	Info & sen	2011	2012	2013	2014	2015
Ancrage des valeurs de citoyenneté	Sensibilisation et information	Mise en place d'une campagne de sensibilisation du grand public autour des valeurs de citoyenneté									
		Etablissement des Guides visant à informer les citoyens sur toutes les prestations de gestion et de contrôle des activités liées au transport routier									
	Education	Elaboration de programmes d'éducation portant sur l'éthique et l'intégrité à tous les niveaux de l'enseignement									
	Participation	Développement de l'affichage et promotion de la transparence Implication de la société civile dans les programme de prévention et de lutte contre la corruption									
Regain de confiance envers les services de	Amélioration de l'environnement d'accueil du citoyen	Renforcement du dispositif d'accueil au niveau des administrations chargées de la gestion des activités de transport routier									
		Mise en place et/ou renforcement des systèmes de gestion des files d'attente									
		Organisation des circuits de prestations au niveau des centres immatriculateurs									
	Amélioration de l'image de marque des acteurs	Pilotage de l'image de marque des acteurs institutionnels en matière de prévention et de lutte contre la corruption									
		Mise en place des mécanismes de gestion des crises liées aux allégations et rumeurs de corruption									
	Dénonciation et réclamations	Formalisation et simplification des procédures de dénonciation									
		Développement de l'information et de la communication autour des procédures de dénonciation									
		Développement des canaux de communication et des moyens de dénonciation									
Evolution de la gestion des ressources humaines	Organisation de l'emploi	Développement d'un dispositif de suivi des dénonciations et publication des résultats des enquêtes									
		Mise en place d'un référentiel des emplois pour les centres immatriculateurs									
		Recensement des ressources et besoins par emploi et par Direction Régionale de transport									
		Mise en place d'un dispositif de mobilité dans le cadre de l'évolution de carrière									

Axe	Chantier	Projet	Leviers				Planning de mise en œuvre				
			Regl	Org & Proc	SI	Info & sen	2011	2012	2013	2014	2015
	Management et performance	Mise en place de dispositif de management de la performance intégrant la dimension de prévention et de lutte contre la corruption									
		Mise en place/renforcement des indicateurs de performance									
	Valeurs, Ethique et professionnalisme	Mise en place et généralisation des codes d'éthique et déontologiques au niveau des acteurs institutionnels du Transport routier									
		Développement du sentiment d'appartenance chez les fonctionnaires de l'administration publique									
		Mise en place de campagnes de sensibilisation, d'information et d'échange d'expériences en matière de prévention et de lutte contre la corruption									
Développement du professionnalisme dans les services du transport	Structuration des activités professionnelles du transport routier	Mise en place de schémas directeurs et de plans de développement des activités professionnelles du transport routier									
		Mise en place de mécanismes de pilotage et de suivi de l'octroi des autorisations									
	Modalités d'accès aux activités professionnelles du transport routier	Mise en place d'un dispositif d'établissement et de revue des cahiers de charges des activités professionnelles liées au transport routier									
		Renforcement des mécanismes d'octroi des autorisations dans le secteur du transport routier									
	Veille sur les conditions de travail du personnel des entreprises de transport	Définition d'un cadre de travail pour les chauffeurs professionnels au niveau des entreprises du transport routier									
		Information, sensibilisation et accompagnement dans l'application d'un cadre de travail									
		Mise en place mécanismes de contrôle périodique en matière de respect du cadre de travail défini									
Réduction du pouvoir discrétionnaire et de l'intervention humaine	Adoption de moyens techniques de mesures et de suivi	Mise en place d'un dispositif de veille technologique pour identifier les opérations potentiellement automatisables									
		Surveillance par caméra des examens théoriques et pratiques du permis de conduire et du permis de confiance									
		Automatisation du suivi de l'état d'avancement du traitement administratif des demandes d'autorisation d'exercice des activités professionnelles du transport									
	Réduction de la marge	Identification des opérations impliquant un jugement non									

Axe	Chantier	Projet	Leviers				Planning de mise en œuvre				
			Regl	Org & Proc	SI	Info & sen	2011	2012	2013	2014	2015
	de pouvoir	automatisable									
Mise en place des fondamentaux	Réglementation	Mise en place d'un dispositif réglementaire de dénonciation par les fonctionnaires									
		Mise en place d'un arsenal juridique pour la protection des témoins									
		Mise en place d'une réglementation de corruption dissuasive									
	Système d'information	Mise en place des plateformes informatiques et de télécommunication de support des opérations automatisées									
	Organes et entités	Développement de commissions d'enquêtes									
		Développement des comités d'audit du transport routier									
	Mécanismes de contrôle	Mise en place d'une réglementation en matière de conditions d'exercice de travail des chauffeurs professionnels									
		Respect des Codes éthiques et de professionnalisme									
		Respect de la réglementation en matière d'exercice d'activités professionnelles du transport routier									
	Déploiement de la feuille de route	Mise en place d'un dispositif d'inspection périodique des procédures de gestion									
		Mise en place d'un dispositif de sensibilisation et d'implication des parties prenantes									
		Mise en place d'un Project Management Office (PMO) pour le suivi et le pilotage des projets									
			Mise en place d'un dispositif transverse de suivi de la performance								
		<i>Regl : Réglementaire</i>									
		<i>SI : Système d'information</i>									
		<i>Org & proc : Organisation et procédure</i>									
		<i>Inf & sen: Information et sensibilisation</i>									

7. CONCLUSION

Le présent document synthétise les travaux qui ont été relatives à l'étude des manifestations de la corruption dans le secteur du transport routier au.

Il présente de manière concise les réalisations aussi bien d'ordre national que celles propres au secteur du transport routier. Il met en exergue les acquis et les écarts observés ainsi que les orientations et les projets prévisionnels ayant un fort impact sur la prévention et la lutte contre la corruption dans le secteur.

Ensuite, il présente les principales conclusions retenues du diagnostic du phénomène de la corruption dans le secteur du Transport routier au Maroc en ce qui concerne les différents services et prestations du secteur, les types et les formes de corruption ainsi que les différents acteurs intervenants.

De même, la 3ème partie récapitule l'analyse quantitative et qualitative des manifestations, de la fréquence et de l'intensité ainsi que des causes et des implications de la corruption dans le secteur du transport routier.

Il a été question de mieux décrire les tenants et aboutissants du phénomène dans tous ses aspects relatifs au secteur du transport routier pour en dégager les recommandations et les actions préventives et correctives résultant de l'analyse de la cartographie des risques de corruption dans le secteur.

Ainsi, la dernière partie a été consacrée à la présentation des recommandations proposées dans le cadre d'un plan d'actions avec un dimensionnement des objectifs, des acteurs à intégrer, des moyens à mobiliser et des échéances à respecter.

A partir de là, il s'agit de mettre en œuvre ce plan d'actions afin de faire face à ce phénomène qui prend de plus en plus de volume et d'intensité dans notre société.

Cette mise en œuvre doit privilégier la priorisation des actions, la segmentation des populations ainsi qu'un ciblage pertinent tout en assurant un accompagnement transverse des autres acteurs relevant du champ de prévention et de lutte contre la corruption au Maroc.

Votre contact pour ce projet

Nabil Bayahya - Associé directeur

nabil.bayahya@mazars.ma

06 79 28 28 28

