

مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية التابعة لوزارة التجهيز والنقل

أنشئت مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية التابعة لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، منذ سنة 1996. وقد أصبحت مرفقا للدولة مسيرا بطريقة مستقلة بقرار مشترك لوزير المالية والاستثمارات الخارجية ووزير النقل بتاريخ 7 مارس 1997.

وقد همت مراقبة تسيير مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية، بشكل رئيسي، الجوانب التالية:

- تدبير تسليم البطاقات الرمادية ورخص السياقة؛
- المراقبة الآلية للمخالفات المرتبطة بقانون السير؛
- تنظيم مراكز التسجيل وتدريبها؛
- تدبير برنامج تحسين التشوير الطرقي وتجهيزات السلامة الممول أساسا من لدن مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية.

I. ملاحظات وتوصيات المجلس الأعلى للحسابات

أولا. نظام تسجيل المركبات

تشوب معالجة ملفات تسجيل المركبات العديد من النواقص والاختلالات المرتبطة، على وجه الخصوص، بالمراقبة التقنية ومعالجة العمليات وكذا استغلال الملفات الخاصة بها.

كما أن ضعف النظام المعلوماتي الحالي للتدبير وغياب أرضية لتبادل المعلومات بين مختلف المصالح المتدخلة خلال مراحل معالجة العمليات المشار إليها أعلاه يفضيان إلى تدهور جودة الخدمة العمومية المقدمة، ناهيك عن فتح المجال للمخاطر المرتبطة بالغش بما في ذلك تزوير شهادات التعشير الجمركي ومحاضر المراقبة التقنية وتسجيل مركبات أرقام إطاراتها الحديدية مختومة.

1. المراقبة التقنية

◀ **تغيير ملكية مركبات على الرغم من احتوائها على عيوب ميكانيكية وعدم التطابق بين محاضر المراقبة التقنية والبطاقات الرمادية**

أسس الإصلاح الذي جاءت به مدونة السير لالزامية القيام بالمراقبة التقنية للمركبة في حالة تغيير الملكية، وذلك بهدف التثبت من صحة رقم الإطار الحديدي للمركبة وتحديد عيوبها الميكانيكية. غير أن المجلس سجل أن تدهور الوضعية الميكانيكية للمركبة لا يشكل، بالنسبة لمراكز التسجيل، مبررا لرفض عملية تغيير الملكية. وتجدر الإشارة إلى أن متوسط معدل الرفض السنوي خلال عمليات المراقبة التقنية، كما سجله المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق (المركز الوطني) خلال الفترة الممتدة من سنة 2011 إلى 2013، يظل منخفضا ونادرا ما يتجاوز 2,2%.

فعلى مستوى مراكز التسجيل، ينظر لمحاضر المراقبة التقنية كمجرد وثيقة إدارية تمكن من قبول طلبات التسجيل حتى ولو كانت تتضمن معطيات غير متطابقة (بما في ذلك أخطاء في أرقام الإطار الحديدي للمركبة وعدم تطابق في الصنف الخ).

◀ **صعوبات في التحقق من محاضر المراقبة التقنية**

على الرغم من أن النصوص القانونية تنص على ضرورة مصادقة المركز الوطني على المعطيات المضمنة في المحاضر المسلمة من طرف مراكز المراقبة التقنية، إلا أنه على المستوى العملي، لوحظ أن هذه المحاضر لا تحمل أية إشارة تدل على أن عملية التحقق من صحة مضمونها قد تمت بالفعل.

وبالنظر للإكراهات التنظيمية لمراكز التسجيل، يظهر أن التحقق من صحة محاضر المراقبة التقنية يظل صعبا، خصوصا في ظل عدم توفر قاعدة للبيانات حول مراكز المراقبة التقنية المرخص لها والأعوان الفاحصين المؤهلين وكذا محاضر المراقبة التقنية المسلمة.

2. معالجة العمليات المتعلقة بالمركبات

◀ عيوب في عملية تحديد هوية المركبات

يتعلق الأمر بالتأكد من المركبة على المستوى المادي والتحقق من مطابقة خصائصها مع البطاقة الرمادية. وفيما يخص المركبات القادمة من الخارج، فإن مراكز التسجيل تسلم شواهد تحديد الهوية التي تستخدم في التعشير الجمركي. من حيث المبدأ، فإن هذه الشهادة تمكن من التثبت من الخصائص التقنية للمركبة المحددة لعملية احتساب الرسوم الجمركية.

لكن لوحظ أن تدبير مراكز التسجيل لعمليات تحديد هوية المركبات تشوبه بعض أوجه القصور المتعلقة بنقص الموارد البشرية المؤهلة تقنيا وغياب المستوى الثاني للمراقبة. وتجدر الإشارة، في هذا الصدد، إلى تكرار حالات انعدام التطابق بين المعلومات المضمنة في البطاقات الرمادية للمركبات القادمة من الخارج وشهادات تحديد الهوية المسلمة من طرف مراكز التسجيل (على سبيل المثال، استبدال نوع المركبة من نقل البضائع إلى نقل الموظفين أو استبدال الوزن الإجمالي للحمولة المأذون به)، بالإضافة إلى إغفال تدوين بعض الخصائص التقنية في شهادة تحديد الهوية (كفئة المركبة ونوع المحرك ...). زيادة على ذلك، فإن الموظفين المكلفين بتحديد الهوية يتمتعون بسلطة تقديرية واسعة.

◀ قصور على مستوى تدبير المصادقة الفردية على المركبات

حددت النصوص التنظيمية المتعلقة بالمصادقة الفردية على المركبات، وبالخصوص القرار الوزاري رقم 2711.10، صلاحيات مراكز التسجيل في المصادقة الفردية على المركبات الجديدة التي لا يتعدى وزنها الإجمالي للحمولة المأذون به 3500 كلف. وهكذا، كلما عرضت على هذه المراكز، قصد المصادقة، مركبات لم تتم المصادقة على نوعها من طرف المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق، تمت مراسلة المركز الوطني عبر النظام المعلوماتي قصد إنجاز عملية المصادقة عن بعد والتي تختزل عمليا في تحديد القوة الجبائية للمركبة.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن مرجع الأنواع المصادق عليها والمعتمد عليه في النظام المعلوماتي "السباقة" لا يتم تدبيره من لدن المركز الوطني كما أنه من الممكن تغيير ثوابته، إذ يسمح بإدخال البيانات المتعلقة بالقوة الجبائية وتاريخ المصادقة الفردية بتاريخ سابق عن معالجة العملية في النظام المعلوماتي.

كما لوحظ عدم احترام مقتضيات القرار الوزاري رقم 2711.10 الذي ينص على تسليم شهادة تحديد الهوية ومحضر المصادقة الفردية بناء على محضر المراقبة التقنية.

◀ نواقص مرتبطة بتدبير تسجيل السيارات القادمة من الخارج

لوحظ أن معالجة طلبات تسجيل المركبات القادمة من الخارج تطرح عدة إكراهات تهم على وجه الخصوص التثبت من صحة شهادات التعشير والمستندات المثبتة للملكية.

علاوة على ذلك، وفي غياب قنوات للتواصل بين مصالح مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية المكلفة بتسجيل المركبات ومصالح إدارة الجمارك، فإن شهادات التعشير الجمركي تكون عرضة للتزوير في حالات كثيرة (تم العثور على العديد من الحالات في مراكز واد زم والناظور).

ولوحظ أيضا قبول أوراق مثبتة لملكية المركبات غير منصوص عليها في المقتضيات التنظيمية الجاري بها العمل في هذا الشأن. فالعديد من السيارات القادمة من بلد أجنبي استفادت من التسجيل على أساس شهادة تسجيل مؤقتة مسلمة من لدن مصالح ذلك البلد من أجل السير حصريا في ترابه الوطني. في حالات أخرى، تمت عملية التسجيل على أساس شهادات عبور مع بطاقات رمادية أصلية غير مسجلة في اسم مقدمي الطلبات للتسجيل الوطني.

◀ قصور في تدبير التعرضات على البطاقات الرمادية

يعرف النظام الحالي لتدبير التعرضات على البطاقات الرمادية اختلالات تحول دون تفعيل العديد من المقتضيات التنظيمية، كما هو الحال بالنسبة لإنشاء سجل وطني للمركبات على النحو المحدد في المادتين 120 و133 من القانون رقم 52.05 وإخبار المواطنين عن كل تعرض يخصهم طبقا لأحكام المادة 123 من هذا القانون.

بالإضافة إلى ذلك، وبالنسبة لبعض التعرضات، لاسيما تلك الصادرة عن المديرية العامة للضرائب والتي يتم إحالتها إلى مراكز التسجيل عن طريق البريد، فإن هذه الأخيرة تقبلها دون التحقق من أن المركبات موضوع التعرض لا تزال مسجلة في أسماء أصحابها. كما تم تسجيل نفس الملاحظة بخصوص التعرضات لتنفيذ الأحكام، على الرغم من مقتضيات الدورية رقم 399 بتاريخ 2003/7/8.

3. معالجة ملفات البطاقات الرمادية

مخاطر عالية في معالجة العمليات المتعلقة بالبطاقات الرمادية

لوحظ تكرار الأخطاء في إدخال البيانات عند معالجة العمليات المتعلقة بالبطاقات الرمادية. ويثير تكرار هذه الأخطاء في بعض المراكز، لاسيما بالنسبة لبعض البيانات الحيوية مثل القوة الجبائية وتاريخ الشروع في الاستخدام، تساؤلات حول الطابع المتعمد لهذه الأخطاء بالنظر إلى المزايا المالية التي يمكن أن تنتجها مثل هذه البيانات.

كما تأخذ هذه الملاحظة بعدا أكبر بالنظر إلى عدم تحمل النظام المعلوماتي لكافة العمليات، بالإضافة إلى القصور في برمجة قواعد تسيير ومراقبة النظام المعلوماتي وعدم اعتماد مبدأ المصادقة المزدوجة. وبهذا الخصوص، لوحظ غياب الصرامة في تدبير الترخيصات لولوج النظام المعلوماتي الجديد، لا سيما من خلال ممارسات اعتيادية لتبادل قن الولوج إلى النظام المعلوماتي بين موظفي مراكز التسجيل.

بالإضافة إلى ذلك، فإن عوامل أخرى تؤدي إلى تضخيم المخاطر عند معالجة العمليات المتعلقة بالبطاقات الرمادية، بل وقد تقضي إلى الغش. فعلى سبيل المثال، تجدر الإشارة إلى عدم وجود دليل يحتوي على الأسماء التعريفية للمسؤولين الذين تعاقبوا على المركز ونماذج توقيعاتهم، مما لا يتيح للمسيرين الحاليين التأكد من صحة بعض الوثائق مثل البطاقات الرمادية الورقية.

قصور في مقتضيات المتعلقة بالتوكيل من أجل نقل ملكية المركبات

احتفظ القانون رقم 52.05 بإحدى الآليات القانونية السابقة لنقل ملكية المركبات ألا وهي التوكيل. وتشمل هذه الآلية، بالإضافة إلى بيع المركبات، الاستخدام والقيادة وحتى الحصول على وثائق إدارية مثل شهادة التأمين، ومحضر المراقبة التقنية وكذا أداء الضريبة السنوية نيابة عن الطرف الموكل.

بالإضافة إلى ذلك، فإن مدة صلاحية هذا التوكيل ليست محددة في الزمن، حيث أن القانون رقم 52.05 الذي يحدد موعدا نهائيا لتقديم ملف نقل الملكية وينص على عقوبات للمخالفات، لم يحدد الأجل القانوني لنقل الملكية بالوكالة.

ونتيجة لذلك، فإن العديد من السيارات يتم تحويل ملكيتها لسنوات دون إخبار مصالح الوزارة بذلك، مما يطرح العديد من المشاكل بالخصوص المسؤولية الجنائية عن ارتكاب حوادث السير. وعلاوة على ذلك، أظهرت دراسة حالات عديدة من المركبات ذات أرقام الإطارات الحديدية المكررة (وخصوصا في مركز سطات) أن الأمر يتعلق، بشكل عام، بملفات نقل الملكية عن طريق الوكالة.

عدم تفعيل مقتضيات التنظيمية لمعاقبة عدم احترام الآجال الإدارية

طبقا للقرار الوزيري المؤرخ في 16 مارس 1953، يلزم تسجيل كل مركبة جديدة بعد انقضاء أجل 20 يوما من تاريخ صدور وصل الاستلام الخاص بهذه الحالة (WW)، وإلا وجب إرفاق طلب التسجيل بنموذج متبهر يثبت دفع الرسوم الإضافية التي يحددها المرسوم رقم 2-64-366 بتاريخ 8 ديسمبر 1964. ومع صدور القانون الجديد رقم 52.05، حددت المواد 59 و60 هذا الأجل في 30 يوما تحت طائلة دفع الغرامة.

ومع ذلك، فإن الغرامات الإدارية الواجب تطبيقها في حالة تجاوز الآجال لم يتم تفعيلها كما لم يتم وضع مسطرة لتنظيم دفع الرسوم الإضافية بين مختلف المتدخلين في هذه العملية.

ثانيا. تعليم السياقة وامتحان رخصة السياقة

1. تدبير تعليم السياقة

يعد قطاع تعليم السياقة إحدى الركائز في مكافحة ظاهرة انعدام السلامة الطرقية، حيث أنه يمكن من ضمان التدريب الأساسي لمستعملي الطريق العام في المستقبل.

ولقد نص القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على عدة مقتضيات تهدف إلى إعادة تأهيل هذا القطاع. غير أن تفعيل هذه المقتضيات يواجه صعوبات وبطئا في ترجمتها إلى واقع عملي.

1.1. قطاع تعليم السياقة

قطاع مهمش

يحظى قطاع تعليم السياقة بترسانة قانونية مهمة منذ 1973 بصور قرار وزير الأشغال العمومية والاتصالات رقم 73-820 بتاريخ 20 يوليو 1973 المتعلق باستغلال مؤسسات تعليم سياقة المركبات ذات محرك، وبعده القانون رقم 52-05 بمثابة مدونة السير على الطرق في سنة 2010. غير أن هذه المقتضيات القانونية تبقى غير مطبقة على أرض الواقع.

كما يعاني هذا القطاع من عدة اختلالات، الأمر الذي ساهم في إبطاء وتيرة إصلاحه. وتعمل مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية على عقد البرنامج المبرم مع مهنيي القطاع في تاريخ 27 يونيو 2014 لتجاوز هذه الاختلالات وتحديث القطاع وتأهيله.

◀ مهنة "مدرّب تعليم السياقة" بين غياب التأطير والتسوية الشاملة

على الرغم من كون الترسّنة القانونية المنظمة لقطاع تعليم السياقة الخاصة بالمركبات ذات المحرك تمنع ممارسة مهنة "مدرّب تعليم السياقة" بدون الحصول على شهادة الأهلية المهنية والبيداغوجية "CAPP"، إلا أن دراسة أجريت على القطاع بينت أن 26% من المدرّبين المستجوبين غير حاصلين على شهادة الأهلية و 65% من أصحاب مؤسسات تعليم السياقة اعترفوا بكونهم يشغلون أحيانا أو غالبا، مدرّبين غير حاصلين على الشهادة المذكورة.

وعند دخول القانون رقم 05-52 المتعلق بمدونة السير على الطرق حيز التنفيذ، قررت الإدارة القيام بتسوية شاملة لوضعية ما يقارب 3.268 مدرّبا، وهو ما يشكل تقريبا نصف عدد المدرّبين العاملين. غير أن هذه التسوية تمت بمرونة شديدة، إذ أن الإدارة اشترطت فقط اجتياز امتحان نظري شبيه بالامتحان الذي يجتازه المرشّحون العاديون للحصول على رخصة السياقة.

فضلا عن ذلك، وبالرغم من سن قاعدة إلزامية التكوين المستمر كل ثلاث سنوات لفائدة "مدرّبي تعليم السياقة" وفقا لمقتضيات القانون رقم 05-52 السالف الذكر، فإن تأهيل المدرّبين، والذي يعد ركيزة أساسية في إصلاح امتحان الحصول على رخصة السياقة، يعرف تأخرا في التفعيل، وخاصة في شقه التطبيقي.

2.1. تدبير مؤسسات تعليم السياقة

◀ تأخر في تنفيذ المقتضيات القانونية المنظمة لتعليم السياقة

على الرغم من لجوئها لخبرة خارجية منذ سنة 2008، تعاني الإدارة من تأخر في تنفيذ الخطوط العريضة لإصلاح قطاع تعليم السياقة وذلك لأسباب متعددة.

لأن ضيق آجال دخول مقتضيات مدونة السير إلى حيز التنفيذ (6 أشهر) والتأخر في نشر بعض النصوص التطبيقية قد شكلا إكراها لمديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية حال دون تنفيذ بعض المقتضيات القانونية، وخاصة أجل السنّتين المحدد لأصحاب مؤسسات تعليم السياقة التي كانت موجودة قبل تاريخ نشر القانون رقم 05-52 من أجل تطبيق المقتضيات الجديدة والتأقلم معها. ويلاحظ أن دفتر التحملات المتعلق بفتح واستغلال مؤسسات تعليم السياقة للمركبات ذات المحرك لم ينشر إلا في 14 فبراير 2013.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن التأخر في نشر القرار المتعلق بتحديد كفاءات منح رخص فتح واستغلال مؤسسات تعليم السياقة الذي لم يتم إلا في تاريخ 18 دجنبر 2013، دفع بمديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية إلى دراسة طلبات الفتح والتسليم أيضا قبل هذا التاريخ بمدة طويلة.

وحددت المادة 3 من قرار وزير التجهيز والنقل عدد 271.13 الصادر في تاريخ 23 يناير 2013 تاريخ نشر دفتر التحملات كتاريخ لبدء تنفيذ بنود هذا الدفتر بالنسبة لجميع مؤسسات تعليم السياقة. غير أن هذا المقتضى القانوني ظل بدون تنفيذ لأن الإدارة لم تف بعد بتعهداتها خاصة ما يتعلق بوضع برنامج وطني للتكوين والتكفل التقني برقم التسجيل الخاص بكل مرشح ووضع نموذج عقد التكوين بين مؤسسات تعليم السياقة والمرشح ووضع الكتيب الخاص بالتعلم.

◀ تأخر في تنفيذ المقتضيات التنظيمية المتعلقة بمراقبة مؤسسات تعليم السياقة

ضمت النصوص المنظمة لمؤسسات تعليم السياقة ضوابط للمراقبة ونصت على عقوبات ضد المخالفين. غير أن عملية تطبيق هذه الضوابط الرقابية على أرض الواقع تظل عصية على التحقيق.

وفي إطار الإصلاح الذي أدخله القانون المتعلق بمدونة السير على الطرق، ما زالت مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية متأخرة في تحديد كفاءات المراقبة ومساطر ها والتي ما تزال في طور الإعداد (إعداد دليل المراقبة وقرار الوزير المتعلق بتعيين الأعوان العموميين المكلفين بالمراقبة وتكوينهم...).

هذا، ويجدر التنّكير بكون ضعف المراقبة في ظل الإطار القانوني القديم ساهم في تعميق الاختلالات التي يتخبط فيها قطاع تعليم السياقة وتعقيد مسار تأهيله حاليا.

2. رخصة السيادة

◀ نقص في الموارد البشرية وغياب نظام خاص بالأعوان الممتحنين

لوحظ وجود نقص في الموارد البشرية التي تقوم بوظيفة العون الممتحن. وتعاني العديد من المراكز من عدم وجود أعوان ممتحنين بالنسبة لبعض الأصناف من رخص السيادة منها على الخصوص صنف "A". وبالنسبة للصنفين (D و E)، وفي ظل غياب مسطرة تحدد طريقة دراسة الطلبات المتعلقة بامتحان الحصول على رخصة السيادة عند عدم توفر المركز الموجود بدائرة المرشح على عون ممتحن متخصص في الصنف، تعتمد بعض المراكز إلى قبول الامتحان التطبيقي.

بالإضافة إلى ذلك، لوحظ غياب نظام خاص بفئة الأعوان الممتحنين. وفي ظل عدم وجود إطار معياري لشروط ممارسة وظيفة عون ممتحن، يبقى الشرط الوحيد المطلوب لممارسة هذه المهمة هو التوفر على رخصة السيادة في الصنف المعني، علما أن مسطرة الحصول على هذه الأصناف من لدن الأعوان الممتحنين هي نفسها التي تسري على المرشح العادي للحصول على رخصة السيادة.

◀ نقص في تأطير الأعوان الممتحنين

في الوقت الذي اعتبرت فيه "فئة المدربين" من ركائز إصلاح قطاع تعليم السيادة، فقد تم استبعاد "فئة الأعوان الممتحنين" من هذا الإصلاح، على الرغم من كون هذه الفئة الأخيرة هي التي تقوم بمهمة الإشراف وتأكيد قيمة التكوين الذي أطره قبلهم المدربون لفائدة المرشحين خلال فترة التدريب. وقد ركزت المنظومة القانونية الجديدة على "فئة المدربين" بتحديد شروط ولوج المهنة، في حين أغفلت تأطير مهنة الأعوان الممتحنين. ولم يتم التطرق لفئة الأعوان الممتحنين إلا في إطار البرنامج الوطني لتعليم السيادة.

◀ الانخراط في نظام جديد للامتحان النظري في وقت كان فيه النظام الأول ما يزال في بداية الاستغلال

بههدف ضبط الامتحان النظري المتعلق بالحصول على رخصة السيادة، أدخلت مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية النظام الآلي منذ سنة 2000 باقتناء أول نظام متعدد الوسائط للتسيير الآلي للامتحانات النظرية (نظام روسو système rousseau) بمبلغ قدره 18.366.000 درهم.

وفي الوقت الذي كان فيه هذا النظام لا يزال في بداية الاستغلال ابتداء من تاريخ 9 فبراير 2004 (تم التسليم النهائي للصفحة بتاريخ 2 نونبر 2006) على مستوى 63 مركزا، قررت المديرية المعنية وضع نظام جديد للامتحان، حيث انطلقت طلبات العروض لاقتناء المعدات المتعلقة به في سنة 2005، أي قبل التسليم النهائي لنظام "روسو" وقبل انخراط المهنيين فيه. وانطلق تثبيت النظام الجديد في مراكز التسجيل ابتداء من يونيو 2012 واستمر إلى غاية مارس 2013، بالنسبة للمراكز، وإلى أبريل 2014، بالنسبة للمراكز الفرعية.

وهكذا، أطلقت مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية استثمارات في مجال التجهيزات في أوقات غير مناسبة بالنسبة للإدارة، مما أدى إلى تكبدها خسائر على المستوى التكنولوجي وحرمانها من الاستفادة من الضمانة التعاقدية ذات الثلاث سنوات.

بالإضافة إلى ذلك، لوحظ أن نظام الامتحان الفردي في نسخته الحالية، وخاصة في جانبه المتعلق بعدم تطبيق نظام المراقبة البصرية للمرشح، لا يسمح بتحقيق الأهداف المعلنة من لدن الإدارة والتي صمم من أجلها هذا النظام، ومنها الشفافية والإنصاف والمصادقية.

◀ امتحان تطبيقي غير مطابق لمقتضيات القانون رقم 52.05

لا تتحكم الإدارة في الامتحان التطبيقي ويظل في شموليته غير مطابق لمقتضيات القانون رقم 52.05، وذلك لعدة أسباب أهمها الصعوبات في تطبيق التقييم السلوكي للمرشح، وعدم تحديد الوقت المخصص لكل مرشح، وعدم القيام بفحوصات الانطلاق والاقتصار، بخصوص مناورات السيادة، على الجولان لمسافة قصيرة (بالنسبة لمركز التسجيل للرباط يقتصر الأمر على جولة في مدار مجاور للمركز). أما امتحان السيادة خارج المدار الحضري، فهو غير مطبق. ونتيجة لذلك، فإن الامتحان التطبيقي للحصول على رخصة السيادة في نسخته الحالية هو مجرد إجراء إداري من شأنه أن يشكل عاملا أساسيا في ضعف السلامة الطرقية.

◀ أوجه القصور على مستوى تدبير ملفات امتحان الحصول على رخصة السيادة

ترجع أسباب القصور على مستوى تدبير ملفات امتحان الحصول على رخصة السيادة أساسا إلى ما يلي:

- عدم احترام الإجراءات المسطرية المتعلقة بامتحان الحصول على رخصة السيادة، على اعتبار أن العديد من المرشحين يجتازون الامتحان قبل أخذ الصورة الفوتوغرافية؛

- وجود العديد من الملفات العالقة على مستوى نظام الامتحان وعدم إرسالها إلى نظام التسيير "السياقة" من أجل المعالجة وإصدار الوثيقة الإلكترونية؛
- وجود العديد من الملفات العالقة على مستوى النظام القديم للتسيير على الرغم من الانتقال الكلي إلى نظام "السياقة".

وتجدر الإشارة إلى أنه، بسبب التأخر في معالجة الملفات وفي طبع الوثائق الإلكترونية، تعتمد مراكز التسجيل إلى التمديد الآلي للرخص المؤقتة الصالحة 60 يوما، والتي تحل محل رخصة السياقة لمدد قد تصل إلى عدة سنوات (لوحظ هذا الأمر في مركز التسجيل لسلطات الرباط والدار البيضاء - الشمال)، وذلك خلافا لمقتضيات المادة 8 من مرسوم رقم 2.10.311.

ثالثا. الإثبات الآلي للمخالفات

أقر القانون عدد 52.05 المراقبة الآلية بهدف مراقبة وإثبات المخالفات المتعلقة بمقتضيات هذا القانون ونصوصه التطبيقية بغية تبليغها للمخالفين.

وعلى الرغم من الخطوات التي اتخذتها مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقيّة، بالتعاون مع مختلف الشركاء، من أجل إنجاح هذا المشروع، تظل النتائج المحققة دون مستوى التوقعات. ويعاني نظام المراقبة الآلية من عدة اختلالات تحد من فعاليته وتشكك في مصداقيته.

1. رادارات مراقبة السرعة الثابتة

التزمت الإدارة، ابتداء من 2004، بعدة نفقات لاقتناء وتركيب وصيانة تجهيزات مراقبة سرعة المركبات بمبلغ إجمالي قدره 98 مليون درهم في إطار ميزانية مرفق الدولة المسير بطريقة مستقلة دون احتساب التحويلات المباشرة لفائدة الدرك الملكي والمديرية العامة للأمن الوطني من أجل اقتناء هذا النوع من التجهيزات.

1.1. اقتناء رادارات مراقبة السرعة

همت أول عملية في هذا الإطار صفقة لاقتناء وتثبيت أجهزة الرادار الثابتة لمراقبة سرعة المركبات، وذلك بمبلغ قدره 70.017.300 درهم مع عقد صيانة مدته ثلاثة أشهر كحد أدنى بمبلغ 350.100 درهم و12 شهرا كحد أقصى بمبلغ 1.400.400 درهم، وكذا خدمة بعد البيع طويلة مدة الضمان المحددة في سنة واحدة.

وقد تم عقد هذه الصفقة قبل إقرار الإطار القانوني للمراقبة الآلية، أي القانون رقم 52.05 والذي لم يدخل حيز التنفيذ إلا في فاتح أكتوبر 2010. وقد أثرت هذه الوضعية على تسيير حظيرة الرادارات الثابتة وخاصة في الجانب المتعلق بعدم استفادتها من فترة الضمان ونقص الإصلاح والصيانة، بالإضافة إلى التلف الجزئي للأجهزة قبل تشغيلها.

علاوة على ذلك، فقد شاب تدهور هذه العملية العديد من أوجه القصور أهمها:

- عدم احترام الشروط التعاقدية كالاختبارات التشغيلية والتسليم المؤقت والنهائي للصفقة؛
- عدم ربط ما يقارب 49 رادارا بشبكة الكهرباء والاتصالات؛
- اللجوء لعقد صفقة سنة 2008 لاقتناء قطع الغيار بمبلغ قدره 4.500.187,20 درهم، وذلك شهرين ونصف قبل تاريخ التسليم النهائي للصفقة، والذي هو 04 أكتوبر 2008.

2.1. تثبيت الرادارات

أثر الاقتناء المتسرع للرادارات الثابتة وتركيبها في اختيار مواقع التثبيت. وهكذا تم اختيار العديد من المواقع التي تفتقد للربط بشبكة الكهرباء والاتصالات. وعند دخول مدونة السير على الطرق حيز التنفيذ، لوحظ أن عدة رادارات كانت خارج الخدمة، فإلى غاية مارس 2014 ما يقارب 49 رادارا ما زالت غير مشغلة. وانتظرت الإدارة إلى غاية أكتوبر 2010 لإنجاز دراسة بشأن وضع أداة للمراقبة الآلية للمخالفات. وشملت هذه الدراسة المكونة من ثلاث مراحل، مرحلة لتحديد مجال تغطية شبكة الرادارات وحجمها.

وفضلا عن ذلك، لوحظ وجود بعض أوجه القصور فيما يتعلق بتثبيت الرادارات خاصة طريقة توجيهها من أجل وميض نحو مؤخرة السيارة، مما يطرح مشاكل متكررة متعلقة بعدم التمكن من قراءة الصفائح الخلفية، وعدم ضبط زاوية التثبيت وزاوية إطلاق الوميض، الأمر الذي تمخضت عنه صعوبات في تحديد المسؤولية والتعرف على المخالفين.

3.1. تشغيل الرادارات الثابتة

◀ اللجوء الى العديد من الصفقات من أجل إعادة تشغيل الرادارات الثابتة

قامت مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية بتركيب 150 رادارا ثابتا منها 65 رادارا في المجال الحضري و57 في الطرق الوطنية و28 في الطرق السريعة. غير أنه، ومنذ دخول القانون الجديد المتعلق بمدونة السير على الطرق حيز التنفيذ، عرفت حظيرة الرادارات عدة اختلالات لم تستطع معها الادارة ضمان السير العادي لهذه التجهيزات. وبلغ عدد الرادارات المشغلة بالكاد رادارين في أبريل 2013 بسبب عدم الصيانة على الخصوص.

ومما تجدر الإشارة إليه أنه تم إبرام صفقة-إطار متعلقة بالصيانة كعقد ملحق بصفقة الاقتناء. غير أن الصفقة الإطار لم يتم تنفيذها بسبب رفض الوزارة المكلّفة بالمالية تسجيل الاعتمادات المتعلقة بها في ميزانية مرفق الدولة المسير بطريقة مستقلة لسنة 2008. إلا أن الإدارة المعنية، وخلال نفس السنة، أبرمت الصفقة رقم 12/DSTR/2008 بشأن قطع الغيار الخاصة بالرادارات بمبلغ إجمالي قدره 4.500.187 درهم.

وتوالت صفقات الصيانة والإصلاح التي أبرمتها مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية ومديرية الأنظمة المعلوماتية بغية إعادة تشغيل حظيرة الرادارات الثابتة. ففي مارس 2014، بلغ لم يتجاوز عدد الرادارات التي تشتغل 43 رادارا، كما أن وضعية الحظيرة مازالت على هامش الشروط التقنية التي يتطلبها التشغيل العادي للرادارات.

◀ نقص في تتبع وتوثيق عمليات المصادقة على الرادارات ومعايرتها

على الرغم من التنصيص على إلزامية المصادقة على الرادارات في القانون رقم 52.05 وتحديد المراقبة التي يلزم إجراؤها على هذه الأجهزة طيلة مدة اشتغالها في المرسوم رقم 2.05.813 بتاريخ 21 مايو 2009، فقد تم تسجيل العديد من النقائص في مجال تفعيل المقتضيات السالفة الذكر والمرتبطة خاصة بغياب تتبع عمليات المصادقة على الرادارات الثابتة ومعايرتها وغياب لأي توثيق بهذا الخصوص.

وأمام هذا القصور، وجدت الإدارة نفسها عاجزة عن تطبيق المادة 201 من القانون رقم 52.05 التي تنص على ضرورة الإشارة في محاضر إثبات المخالفات إلى بيانات المصادقة وتواريخ صلاحية مراقبة الاطلاع على معطيات الجهاز.

4.1. استغلال وتدبير حظيرة الرادارات الثابتة ونظام المراقبة الآلية

◀ اختلال في تدبير حظيرة الرادارات الثابتة

لقد لوحظ وجود اختلالات تتعلق بالتنظيم وكذا الوسائل المرصودة لضمان تسيير حظيرة الرادارات الثابتة. فقد أدى عدم إدماج المصالح الخارجية للمديريات الجهوية والإقليمية للتجهيز والنقل إلى ظهور عدة إكراهات بشأن التحقق من العمل المنجز خلال مراحل التثبيت والمراقبة والصيانة. وهكذا، لم يتم إصلاح أو إعادة تثبيت 26 رادارا (بعضها منذ 2006 و2007) بالرغم من إصابتها بأعطال أو نزاعها من أماكنها.

أما فيما يتعلق بالاستغلال، فلم تقم الوزارة بوضع بنية ملائمة لتسيير الحظيرة وبالتالي تم إسناد هذه المهمة لعون وحيد في غياب نظام للمراقبة والإشراف والتتبع اللحظي لحالة الرادارات وكذا غياب معطيات حول معدل جاهزية والمعطيات الخاصة بالصيانة الوقائية والإصلاح والتصديق والمعايرة.

◀ سلطة تقديرية واسعة للمراقبين

يمارس الأعوان المراقبون سلطة تقديرية واسعة فيما يتعلق بقرار رفض أو تفعيل المخالفات التي يتم تسجيلها عبر الرادارات الثابتة وخاصة في حالة عدم وضوح الرقم التسجيلي وهوية المركبة. ويزداد هذا الأمر تفاقمًا في غياب مستوى ثان للمراقبة.

وقد أبان تحليل إحصائيات قرارات الرفض الخاصة بكل عون من أعوان المراقبة عن وجود تفاوتات مهمة بهذا الخصوص بين عون مراقب وآخر. وكمثال على ذلك حالة عونيين معينين بتاريخ 12 يناير 2009، حيث قام الأول بمعالجة 74.012 صورة إلى غاية 31 يونيو 2013، وكان معدل الرفض هو 42%، في حين أن الثاني عالج 144.926 صورة وبلغ هذا المعدل 25%.

إطلاق مشروع توسيع حظيرة الرادارات الثابتة بالرغم من وجود اختلالات في تدبير المراقبة الآلية

أطلقت مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية مشروع توسعة حظيرة الرادارات الثابتة مع تنويع أصناف المخالفات التي يتم رصدها آليا. وتجدر الإشارة إلى أن هذا المشروع يأتي في وقت ما تزال فيه مديرية الأنظمة المعلوماتية تقوم بمتابعة عمليات إعادة تشغيل الرادارات الـ 150 الموجودة، وذلك على الرغم من النقص الوظيفية والتقنية التي يعرفها النظام المعلوماتي لتدبير المخالفات، ومحدودية نشاط خلية معالجة المخالفات بالنظر إلى حجم أنشطة الرادارات.

ولمواجهة هذه الاختلالات، تتجه الإدارة نحو الاستعانة بخبرة خارجية للقيام بوظيفة المراقبة الآلية، علما أنها لم تستطع التحكم في عملية تدبير تجربتها السابقة المتعلقة بالاستعانة بالخبرة الخارجية لتسيير رخص السياقة والبطاقات الرمادية.

5.1. معالجة المخالفات التي تم رصدها عن طريق الرادارات الثابتة

غياب بنية تنظيمية ملائمة

لم تنجح الإدارة في وضع نظام فعال لمعالجة الرسائل المتعلقة بالمخالفات. وترتب عن هذه الوضعية تأخر في معالجة المخالفات تم تسجيلها من لدن الرادارات الثابتة، وأحيانا في تقادم بعضها. وهكذا فإن مخزون الصور غير المعالجة بتاريخ 08 يوليو 2013 قد بلغ 433.318 صورة سنة 2011 و1.054.937 سنة 2012 و103.453 سنة 2013.

وإضافة إلى العوائق التنظيمية، يبقى نشاط خلية المعالجة متأثرا أيضا بأداء نظام معالجة رسائل المخالفات والذي يطبعه ببطء في عملية المصادقة على الصور وتحميلها.

نقص في عملية معالجة رسائل المخالفات

تعرف عملية معالجة رسائل المخالفات عدة نقائص تؤدي إلى إعفاء العديد من مرتكبي المخالفات، وترتبط أساسا بما يلي:

- اختلالات في نظام التعرف الآلي على أرقام التسجيل، مما يدفع في الغالب إلى إدخال المعلومات إلى النظام بشكل يدوي، حيث بلغ متوسط معدل المعلومات التي تم إدخالها يدويا 81% في تاريخ 21 يناير 2015؛
- عدم وثوقية قاعدة البيانات المتعلقة بالبطاقات الرمادية مما يعيق تبليغ العديد من المحاضر لمرتكبي المخالفات. وقد ناهز مبلغ الذعائر المتعلقة بهذه المحاضر حوالي 82 مليون درهم فقط بالنسبة للفترة الممتدة من فاتح أكتوبر 2010 إلى 27 يوليو 2013. وبالنسبة للمحاضر التي لم تأخذ مسارها العادي، فيتم الاحتفاظ بها وذلك خلافا لمقتضيات المادة 203 من القانون رقم 52.05 المشار إليه أعلاه؛
- عدم الأخذ بعين الاعتبار الشكايات بدافع تحويل الملكية فيما يتعلق بتسجيل المخالفات وبالتالي، فإن العديد من المحاضر لا يتم إعادة تحريرها ضد المخالفين الحقيقيين.

2. نظام تدبير المخالفات

نظام تدبير المخالفات نظام غير مندمج

أمام تعدد المتدخلين في عملية المراقبة الزجرية المنصوص عليها في القانون رقم 52.05 (المديرية العامة للأمن الوطني والدرك الملكي والخزينة العامة للمملكة ووزارة العدل وإدارة الجمارك ووبريد المغرب)، اتخذ قرار بإنشاء نظام معلوماتي يمكن من تغطية شاملة وذلك بغية ضمان مصداقية وفعالية عملية المراقبة الطرقية. وبهذا الصدد، فإن المتدخلين المشار إليهم سلفا قد التزموا منذ أكتوبر 2010 بوضع أول منظومة لتبادل المعلومات المتعلقة بالمخالفات المعروفة بـ "نظام تدبير المخالفات".

إلا أن هذا النظام يعاني من مجموعة من النقائص بخصوص التغطية الوظيفية ولا يمكن من تدبير مندمج لمجموع العمليات الناتجة عن تطبيق مقتضيات القانون رقم 52.05.

علاوة على ذلك، فقد تم تطوير النظام السالف الذكر بكفاءات داخلية دون وضع شروط عامة ومفصلة مع الإشارة إلى أن الفاعلين الأساسيين في هذه العملية قد غادروا الإدارة. ونظرا لما سلف ذكره، فإن هذا النظام يخضع لإعادة النظر داخل وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك.

❖ اختلالات في نظام التبادل الحالي مع الأطراف المعنية بنظام تدبير المعلومات

يعرف نظام التبادل مع مختلف المتدخلين والشركاء مجموعة من الاختلالات إلى حد يؤدي إلى التأخر في معالجة رسائل المخالفات بل وإلى تقادمها أحيانا. فقد لوحظ، بهذا الخصوص، ما يلي:

- من جهة، تأخر مهم في الإحالة إلى وزارة العدل، حيث بداية الإحالات ذات الطبيعة الجنحية تمت بتأريخ 24 يونيو 2013 (1232 جنحة ترجع إلى سنة 2010 و 3242 إلى سنة 2011). كما تم الوقوف على مخزون كبير من المحاضر غير المتعلقة بالجنح والذي تم حصره في شهر يوليوز 2013 في 768.294 منها 238.352 تتعلق بسنة 2010 و 529.942 تخص سنة 2011.
- ومن جهة أخرى، لم يتجاوز معدل استخلاص الغرامات الجزافية 9% مما مجموعه 178 مليون درهم الذي تكفلت الخزينة العامة للمملكة باستخلاصه.

❖ تطبيق غير ملائم للتشريع المتعلق بخصم النقط

تعد رخصة السياقة بالنقط من أهم ما جاء به القانون رقم 52.05 سالف الذكر. وقد دخل نظام خصم النقط حيز التطبيق منذ 26 أكتوبر 2010.

ويسجل المجلس الأعلى للحسابات التطبيق المتسرع لهذا النظام، في الوقت الذي لم تقم فيه الإدارة بتطبيق مقتضيات القانونية المنصوص عليها في القانون رقم 52.05 والمخولة لمرتكبي المخالفات الذين تتم معاقبتهم بخصم النقط إمكانية استرجاع النقط بعد حصة تدريبية للتربية على السلامة الطرقية وكذا الحق في استرجاع النقط بعد استيفاء بعض الشروط.

وفيما يخص الجانب التقني، فإن التطبيقات المعلوماتية التي تأخذ بعين الاعتبار هذه المهمة داخل نظام التدبير المعلوماتي وكذلك تدبير العودة إلى المخالفة، مازالت في طور مشروع.

❖ الاختلالات التنظيمية والتقنية المتعلقة بتدبير الشكاوى

يعد الطعن في المخالفات المسجلة أوتوماتيكيا أحد الحقوق التي كرسها القانون رقم 52.05، وذلك بإعطاء مرتكبي المخالفات الحق في تقديم شكاويهم.

إلا أنه سجل غياب التعاطي الوظيفي والتقني مع هذا الحق نظرا لغياب بنية تنظيمية على المستويين المركزي والجهوي، بالإضافة إلى قلة الموارد البشرية وموارد التأطير وكذا غياب "مكتب خلفي" خاص بالشكاوى والتصرّيات. وتجدر الملاحظة إلى أن الإدارة لم تقم بضمان المعالجة الملائمة حتى للشكاوى المبررة بـ "عدم امتلاك المركبة أو بالاستعمال التعسفي للمركبة". ولم تشرع المصالح المعنية بمديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية في دراسة الشكاوى وإحالة الحالات المشتبه فيها إلى النيابة العامة المعنية للقيام بالتحريات والمتابعة إلا بعد المهمة التي قام بها المجلس الأعلى للحسابات بشأن مراقبة تسيير هذه المديرية.

رابعاً. مراكز التسجيل: التنظيم والتسيير

1. التنظيم والوسائل البشرية والبنيات

تعد مراكز التسجيل التي تنشأ بقرارات للوزير المعني، بنيات إدارية تابعة لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك. فهي تابعة تنظيميا لمديرية الطرق ووظيفيا لمديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية. وتقوم هذه المراكز بضمان خدمات القرب التي تقدمها الوزارة في مجال رخص السياقة والبطاقات الرمادية (إجراء امتحانات الحصول على رخص السياقة، تدبير العمليات على المركبات خاصة التسجيل والتحويل والتبادل وتغيير النوع).

لم ترق مراكز التسجيل بعد إلى وحدات تنظيمية قائمة بذاتها في الهيكل التنظيمي للوزارة، كما ازدواجية تبعيتها تطرح عائقا تنظيميا في تحديد الجهة المكلفة بالقيادة. فبالنسبة لبعض الجهات كالدار البيضاء، يعد تأطير المراكز الأربعة من طرف المديرية الجهوية للتجهيز والنقل شبه غائب وينحصر فقط في التسيير الإداري للموظفين الملحقين بالمركز. فحتى بالنسبة للمسائل اللوجستكية، تتم معالجتها، في بعض الحالات، من لدن المديريات الجهوية للتجهيز والنقل أو المديريات الإقليمية، وفي حالات أخرى، من طرف مصالح مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية.

ولتجاوز هذا الخلل التنظيمي، قامت الوزارة، ابتداء من 2012، بتكليف المديرين الجهويين والإقليميين للتجهيز والنقل بخصوص متابعة أنشطة وأشغال مراكز التسجيل. إلا أنه تبين أن المديريات المذكورة غير مؤهلة لتعويض مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية فيما يتعلق بضمان التأطير الوظيفي لهذه الوحدات.

كما يؤثر غياب إطار قانوني لتنظيم مراكز التسجيل على ظروف الاشتغال داخل هذه المراكز وكذا على إمكانية الارتقاء إلى درجة رئيس مركز. هذا ولوحظ وجود العديد من طلبات الإعفاء والانتقال وعدم شغل بعض المناصب الشاغرة.

وعلاوة على ذلك، يجب تسجيل الانخفاض في عدد العاملين بمراكز التسجيل مع سوء توزيعهم بين المراكز (تشتغل بعض المراكز بعون واحد ومدير مركز). وينضاف إلى ذلك، تقدم هذه الفئة في السن مع العديد من الحالات المستقبلية على التقاعد على المدى القصير والمتوسط. وأمام هذا الوضع، لم تبذل الإدارة جهوداً لسد هذا الخصاص في الموارد إلا بشكل متأخر (في سنة 2014 تم تخصيص حوالي 100 منصب مالي للمديرية).

ومن أجل الرفع من عدد العاملين بمراكز التسجيل، لجأت المديرية إلى إبرام صفقات للحراسة والاستقبال، التحقق على إثرها مجموعة من أعوان القطاع الخاص بهذه المراكز قصد القيام بوظائف تهم الاستغلال (كتسليم البطاقات الرمادية ورخص السياقة ومعالجة ملفات البطاقات الرمادية...). وذلك خلافا لطبيعة الخدمة المحددة لهم في دفاتر الشروط الخاصة المتعلقة بالصفقات المذكورة سلفاً.

2. المقرات الإدارية لمراكز التسجيل

◀ حصيلة غير كافية لعملية إعادة تأهيل المقرات الإدارية وإنشاء المسارات الخاصة بالامتحان التطبيقي

يبقى الوضع العام للمقرات الإدارية الخاصة بمراكز التسجيل غير مناسب في غالب الأحيان لاستقبال العموم كما يتضح ذلك جلياً بمراكز سلا وتمارة والدار البيضاء البرنوصي وشمال الدار البيضاء وسيدي بنور. فبعد عشر سنوات من إعداد برنامج إعادة تأهيل المراكز والذي تمت صياغته على ضوء دراسة تشخيصية شملت 63 بناية سنة 2004 ووفقاً للموافقة المبدئية لوزارة المالية على إدراج الاعتمادات اللازمة في ميزانية مرفق الدولة المسير بصورة مستقلة، إلا أن عدد المراكز التي تم إنشاؤها لم يتجاوز 11 مركزاً زيادة على مركزين في طور البناء إلى غاية 2014، وذلك من أصل 41 مركزاً أوصى البرنامج ببناؤها. كما لم يتجاوز عدد المراكز التي أعيدت تهيئتها 14 مركزاً من أصل 22 مركزاً تمت التوصية بتهيئتها.

وقد عانت عملية تنفيذ البرنامج السالف الذكر من ضعف في التخطيط تجلى بصفة خاصة في البحث على بقع أرضية تشكل وعاء عقارياً ملائماً للمراكز. ويتضح ضعف التخطيط أيضاً في تهيئ أوراش العمل كما هو الحال على سبيل المثال بالنسبة لمركز تسجيل الدار البيضاء - الشمال الذي يتوفر على وعاء عقاري جاهز والذي لم تكتمل أشغال البناء به، علماً أنها ابتدأت منذ سنة 2009 (مجموعة من الصفقات تم إلغاؤها أو فسخها أو توقيفها).

وللتذكير، فإن عملية إعادة التأهيل التي تمت برمجتها منذ سنة 2004، لم تشمل تهيئة المسارات الطرقية الخاصة بالامتحان التطبيقي، حيث لم تتم إعادة الاهتمام اللازم لهذا الموضوع إلا ابتداء من سنة 2006، وذلك بعد انطلاق أول مشروع في هذا الإطار يخص المسار الطرقي للامتحان التطبيقي بمركز مدينة الرباط. ويلاحظ أن مركزين للتسجيل فقط من أصل 63 مركزاً يتوفران على مسار مهياً وهما مركز الرباط ومركز العيون. أما بباقي مراكز التسجيل، فإن الامتحانات التطبيقية لا تزال تجرى على مسارات غير مهياً.

3. الأرشفة بمراكز التسجيل

بالرغم من حساسية الوثائق المكونة لأرشفة مراكز التسجيل، وخاصة الملفات المتعلقة بالبطاقات الرمادية التي تشكل سندات للملكية، فإن ظروف المحافظة على هذه الملفات تبقى غير مناسبة، وذلك راجع بالأساس إلى عدم ملائمة البنيات والتجهيزات وإلى النقص في الموارد البشرية المؤهلة وغياب إجراءات ملائمة لتنظيم عملية الأرشفة.

◀ عدم ملائمة المباني وتجهيزات الأرشفة

تعد المقرات الإدارية المخصصة للأرشفة في مراكز التسجيل غير ملائمة في أغلب الحالات. وقد لوحظ، على سبيل المثال، أن المقرات المخصصة للأرشفة بكل من مراكز الرباط (القبليات) وسلا ومراكش وتمارة والدار البيضاء الشمال، لا تتوفر على ظروف ملائمة تمكن من تدبير وحفظ الوثائق والملفات في ظل وجود عدد من المشاكل المتعلقة بالتهوية والرطوبة، إضافة إلى مخاطر عدة كغمر المياه، بل وحتى مخاطر الحريق.

وبصفة عامة، فإن المقرات الإدارية المخصصة للأرشفة، بما فيها تلك التي تمت تهيئتها مؤخراً، لا تستجيب لمقتضيات القانون رقم 69.99 بتاريخ 20 دجنبر 2007 المتعلق بالأرشفة، ولا سيما المواد رقم 3 و4 و5 و8 منه.

◀ محدودية الموارد البشرية المكلفة بالأرشفة

تعاني مراكز التسجيل من نقص في الموارد البشرية المؤهلة وذات التكوين المناسب لتدبير الأرشفة. وتنتج هذه الوضعية نحو التقادم في ظل الإحالات على التقاعد. وهكذا فإن عددا قليلا من مراكز التسجيل تتوفر على موارد بشرية متخصصة في الأرشفة، في حين أن غالبية المراكز لا تتوفر على مثل هذه الموارد.

ففي بعض المراكز، يتم توزيع مهام الأرشفة بين مجموع موظفي مركز التسجيل (كما هو الحال بمراكز القلعة وخريكة وتزنيت) أو يتكفل بهذه المهام رئيس المركز فقط (مراكز شيشاوة وواد زم والعرائش). وفي مراكز أخرى، يتم اللجوء إلى مستخدمين في القطاع الخاص (مكلفين بالأمن أو الاستقبال)، مما يخالف مقتضيات القانون رقم 69.99 المشار إليه أعلاه.

4. قيادة ومراقبة مراكز التسجيل

تم الوقوف على ضعف ملحوظ فيما يخص تأطير مراكز التسجيل وأنشطتها على الصعيد الجهوي. ويتجلى ذلك، بصفة خاصة، من خلال غياب رقابة دائمة ومقربة لمراكز التسجيل وكيفية اشتغالها.

ومن جهة أخرى، فقد ظلت المراقبة الميدانية مهمشة منذ فترة طويلة وذلك بالرغم من أهمية المهام التي تقوم بها مراكز التسجيل، وكذا بالرغم من الرهانات المحيطة بهذه المهام. وتتعرض هذه المراكز لمخاطر كثيرة كما أن عددا من موظفيها خضعوا، في إطار ممارسة مهامهم، لمتابعات قضائية وأحكام ذات طابع جنائي.

وفي غياب هيئة متخصصة، تمارس هذه المراقبة بصفة غير منتظمة من قبل مسؤولين بمديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية (قسم التسجيل ورخص السياقة).

ورغم الحجم الكبير لنشاط بعض مراكز التسجيل مثل الدار البيضاء والرباط وسلا، فإنها لم تخضع قط لأي شكل من أشكال المراقبة، بل حتى المتابعات ذات الطابع الجنائي أو التحقيقات من طرف الشرطة القضائية التي شهدت بعض المراكز، لم يتم اعتبارها دافعا للقيام بمهام تفتيشية بغية الوقوف على مدى حجم هذه الأفعال. ونذكر على سبيل المثال:

- مركز التسجيل بمدينة واد زم الذي عرف قضية تزوير ما يفوق الستين من شهادات التعشير بشأن مركبات قادمة من الخارج؛
- مركز التسجيل بمدينة العيون الذي شهد قضية تسليم رخص للسياسة دون اجتياز الامتحانات النظرية والتطبيقية.

خامسا. مساهمة مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية في تمويل بعض الأنشطة والمشاريع

لقد أفضى توفر الموارد المالية لدى مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية باعتبارها مرفقا للدولة مسيرا بصورة مستقلة، وخاصة بعد الزيادة التي عرفت الرسوم الخاصة بالبطاقات الرمادية ورخص السياقة، إلى تمويل أنشطة ومشاريع تهم مديريات أو مؤسسات عمومية أخرى.

وقد تحملت ميزانية مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية (مرفق الدولة المسير بصورة مستقلة) بقرار من اللجنة الوطنية الدائمة للسلامة الطرقية، مجموعة من التحويلات المالية لفائدة الحسابات الخصوصية المتعلقة بالمديرية العامة للأمن الوطني والدرك الملكي، وذلك بصفة خاصة من أجل تمويل اقتناء بعض المعدات المتعلقة بالمراقبة وتطوير النظام المعلوماتي الخاص بتدبير المخالفات الطرقية. كما تم أداء عدة دفعات لحساب وزارة الصحة، فضلا عن التزام مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية خلال سنة 2014 بتقديم مساهمة مالية تبلغ 400 مليون درهم للمكتب الوطني للسكك الحديدية قصد تمويل إنشاء معابر للراجلين، وذلك في إطار تنفيذ المخططات الإستراتيجية المندمجة الاستيعابية للسلامة الطرقية.

وقد شمل هذا التمويل عمليات لا تندرج في نطاق مهام ومجال عمل مديرية النقل الطرقي والسلامة الطرقية، كما ان لهذه العمليات بنودا مخصصة في إطار الميزانية العامة للدولة. وهكذا، وبالرغم من أن الإشارة الطرقية تعد ضمن المهام التي توكل برمجتها وتنفيذها إلى مديرية الطرق ويتم تمويلها بصفة خاصة عن طريق الصندوق الخصوصي الطرقي، فقد أقدمت مديرية النقل الطرقي والسلامة الطرقية، بناء على مذكرة من وزير التجهيز والنقل بتاريخ 4 غشت 2010 على تمويل برنامج محدد لتحسين التشوير الطرقي وتجهيزات السلامة داخل المحاور الطرقية الاستراتيجية ذات الأولوية القصوى (التي تحتضن 80% من حركية المرور). وبمقتضى التركيبة المالية المعتمدة في هذا المشروع، كان من المنتظر أن تبلغ تكلفت البرنامج 168 مليون درهم يتم تمويل 81% منها عن طريق مديرية النقل الطرقي والسلامة الطرقية (مرفق الدولة المسير بصورة مستقلة) والباقي، أي 19%، من قبل مديرية الطرق. وتجدر الإشارة إلى أن هذا النوع من الأشغال يدخل ضمن الاختصاصات العادية لمديرية الطرق.

ومن بين النتائج المباشرة لهذا التمويل المزدوج هو التدخل الذي تمت ملاحظته بين الأشغال المبرمجة في إطار هذا المشروع وبين صفقات وطلبات عروض أخرى يتم تسييرها من طرف المديريات الجهوية والمديريات الإقليمية للتجهيز والنقل، مما أدى إلى إنجاز نفس الأعمال بشكل مزدوج وخسائر على مستوى برمجة طرق ومحاور طريقية أخرى.

كما لوحظ أن مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية لا تتدخل كفاعل رئيسي في هذا البرنامج سواء على صعيد التصميم أو التخطيط أو التنفيذ، مما ترتبت عنه آثار سلبية على حكمة وتسيير المشروع، وبالتالي، فإن أغلب الصفقات لم يتم إنهاؤها، كما لم تتم عمليات التسليم المؤقت للأشغال وكذا التصفية والأداء، وذلك على الرغم من كون المشروع انطلق منذ سنة 2010.

وفي إطار مراقبة تسيير مديرية النقل الطرقي والسلامة الطرقية، وقف المجلس الأعلى للحسابات على إنجاز البرنامج السالف الذكر المتعلق بالتشوير الطرقي وتجهيزات السلامة داخل المحاور الطرقية الإستراتيجية. وقد تم تسجيل مجموعة من الاختلالات والنقائص التي شملت مختلف مراحل المشروع ومنها ما يلي:

- فيما يخص مرحلة تصميم المشروع، فقد عرفت عددا من النقائص تتعلق بعدم التحديد الدقيق للحاجيات وعدم وضع مؤشرات لتقييم الأداء وعدم واقعية آجال التنفيذ المتوقعة وضعف الإلمام بتقديرات تكلفة المشروع؛
 - أما فيما يخص مرحلة انطلاق المشروع، فتتم ملاحظة مجموعة من النقائص على مستوى دفاتر الشروط الخاصة ونظام الاستشارة، وبصفة خاصة، عدم الدقة في تحديد مواقع تنفيذ العديد من الأشغال، وعدم الدقة في تحديد كمية الأشغال ونوعيتها. كما شكلت بعض المقتضيات المتباينة المدمجة ضمن الصفقات عوائق من الناحية القانونية من أجل الأداء (تباين بين آجال المراحل المختلفة والأجل العام المحددين في إطار الصيغة، وعدم تحديد أجل المرحلة الأولى)؛
 - وفيما يتعلق بمرحلة التنفيذ، لوحظ عدم إنجاز بعض الأشغال المدرجة بالصيغة وتنفيذ بعض الأشغال بصفة كلية بعدما تقرر تقليصها أو إلغاؤها عند إعادة تقييم حجم الحاجيات وإنجاز كميات أشغال كبيرة مقارنة مع تلك المحددة وتنفيذ بعض الأشغال في محاور طريقية أو نقط كيلومترية غير تلك المحددة في الصيغة، وكذا القيام بإنجاز نفس الأشغال بصفة مشتركة بين مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية والمديريات الجهوية للتجهيز والنقل، إضافة إلى وجود تناقضات عدة بين الكميات المسجلة في محاضر الأشغال والمرفقات ذات الصلة وضعف في جودة الأشغال بمعدلات عدم امتثال الأشغال للمعايير التقنية تراوحت بين 44 و100% ودون أن تتم معالجة الأمر.
- ويذكر المجلس الأعلى للحسابات، في هذا الإطار، بأن وجود فائض هام في موارد مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية (مرفق الدولة المسير بصورة مستقلة) لا ينبغي أن يدفع إلى تمويل عمليات أو مشاريع لا تدخل ضمن صلاحياتها التنظيمية، أو تتوفر على بنود مخصصة لها في إطار الميزانية العامة للدولة.
- تبعا لكل ما سلف، يمكن تقديم توصيات المجلس الأعلى للحسابات على الشكل التالي:
- وهكذا، وفيما يتعلق بنظام تسجيل المركبات، يوصي المجلس الأعلى للحسابات بما يلي:
- توفير جسور أمانة للتبادل المعلوماتي بين الشركاء المعنيين بعملية تسجيل المركبات القادمة من الخارج؛
 - مراجعة عملية التكفل وإدارة التعرضات على المركبات، مع الحرص على إدماج هذه التعرضات في النظام المعلوماتي حسب ضوابط المراقبة اللازمة؛
 - مراجعة النظام المعلوماتي الخاص بالبطائق الرمادية من أجل التأسيس لمبدأ المصادقة المزدوجة ووضع قواعد المراقبة والتحكم التي من شأنها تقليل المخاطر العملية.

أما فيما يتعلق بتعليم السياقة وامتحان رخصة السياقة، يوصي المجلس الأعلى للحسابات بما يلي:

- وضع نظام رقابة ملائم لقطاع تعليم السياقة بجميع مكوناته؛
- تأهيل وظيفة الأعوان الممتحنين؛
- تأهيل العمليات والمساطر المتعلقة بالامتحانات التطبيقية والنظرية، مع الحرص أيضا على تفعيل المقتضيات التنظيمية المؤطرة لها.

ويسجل المجلس الأعلى للحسابات مبادرة توقيع عقد البرنامج في 72 يونيو 4102 مع المهنيين والذي يهدف إلى إصلاح القطاع ويدعو الوزارة لوضع الوسائل اللازمة لإنجاز التدابير المبرمجة.

وفيما يخص التسجيل الآلي للمخالفات، يوصي المجلس الأعلى للحسابات بما يلي:

- تفعيل المراقبة الآلية مع احترام مقتضيات القانونية المؤطرة لها طبقاً لمدونة السير على الطرق، مع العمل على ضمان تغطية جغرافية جيدة وأداء ملائم للمعدات؛
- توفير الوسائل الضرورية من أجل معالجة ملائمة للمخالفات المسجلة عن طريق المراقبة الآلية، مع تفعيل مقتضيات القانونية الخاصة بها؛
- مراجعة النظام المعلوماتي لإدارة المخالفات بهدف تغطية وظيفية شاملة لمختلف العمليات ووضع نظام للتبادل المعلوماتي بين مختلف المشاركين.

كما يوصي المجلس، قبل الانخراط في مشاريع مستقبلية لتفويت التسيير عن طريق الاستعانة بخبرة خارجية، الأخذ بعين الاعتبار، على الخصوص، ما يلي:

- وضع مسطرة خاصة لدراسة وتفحص معمق لاختيار تفويت التسيير عن طريق الاستعانة بخبرة خارجية كحل بديل لحلول أخرى ممكنة، بهدف التأكد من كون هذا الاختيار هو الاختيار الأكثر ملاءمة؛
- مرافقة المشروع في جميع مراحله وبطريقة ملائمة؛
- تتبع الإنجاز الفعلي والمطابق للتحملات التعاقدية؛
- تتبع وضعية الشريك الخاص.

أما فيما يتعلق بتسيير وتنظيم مراكز التسجيل، يوصي المجلس الأعلى للحسابات وزارة التجهيز والنقل واللوجيستيك بأخذ التدابير اللازمة لإعادة التأهيل، وبشكل جذري، لمراكز التسجيل، وخاصة فيما يتعلق بالهيكل التنظيمي والمقرات الإدارية وتسيير الموارد البشرية.

وبخصوص مساهمة مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقيّة في تمويل بعض الأنشطة والمشاريع، يوصي المجلس الأعلى للحسابات باستعمال الفائض المسجل في مرفق الدولة المسير بطريقة مستقلة وفق مقتضيات القانون التنظيمي للمالية.

كما يوصي المجلس بأخذ التدابير اللازمة لتجاوز العراقيل التي يعرفها تنفيذ الصفقات العمومية الخاصة ببرنامج تحسين التشوير الطرقي وتجهيزات السلامة، مع الحرص على تنفيذ الخدمات التعاقدية المنصوص عليها في دفاتر التحملات.

II. جواب الوزير المنتدب لدى وزير التجهيز والنقل واللوجستيك المكلف بالنقل

(نص الجواب كما ورد)

أولا. نظام تسجيل المركبات

1. المراقبة التقنية

➤ تغيير ملكية مركبات على الرغم من احتواءها على عيوب ميكانيكية وعدم التطابق بين محاضر المراقبة التقنية والبطاقات الرمادية

تهدف المراقبة التقنية التي تجرى بمناسبة تحويل ملكية المركبة إلى التأكد من هوية هذه المركبة وصلاحياتها للسير على الطريق العمومي. وبهذا الخصوص، فإن مراكز المراقبة التقنية هي الجهة المخول لها القيام بهذه المهمة من خلال محضر المراقبة التقنية.

وبالنسبة لمراكز تسجيل السيارات، فإن دورها يقتصر خلال تسلم ملف نقل ملكية المركبة على التحقق من أن محضر المراقبة التقنية يتضمن رقم تسجيل المركبة ونتيجة المراقبة. وفي حالة تضمين المحضر عبارة رأي مقبول (avis favorable)، تعتبر نتيجة المراقبة التقنية إيجابية ويقبل على أساسها ملف تحويل الملكية.

من جهة أخرى، وابتداء من سنة 2014، فإن شهادة المراقبة التقنية لا تسلم من طرف مراكز الفحص التقني بالموافقة إلا في حالة ما إذا كانت المركبة صالحة للسير على الطريق العمومي ولا تشوبها أية عيوب ميكانيكية.

➤ صعوبات في التحقق من محاضر المراقبة التقنية

بالنسبة للتصديق من طرف المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق على محاضر المراقبة التقنية المنجزة من قبل مراكز المراقبة التقنية، فإن تدفق عمليات المراقبة التقنية يتم تحويلها إلكترونيا من طرف شبكات المراقبة التقنية إلى المركز الوطني وفق بروتوكول معلوماتي معد ومصادق عليه من قبله. وعليه، فإن كل محضر لا يسلم إلا بعد التصديق على نتائج المراقبة استنادا إلى قواعد التدبير المحددة بواسطة هذا البروتوكول. وعلى هذا النحو، فإن التصديق على نتيجة المراقبة التقنية تتم بطريقة إلكترونية.

ومن أجل الرفع من مستوى المراقبة التقنية والتنسيق بين المصالح المختصة، يعمل المركز الوطني حاليا على إعداد مشروع نظام معلوماتي ممرز مرتبط بجميع مراكز المراقبة التقنية ومسير من قبله والذي سيمكن من:

- التتبع الآني لجميع عمليات المراقبة التقنية؛
- تقاسم المعلومة بالنسبة لعمليات المراقبة التقنية غير الإيجابية بين مراكز المراقبة التقنية والمركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق ومراكز تسجيل السيارات؛
- تقاسم المعلومة الخاصة بعمليات المراقبة التقنية الإيجابية مع جميع مراكز تسجيل السيارات، وهو ما سيضمن التصدي لمحاولات تزوير محاضر المراقبة التقنية.

2. معالجة العمليات المتعلقة بالمركبات

➤ عيوب في عملية تحديد هوية المركبات

إن الأعدان المكلفين بعمليات تحديد هوية المركبات يزاولون مهامهم بمراكز تسجيل السيارات منذ فترة طويلة، حيث اكتسبوا خبرة وتجربة في مجال تدبير ومعالجة الملفات المتعلقة بالاستلام الانفرادي. كما أنهم خضعوا لدورات تكوينية بالمركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق.

ووعيا منها بقلّة الموارد البشرية في هذا المجال، ومن أجل الرفع من مستوى المراقبة التقنية التي تهدف إلى تحديد هوية المركبات، فإن المركز الوطني يدرس حاليا إمكانية تحويل مراكز المراقبة التقنية مهمة التحقق من هوية المركبة لكونها تتوفر على الإمكانيات التقنية والموارد البشرية المناسبة.

➤ قصور على مستوى تدبير المصادقة الفردية على المركبات

تقوم مراكز تسجيل السيارات بعملية الاستلام الانفرادي للمركبات التي تم تحديد خصائصها التقنية مسبقا من طرف المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق، وفي حالة عرض مركبة من صنف غير مصادق عليه من طرف هذا المركز يقوم مركز تسجيل السيارات بمراسلته عبر النظام المعلوماتي من أجل المصادقة، مما سيؤدي بصفة دائمة المرجع الوطني للأصناف المصادق عليها.

من جهة أخرى، يقوم حاليا المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق بإعداد مشروع نظام معلوماتي مركز يمكن من تقاسم المعلومات بين مراكز تسجيل السيارات بخصوص عمليات المصادقة، مما يمكن من إغناء مرجع الأصناف المصادق عليها الخاص بنظام التدبير المعلوماتي للبطاقة الرمادية.

وينص القرار رقم 2711.10 بتاريخ 29 شتنبر 2010 المتعلق بترقيم المركبات ذات التحرك والمقطورات على تسليم شهادة تحديد الهوية ومحضر المصادقة الفردية بناء على محضر المراقبة التقنية بالنسبة للمركبات التي لا يتعدى وزنها مع الحمولة 3500 كغ، ويستلزم تطبيق هذا المقتضى إعداد نظام لتبادل المعلومات بطريقة الكترونية بين مراكز المراقبة التقنية والمركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق ومراكز تسجيل السيارات.

◀ نواقص مرتبطة بتدبير تسجيل السيارات القادمة من الخارج

تقوم مراكز تسجيل السيارات باستلام ملفات التسجيل تضم الوثائق المطلوبة، ومن بينها شهادة التعشير المسلمة من قبل مصالح إدارة الجمارك. ومن أجل تعزيز قنوات التواصل بين مصالح وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والإدارة العامة للضرائب وتحسين سلامة شواهد التعشير، سيتم قريبا تفعيل مشروع يرمي إلى التبادل الإلكتروني للبيانات الخاصة بهذه الشواهد. وهو ما يمكن من التصدي لحالات التزوير التي قد تطال بعض شواهد التعشير. فيما يخص إثبات ملكية المركبات المستوردة، فإن القرار الوزاري رقم 2711.10 ينص على قبول ملف التسجيل بناء على البطاقة الرمادية الأجنبية والتي تثبت هذه الملكية دون تحديد طبيعة هذه الوثيقة (مؤقتة، عبور أو للتصدير).

◀ قصور في تدبير التعرضات على البطاقات الرمادية

يمكن النظام المعلوماتي لتدبير البطاقة الرمادية من تسجيل مختلف التعرضات الواقعة على المركبات. وفيما يخص السجل الوطني للمركبات فيتعلق الأمر بقاعدة المعطيات الخاصة بجميع المركبات المسجلة في المغرب، حيث أن هذه القاعدة الوطنية يتم تزويدها بالمعلومات الخاصة بالمركبات وكذا مالكيها من قبل مراكز تسجيل السيارات بحسب الاختصاص الترابي لكل منها. ويتضمن النظام المعلوماتي السالف الذكر جميع المعلومات حول هذه المركبات ومالكها، وكذا خصائصها التقنية والتعرضات المسجلة عليها.

وللعلم، فإن السجل الوطني للمركبات يوجد في طور الإنشاء والتحيين ولن يصبح مشتملا على جميع المعطيات الخاصة بالمركبات إلا بعد تجديد جميع البطاقات الرمادية المحررة على الحامل الورقي والتي تخص المركبات المدونة ببياناتها في السجلات الورقية. وهو الأمر الذي سيسمح بتفعيل جميع مقتضيات القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق الخاصة بالتعرضات على المركبات.

وطبقا لمقتضيات المادتين 133 و135 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق فإن الأشخاص الراغبين في اقتناء مركبات غير مصنفة ضمن الأشخاص الذين لهم الحق في الاطلاع على البيانات الخاصة بالسجل الوطني للمركبات بما في ذلك التعرضات المسجلة على المركبات.

3. معالجة ملفات البطاقة الرمادية

◀ مخاطر عالية في معالجة الملفات المتعلقة بالبطاقات الرمادية

يجب التوضيح أنه تم تنظيم دورات للتكوين لفائدة موظفي مراكز تسجيل السيارات قصد تهيئهم لاستعمال مختلف وظائف النظام المعلوماتي بشكل صحيح. أما فيما يتعلق بالأخطاء في إدخال البيانات فإن الأمر يتعلق بأخطاء ذات طبيعة بشرية، لاسيما وأن موظفي مراكز تسجيل السيارات حديثي العهد باستعمال نظام معلوماتي بهذا الحجم وفي ظرف وجيز.

من جهة أخرى، فإن تصحيح الأخطاء يخضع لمسطرة تضمن الاحتفاظ بمسار مراحل استغلال الملفات، وبناء على الوثائق المتضمنة لملف تسجيل المركبة. أما فيما يتعلق بتغيير القوة الجبائية وتاريخ الشروع في استخدام المركبة، فإن الأمر يهم تصحيح أخطاء سبق ارتكابها بشكل إرادي سواء من قبل العون المكلف بالاختزال أو من قبل البائعين المعتمدين للمركبات خلال إنجاز شهادات المطابقة.

وللإشارة، فإنه في إطار الرفع من مستوى استغلال الملفات وتكثيف فرص تجنب الأخطاء عند اختزال البيانات المتعلقة بالمركبات، فسيتم تفعيل مشروع يمكن بائعي المركبات الجديدة من اختزال البيانات الخاصة بالمركبات وإرسالها إلكترونيا إلى مراكز تسجيل السيارات التي سيتاح لها إمكانية مراقبة هذه المعطيات وتصحيح، عند الاقتضاء، الأخطاء المرتكبة قبل التصديق على ملفات تسجيل المركبات.

بالنسبة للترخيص لولوج النظام المعلوماتي الجديد الخاص برخص السياقة والبطاقة الرمادية، فقد تمت بلورة وظيفة معلوماتية على مستوى هذا النظام المعلوماتي تسمح بتدبير الترخيصات وفق مصفوفة منجزة بشراكة بين مديرية

النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية ومديرية أنظمة المعلومات وشركة السياقة كارد، وقد تمت موافاة هذه المصنوفة التي تتضمن نوع العمليات وحقوق الولوج إليها، إلى مراكز تسجيل السيارات من أجل تعبئتها وإعادتها إلى شركة السياقة كارد من أجل إدماج بياناتها في النظام المعلوماتي لتدبير رخص السياقة والبطاقة الرمادية. وقد تقرر أن يخضع كل تغيير في الترخيصات المخولة إلى توجيه طلب من طرف رئيس المركز المعني إلى مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية، والذي على أساسه تتصل هذه المديرية بشكل رسمي بشركة السياقة كارد من أجل تنفيذه.

﴿ قصور في مقتضيات المتعلقة بالتوكيل من أجل نقل ملكية المركبات ﴾

يعتبر التوكيل صالحا لمدة غير محددة مادام لا يتضمن تاريخا محددا لانتهاء صلاحيته، أما بخصوص أجل شهر الذي تنص عليه المادة 59 من القانون رقم 52.05، فإن هذا الأجل يحتسب ابتداء من تاريخ إبرام عملية البيع والشراء إلى غاية تاريخ إيداع ملف نقل ملكية المركبات.

﴿ عدم تفعيل مقتضيات التنظيمية لمعاقبة احترام الآجال الإدارية ﴾

في حالة تجاوز صلاحية التصريح الخاص بالشروع في استخدام المركبات الجديدة المحددة في 30 يوما، فإن صاحب المركبة المعني يلزم بأداء ذعيرة لفائدة المديرية العامة للضرائب قدرها 300 درهم لدى مصلحة التسجيل والتمير، محددة بموجب قانون المالية.

وبخصوص الغرامات الإدارية المفروضة على الأشخاص الذين لم يقوموا بإيداع ملفات تحويل الملكية بالنسبة للسيارات المسجلة بالمغرب وتسجيل السيارات الجديدة التي تم اقتناؤها بالمغرب وكذا المركبات المسجلة بالخارج والتي يرغب أصحابها بتسجيلها في المغرب والمعرضة للاستهلاك بحكم النظام الجمركي، يجب التذكير، من جهة، أن المصالح المختصة التابعة للخرينة العامة رفضت استخلاص مبالغ هذه الغرامات وذلك خلال الاجتماعات التي تم عقدها مع هذه المصالح عند دخول حيز التنفيذ القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق. ومن جهة أخرى، فإن النظام المعلوماتي لشركة السياقة لا يتوفر حاليا على وظيفة معلوماتية تمكن من احتساب مدة التأخير في إيداع الملفات ومبلغ الغرامات المطابقة لهذا التأخير واستصدار أمر بالدفع بواسطة هذا النظام.

ثانيا. تعليم السياقة وامتحان رخصة السياقة

1. تدبير تعليم السياقة

1.1. قطاع تعليم السياقة

﴿ قطاع مهمش ﴾

تجدر الإشارة إلى أن القانون رقم 52.05 تم نشره بالجريدة الرسمية بتاريخ 25 مارس 2010 ودخل حيز التنفيذ في فاتح أكتوبر 2010. لذلك فقد كان للإدارة أجل ستة أشهر فقط لإعداد جميع النصوص التنظيمية والتطبيقية المتعلقة به، وبالتالي،

ونظرا للعدد الكبير لهذه النصوص وتنوع وتعدد المتدخلين، اضطرت الوزارة إلى تحديد الأولويات في تطبيق الأحكام التي لها أثر مباشر وقيمة فورية في مجال تحسين السلامة الطرقية (إعداد المساطر، المراقبة الطرقية، النظام المعلوماتي الخاص بالمخالفات، تنفيذ النصوص القانونية المتعلقة بالمركبات ورخص السياقة ورخصة السياقة بالنقط، المخالفات والعقوبات ...).

وبذلك، تعتبر فترة ستة أشهر جد قصيرة بالنسبة لدخول قانون من حجم مدونة السير على الطرق حيز التطبيق، من أجل تفعيل مقتضيات المتعلقة بتعليم السياقة والتي لا يمكن أن تتم بدون دراسة وتتبع مع المهنيين وإعداد النصوص التطبيقية للقانون 52.05 المتعلق بهذه المدونة.

﴿ مهنة "مدرّب تعليم السياقة" بين غياب التأطير والتسوية الشاملة ﴾

لقد همت المقتضيات الانتقالية المتضمنة بالمادة 313 من القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق في فقرتها الثانية على أن الأشخاص غير الحاصلين على شهادة الكفاءة المهنية للمدرّب في تعليم سياقة السيارات ذات المحرك، الذين يثبتون مزاولتهم لمهنة مدرّب لمدة سنة متصلة على الأقل قبل تاريخ دخول هذا القانون حيز التنفيذ، حيث تنص هذه الفقرة على أنه يمكن لهؤلاء الأشخاص تقديم طلب الحصول على رخصة مدرّب تعليم السياقة داخل أجل سنة ابتداء من هذا التاريخ، والحصول على الرخصة.

وعليه، قامت الإدارة بمعالجة حوالي 3300 طلبا لمدرّبين مصرح بهم من طرف أرباب مؤسسات تعليم السياقة شريطة أن يكون أن صاحب الطلب قد مارس فعلا مهنة مدرّب تعليم السياقة ما يزيد عن السنة دون التوفر على شهادة الكفاءة المهنية طبقا لمقتضيات قرار وزير التجهيز والنقل رقم 1656.12 بتاريخ 15 أبريل 2012.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه العملية كانت تهدف إلى تسوية وضعية الأشخاص الذين كانوا يزاولون فعليا مهنة تعليم السياقة في مؤسسات مرخص لها، وليس السماح لهم بولوج المهنة لأول مرة. بالإضافة إلى ذلك، فإن القانون رقم 52.05 ينص على إلزامية خضوع جميع الأشخاص المزاولين لمهنة مدرب تعليم السياقة إلى تكوين مستمر في المراكز المخصصة لهذا التكوين كل خمس سنوات ابتداء من سنة 2017.

2.1. تدبير مؤسسات تعليم السياقة

➤ تأخر في تنفيذ مقتضيات القانونية المنظمة لتعليم السياقة

كما سبق الذكر، فالوزارة كانت تتوفر فقط على أجل ستة أشهر من أجل إعداد جميع النصوص التنظيمية والتطبيقية المتعلقة به.

من جهة أخرى، إن تفعيل مقتضيات المتعلقة بتعليم السياقة يتطلب إعداد دراسة حول تطوير ميدان تعليم السياقة ويتطلب كذلك فتح الحوار مع مهنيين هذا القطاع من أجل إعداد دفتر التحملات وعقد البرنامج. وفي هذا الصدد، استغرق هذا الحوار مدة 39 شهرا حيث كانت هذه المدة كافية لتمكين جميع المهنيين من الانضمام إلى رؤية إصلاح القطاع وكذا مقتضيات دفتر التحملات وعقد البرنامج. حيث أفضى هذا الحوار إلى التكيف مع مقتضيات مشروع دفتر التحملات الذي كان جاهزا منذ شهر مارس 2011 (أول تاريخ نشر على موقع الامانة العامة للحكومة 2011/10/10). ولتفعيل مقتضى دفتر التحملات الذي يحدد 20 يوما يبتدئ من تاريخ منح الإدارة لرقم تسجيل المرشح كأجل أدنى لوضع ملف الترشيح لاجتياز الامتحان النظري للحصول على رخصة السياقة، وكذا تطبيق عدد الساعات وعدد المرشحين الذي يمكن لمؤسسة تعليم السياقة تقديمهم شهريا للامتحان النظري بحسب سعة قاعة أو قاعات الدروس وعدد المدربين وعدد المركبات فقد تم ربط هذه الإجراءات في عقد البرنامج بتفعيل التعريفية الدنيا للتكوينيين النظري والتطبيقي، وهو الإجراء الذي تعكف عليه حاليا الإدارة من أجل تفعيله.

➤ تأخر في تنفيذ مقتضيات التنظيمية القانونية المتعلقة بمراقبة مؤسسات تعليم السياقة

يضم عقد البرنامج الذي تم توقيعه بسنة 2014-2016، تفعيل المراقبة التي ستخضع لها مؤسسات تعليم السياقة في إطار تطبيق مقتضيات المادة 246 من القانون رقم 52.05 ابتداء من الدورة الثانية من سنة 2015، كما أن كفايات ودليل المراقبة هي موضوع الشق الأخير من الدراسة المتعلقة بتأهيل قطاع مجال تعليم السياقة. من جهة أخرى، فقد تم الشروع في مراقبة هذه المؤسسات من طرف بعض المديريات الجهوية والإقليمية للوزارة. على أن يتم القيام بهذه المراقبة من طرف باقي المديريات المعنية.

2. رخصة السياقة

➤ نقص في الموارد البشرية وغياب نظام خاص بالأعوان الممتحنين

على الرغم من الخصائص الحاد في الموارد البشرية، لاسيما في فئة الممتحنين، فإن جميع مراكز تسجيل السيارات تتوفر على ممتحنين حائزين على أصناف رخص السياقة المطلوبة لتقييم المرشحين، باستثناء البعض منهم الذين لا يتوفرون على صنف "A"، حيث لا يعتبر هذا الأمر عائقا نظرا لكون دور الممتحن بالنسبة لهذا الصنف يقتصر على مراقبة وتقييم المناورات التي يقوم بها المرشح وفق المعايير الخاصة بهذا الصنف داخل حلبة غير مفتوحة على السير. من جهة أخرى، لا ينص التشريع الجاري به العمل على نظام خاص بهيئة الممتحنين. غير أن هؤلاء لا يشرون في مزاوله مهمة ممتحن إلا بعد خضوعهم لفترة تكوين بإحدى مراكز تسجيل السيارات. ويتم حاليا تعيين الممتحنين من بين التقنيين في تخصص "استغلال ولوجستيك النقل"، حيث يساعدهم التكوين في هذا التخصص على التكيف بسهولة للاضطلاع بمهمة ممتحن.

➤ نقص في تأطير الأعوان الممتحنين

تجدر الإشارة في هذا الإطار أن عقد البرنامج المبرم بين الوزارة وممثلي مهنة تعليم السياقة بتاريخ 27 يونيو 2014 ينص على محاور تروم تأهيل الامتحان النظري والتطبيقي، لاسيما تعزيز مؤهلات الممتحنين والمدربين. وستنتهج الإدارة عملية تفعيل هذا العقد من أجل دراسة إمكانية إعادة النظر في تنظيم وظيفة ممتحن.

من جهة أخرى، فإن مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية ومديرية أنظمة المعلومات نظمتا بمناسبة دخول مدونة السير حيز التنفيذ، دورات تكوينية خاصة لفائدة الأعوان المشرفين على الامتحان النظري وكذا الممتحنين المكلفين بالامتحان التطبيقي.

من جهة أخرى، فإن عقد البرنامج المشار إليه، يتضمن شعبا في التكوين على الحوامل البيداغوجية والتدريباتية المنبثقة عن البرنامج الوطني لتعليم السياقة. علاوة على ذلك، ومن أجل تأطير ممارسة وظيفة ممتحن، تم إعداد دليل

الممتحن في إطار الدراسة التي قامت بها الإدارة لتطوير تعليم السياقة والذي سيعتمد كوثيقة موحدة من شأنها أن تساهم في توضيح وتحديد بشكل دقيق مهمة العون الممتحن.

◀ امتحان تطبيقي غير مطابق لمقتضيات القانون رقم 52.05

لم يحمل القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير أي مقتضيات جديدة بخصوص كفايات إجراء الامتحان التطبيقي. كما أن هذه الكفايات تنسجم مع المعايير المعتمدة على الصعيد الدولي في هذا المجال. وحيث أن هذه الكفايات كانت متضمنة في دورية قبل دخول القانون رقم 52.05 حيز التنفيذ، فقد ارتأت الإدارة أنه من الملائم إدراجها في نص تنظيمي.

وفي هذا الصدد، فإنه لا يوجد أي مقتضى قانوني يحدد الوقت المخصص للامتحان التطبيقي، إلا أنه يجب الإشارة أن إصلاح هذا الامتحان يعتبر من بين محاور عقد البرنامج المبرم بين الإدارة ومهنيي تعليم السياقة، ويشمل هذا الإصلاح عدة مستجدات من بينها تحديد المدة الدنيا للامتحان التطبيقي حسب صنف رخصة السياقة المطلوب. كما يتضمن هذا الإصلاح اعتماد معايير جديدة لتقييم المرشحين والإلزامية إنجاز جزء من الامتحان التطبيقي على الطريق العمومي، وخاصة خارج التجمعات السكنية.

وبحسب المقتضيات التنظيمية المعمول بها، يشمل الامتحان التطبيقي ثلاث أجزاء وهي المراقبة قبل الانطلاق والمناورات في حلبة مغلقة والاختبار على السير. ويكون التقييم عاما وشاملا لسلوك المرشحين خلال الجزء المتعلق بالاختبار على السير، سواء كان ذلك داخل التجمعات السكنية أو خارجها. وفي إطار مشروع إصلاح الامتحان التطبيقي فسيتم الأخذ بعين الاعتبار الملاحظات المسجلة في الموضوع، وذلك في أفق الرفع من مستوى هذا الامتحان والحرص على التطبيق الدقيق لمحتواه.

◀ أوجه القصور على مستوى تدبير ملفات امتحان الحصول على رخصة السياقة

فعلا يتم أخذ الصورة للمرشحين قبل اجتياز الامتحان النظري، إلا أنه في حالة ظهور صعوبات تقنية (عطب في آلة التصوير) تحول دون القيام بهذه العملية، يمكن للمركز أن يجري هذا الامتحان قبل أخذ الصورة، وذلك لتفادي الاحتجاجات التي يمكن أن تصدر عن المرشحين في حالة حرمانهم من اجتياز الامتحان، خصوصا وأنهم يكونون قد توصلوا باستدعاءات لاجتياز الامتحان في تاريخ محدد. مع العلم أن مثل هذه الحالات تبقى نادرة ومحدودة.

وبالنسبة لتحويل البيانات، فإنها لا تتم بشكل أوتوماتيكي، إذ يتعين على الممتحن إدخال نتائج الاختبار التطبيقي في النظام المعلوماتي الخاص بالامتحان في حالة نجاح المرشح، قبل إرسال هذه المعطيات إلى النظام المعلوماتي الخاص بتدبير رخصة السياقة والبطاقة الرمادية (نظام السياقة كارد)، من أجل إسناد رقم رخصة السياقة والتصديق على الملف.

وتقوم مراكز تسجيل السيارات حاليا بتنسيق مع المصالح المركزية وشركة السياقة كارد بعملية تسوية ملفات رخص السياقة العالقة على إثر الانتقال من النظام القديم إلى النظام الجديد لتدبير رخصة السياقة والبطاقة الرمادية، وذلك بإدخال وظيفة جديدة تربط بين هذين النظامين، مع الإشارة إلى أن التصديق على الملفات يتم على مستوى النظام الجديد.

ثالثا. الإثبات الآلي للمخالفات

1. رادارات مراقبة السرعة الثابتة

1.1. اقتناء رادارات مراقبة السرعة

تم عقد أول صفقة اقتناء الرادارات بموازا مع فترة مناقشة القانون رقم 52.05 وذلك بهدف التمكن من تطبيق مقتضياته بمجرد دخوله حيز التنفيذ، إلا أنه تأخرت المصادقة عليه وبالتالي لم يدخل حيز التنفيذ إلا في فاتح أكتوبر 2010.

نظرا لعدم تمكن الإدارة من ربط بعض الرادارات بشبكتي الكهرباء والاتصال وحتى يتسنى لها القيام بعملية التسليم المؤقت، تمت الاستعانة بمولد كهربائي وحاسوب محمول للقيام بجميع الاختبارات التشغيلية المنصوص عليها في دفتر التحملات.

تم اللجوء إلى عقد صفقة سنة 2008 لاقتناء قطع الغيار قبل التسليم النهائي لصفقة اقتناء الرادارات وذلك من أجل إصلاح الرادارات المعطلة نتيجة لأسباب خارجية عن إطار خدمة بعد البيع (مثل الحوادث أو التخريب).

منذ القيام بتثبيت الرادارات تعرض بعضها لحوادث السير وبعضها لأعمال التخريب والسرقة ونظرا لأن الاعطاب الناتجة عن الحوادث والتخريب والسرقة لا تدخل في إطار الضمان التعاقدية وخدمة بعد البيع تم اللجوء إلى عقد صفقة لاقتناء قطع الغيار.

وحيث ان القانون كان من المنتظر المصادقة عليه في اي وقت، لذلك حرصت الإدارة على توفير الظروف الملائمة لتكون في الموعد، وذلك ما حصل في اكتوبر 2010، حيث تم الشروع في معاينة المخالفات المرصودة بواسطة الرادارات منذ فاتح اكتوبر 2010.

2.1. تثبيت الرادارات

تجدر الإشارة إلى أنه تم اختيار مواقع تثبيت الرادارات (150) على ضوء نتائج دراسة قامت بها اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير والتي همت بتحديد المحاور التي تحتوي على نقط سوداء. وقد تمت مراسلة المديريات الترابية من أجل تحديد الاماكن المناسبة لتثبيت الرادارات على هذه المحاور.

وفي سنة 2010 قامت الوزارة بإنجاز دراسة بشأن وضع أداة للمراقبة الآلية للمخالفات من بين مراحلها مرحلة لتحديد تغطية شبكة الرادارات وحجمها في إطار مشروع توسعة حضيرة الرادارات تماشيا مع استراتيجية الوزارة في مجال السلامة الطرقية.

◀ - قصور في تثبيت الرادارات خاصة طريقة تثبيتها

تجدر الإشارة إلى أن الرادارات التي تم اقتنائها يمكن تثبيتها وتوجيهها من أجل وميض نحو مؤخرة أو مقدمة السيارة. أما المشاكل المتكررة المتعلقة بعدم التمكن من قراءة الصفائح المعدنية فهي ناتجة عن أسباب أخرى من بينها جودة الصفائح ومدى استجابتها للمعايير القانونية.

تم اختيار طريقة توجيه الرادارات من اجل وميض نحو مؤخرة السيارة وذلك من أجل رصد المخالفات دون المس بالمعلومات الخصوصية لمستعملي الطريق.

تم تثبيت الرادارات طبقا للمقتضيات التقنية المحددة من طرف المصنع وذلك بضبط زاوية التثبيت وزاوية إطلاق الوميض، وإذا لوحظ بعض المشاكل في التوجيه في بعض الرادارات فسيكون راجعا لسببي الحوادث والتخريب خصوصا وأنه تتم مراعات ضبط الزاويتين المذكورتين أثناء عملية التسليم.

3.1. تشغيل الرادارات الثابتة

إن أكبر مشكلة واجهتها الإدارة في تشغيل حظيرة الرادارات هي الأعطاب الناتجة عن حوادث السير وأعمال التخريب والسرقة وإعادة تهيئة قارة الطريق بالرباط والدار البيضاء، وجل هذه الاعطاب لا يمكن إصلاحها عن طريق صفقة الصيانة، لذا التجأت الإدارة إلى عقد صفقة شراء قطع الغيار و صفقة إصلاح الرادارات.

◀ المصادقة على الرادارات ومراقبتها

لقد تداركت الإدارة هذه المشكلة بعرض جميع الرادارات المشغلة لعملية المراقبة طبقا لمقتضيات المرسوم رقم 2.08.813 بتاريخ 21 مايو 2009 وتجدر الإشارة إلى أن أي رادار لا يستجيب لمقتضيات هذا المرسوم يتم توقيف اشتغاله. وبذلك تمت الإشارة في محاضر المخالفات إلى بيانات المصادقة وتواريخ صلاحية الاجهزة (تجدون رفقته وثائق المراقبة الأولية).

4.1. استغلال وتدبير حظيرة الرادارات الثابتة ونظام المراقبة الآلية

◀ اختلال في تدبير حضيرة الرادارات

لقد وجدت الإدارة صعوبة في إعادة تثبيت الرادار الذي تمت إزالته عند إعادة تهيئة أو توسيع الطريق المثبتة فيه لأن صفقة الصيانة لا تشمل إعادة التثبيت كما الشأن بالنسبة للرادارات المعطلة عن طريق التخريب أو حوادث السير أو السرقة، وتداركت الإدارة هذه النواقص بوضع صفقة صيانة تشتمل على إصلاح الأعطاب الناتجة عن الأسباب السالفة الذكر وكذا إعادة تثبيت الرادارات، كما عمدت الإدارة على إحداث وحدة تعنى بتتبع واستغلال الرادارات مع إشراك المصالح الخارجية في الصفقة الحالية لاقتناء وتثبيت 417 رادار.

وتجدر الإشارة إلى أن الصفقة الحالية تحتوي على حصة مخصصة لاقتناء نظام معلوماتي مندمج يمكن من المراقبة والإشراف والتتبع اللحظي لحالة الرادارات مع حساب معدل جاهزية الرادارات والمعطيات الخاصة بالصيانة والإصلاح والمراقبة والمصادقة.

◀ سلطة تقديرية واسعة للمراقبين

إن المراقبين التابعين لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك من الاعوان المحلفون والمكلفون بمعاينة المخالفات وتحرير محاضر بشأنها وذلك تطبيقاً لمقتضيات المواد 190 و191 من القانون 52.05 والنصوص الصادرة لتطبيقه. كما أن المراقبين المكلفين بمعاينة المخالفات المسجلة بواسطة الرادارات الثابتة استفادوا من تكوين تقني يقوم كيفية استعمال نظام معالجة الصور الملتقطة بواسطة الرادارات. هذا ومن أجل ضبط عملية رفض الصور، فقد تم وضع رهن إشارة المراقبين دليل مرجعي يتضمن جميع حالات الرفض المحتملة.

كما أن عملية توزيع الصور للمعالجة على الاعوان تتم بطريقة أوتوماتيكية ولهذا فمن المحتمل أن يكون العون الذي سجل أكبر معدل للرفض عالج مخالفات تم ضبطها بواسطة رادارات أو رادارات تعرضت للتخريب (وضع طلاء على زجاجة الرادار مثلاً).

كما قامت الإدارة بحذف الإشارة إلى جميع المعطيات المتعلقة بهوية مالك المركبة وعدم إظهارها للأعوان المراقبين حتى يتم التعامل معها بطريقة موضوعاتي.

وللحد من هذه السلطة التقديرية عملت الوزارة على إقرار مستوى ثاني من المراقبة يقوم على أساس إعادة مراقبة عينات بطريقة عشوائية من طرف مراقبين آخرين.

◀ مشروع توسيع حظيرة الرادارات

يندرج مشروع توسيع حظيرة الرادارات ضمن استراتيجية الوزارة من أجل الرفع من مؤشرات السلامة الطرقية والحد من أفة حوادث السير.

أمام تفاقم حوادث السير، لا بد للإدارة أن تعمل على وضع آليات لمراقبة السرعة وتنويع الأصناف حسب نوعية الطريق (طريق وطنية أو طريق سيار) وفي هذا الإطار تمت الاستفادة من التجربة الأولى وأخذ كل العبر والدروس للمشروع في اقتناء 417 راداراً لمراقبة السرعة بعد دراسة نقاط التثبيت وتقسيم الصفقة إلى 13 حصة: 12 حصة اقتناء رادارات (حصة لكل جهة) وحصة خاصة بالنظام المعلوماتي. وهكذا تم إشراك المصالح الجهوية في تتبع الأشغال ووضع الرادارات مع العلم أن الوزارة قد وظفت أطر متخصصة في المعلوماتيات وألحقتهم بالمديريات الجهوية لهذا الغرض وتم وضع وحدة تعنى بتتبع أشغال التثبيت واستغلال الرادارات.

وتجدر الإشارة إلى أنه بموازاة هذا المشروع تعمل الوزارة على إعادة تشغيل جميع الرادارات 150.

5.1. معالجة المخالفات التي تم رصدها عن طريق الرادارات الثابتة

◀ غياب بنية تنظيمية ملائمة

بذلت الإدارة مجهودات جبارة من أجل مواكبة فعالة لعملية معالجة الرسائل المتعلقة بالمخالفات على الرغم من الإكراهات المتمثلة في نقص الموارد البشرية وغياب نظام تحفيزي للأعوان المراقبين محرري المحاضر.

فمنذ يونيو 2014 تم التغلب على مشكل التأخير المسجل في السنوات الأولى في معالجة المخالفات بفضل المجهودات التي تم القيام بها على مستوى التتبع الدقيق لعمل خلية معالجة المخالفات وكذا على مستوى النظام المعلوماتي وذلك بتحسين فعاليته.

◀ نقائص في عملية معالجة رسائل المخالفات

تجدر الإشارة إلى أن عملية معالجة رسائل المخالفات تعرف بعض الصعوبات تتمثل في:

- عدم قدرة نظام التعرف الآلي على قراءة جميع اللوحات المعدنية وذلك راجع إلى جودة هذه اللوحات ومدى احترامها للضوابط القانونية. وعلى الرغم من ذلك ومن أجل تخطي هذا العائق فقد أعلنت مديرية أنظمة المعلومات عن طلب العروض من أجل صيانة هذا النظام، إلا أنه لم تتوصل الإدارة بأي عرض من أية شركة.
- عدم التمكن من تبليغ جميع الإشعارات بالمخالفات إلى المخالفين عن طريق البريد، وذلك راجع إلى أن:

- بعض المواطنين قد غيروا أكن سكنهم دون إخبار مصالح الوزارة كما هو منصوص عليه في القانون 52.05؛

- بعض المواطنين لا يتقدمون إلى مكاتب البريد لاستلام الإشعارات بالمخالفات.
- هذا وإن هذه الأسباب لا يمكن أن تكون راجعة إلى عدم وثوقية قاعدة البيانات المتعلقة بالبطاقات الرمادية. أما بالنسبة للإشعارات التي لم يتم تبليغها بسبب عدم اكتمال العنوان أو لخطأ فيه، فهي لا تتعدى 3%.

ومن أجل تجاوز مشكل عدم التبليغ لأي سبب كان، عمدت الوزارة إلى وضع نظام معلوماتي خاص بالهواتف الذكية بالإضافة إلى موقع يمكنان من الاطلاع على المخالفات مع إمكانية أداء الغرامة عبر الانترنت. أما بالنسبة للشكايات والتصريحات، فتجدر الإشارة إلى أن الوزارة بصدد تطوير نظام "مكتب خلفي" يمكن من معالجة الشكايات والتصريحات (دفتر الموصفات الوظيفية، تجدونه طيه) ومن المرتقب الشروع بالعمل به ابتداء من فبراير 2016.

2. نظام تدبير المخالفات

◀ نظام تدبير المخالفات نظام غير مندمج

منذ أكتوبر 2010 عمد كل التدخلين في عملية المراقبة الزجرية بإنشاء نظام معلوماتي مبني على مبدأ تبادل المعلومات التي تمكن لكل متدخل من تطبيق مقتضيات الخاصة به والمنصوص عليها في القانون 52.05. إلا أنه لضيق الوقت ونظرا للإكراهات المتمثلة في نقص الموارد البشرية تم الاقتصار في أول الأمر على نطاق أولي محدود.

ومن أهم الوظائف المتبقية لاستكمال التغطية الوظيفية لهذا النظام نجد: تدبير حالات العود والتعرضات المتعلقة برخصة السياقة. وقد شرعت الوزارة في أشغال استكمال التغطية الوظيفية للنظام مع إشراك المتدخلين المعنيين.

◀ اختلالات في نظام التبادل الحالي مع الأطراف المعنية بنظام تدبير المخالفات

عرف وضع نظام التبادل الإلكتروني مع وزارة العدل والحريات بعض التأخر مقارنة مع باقي الشركاء وذلك راجع لعدم جاهزيتها وانخراطها في أوراش كبرى تشكل الأولوية الرئيسية لهذه الوزارة. وقد تم الشروع بإحالة المحاضر إلكترونيا إلى هذه الوزارة منذ 2013.

◀ تطبيق غير ملائم للتشريع المتعلق بخصم النقط

قامت الوزارة باستكمال نظام تدبير النقط مع الأخذ بعين الاعتبار جميع المقتضيات القانونية المنصوص عليها في القانون 52.05 من خصم واسترجاع النقط وكذا إلغاء رخص السياقة. وبذلك

تم تفعيل التطبيق المتعلق برخص السياقة بالنقط، وذلك ابتداء من فاتح دجنبر 2015 حيث تم سحب النقط بالنسبة ل 187538 سائق.

◀ الاختلالات التنظيمية والتقنية المتعلقة بتدبير الشكاوى

بالنسبة للشكايات والتصريحات، فتجدر الإشارة إلى أن الوزارة بصدد تطوير نظام "مكتب خلفي" يمكن من معالجة الشكايات والتصريحات (دفتر الموصفات الوظيفية، تجدونه طيه) ومن المرتقب الشروع بالعمل به ابتداء من فبراير

رابعا. مراكز التسجيل: التنظيم والتسيير

1. التنظيم والوسائل البشرية والبنيات

تعتبر مراكز تسجيل السيارات وحدات إدارية تابعة من الناحية التسلسلية والوظيفية إلى المديرين الجهويين والإقليميين. ويتعلق الأمر ب 65 مركزا موزعة على مجموع التراب الوطني، فمديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية ليس بإمكانها القيام بتسيير يومي بطريقة مركزية لهذه الوحدات. وينحصر أساسا دور هذه المديرية في وضع رهن إشارة هذه المراكز الموارد البشرية اللازمة وتقوية قدراتهم المهنية وتوفير وسائل العمل ووضع قواعد التدبير (النصوص القانونية والمذكرات التنظيمية ودليل المساطر الإدارية)، وكذا القيام بدور المراقبة والتتبع والمساهمة في التأطير والتوجيه وتقويم الاختلالات التي يمكن تسجيلها.

في المقابل فإن كل مديرية جهوية أو إقليمية تشرف على مركز واحد باستثناء الدار البيضاء (4 مراكز) والرباط (3 مراكز) والجديدة والناضور وانزكان وخريبكة وبني ملال والقيطيرة ووجدة (مركزين). وطبقا لمضامين المذكرتين الوزائيتين رقم 001/02 و 306/13 على التوالي بتاريخ 2012/01/24 و 2013/10/21 تم تكليف المديرين الجهويين والإقليميين بالمسؤولية المباشرة من أجل تتبع نشاط وتسيير مراكز تسجيل السيارات.

وفعلا، لم ترق بعد مراكز تسجيل السيارات إلى وحدة إدارية قائمة بذاتها وذلك لكون وزارة المالية ترفض دائما طلبات تحويل هذه المراكز إلى مصالح نظرا للعدد المهم للمناصب المالية المزمع خلقها.

كما أن ضغط العمل الذي يعاني منه أغلب رؤساء مراكز تسجيل السيارات يعود بالأساس إلى قلة الموارد البشرية الذي تعرفه هذه المراكز، وذلك راجع إلى النسبة الكبيرة التي تعرفها عملية الإحالة على التقاعد لبلوغ السن القانوني والمغادرة الطوعية خلال سنة 2005 وكذا وقف عملية التوظيف.

وقد عرفت السنوات الأخيرة تقديم بعض الأطر المكلفة بمراكز تسجيل السيارات لطلبات الإعفاء من هذه المسؤولية. وفي هذا الإطار، ونظرا لمحدودية عملية التوظيف، فإن الوزارة قامت ب:

- تكثيف الجهود لدى وزارة المالية من أجل تعزيز التوظيفات؛
- مراجعة الشروط اللازمة لشغل منصب رئيس مركز تسجيل السيارات؛
- التفكير في التفويض الجزئي أو الكلي لأنشطة مراكز تسجيل السيارات.

في هذا الصدد، فقد أبرمت مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية صفقة مع أحد مكاتب الدراسات حول حكمة تدبير أنشطة مراكز تسجيل السيارات، حيث عهد لهذا المكتب القيام بتشخيص لهذه المراكز وتقديم سيناريوهات حول سبل معالجة كل الاختلالات التي يمكن تسجيلها خلال هذه الدراسة، ومن بين هذه السيناريوهات التفويض الجزئي أو الكلي لنشاط مراكز تسجيل السيارات.

وبخصوص الأعران المكلفين بالاستقبال فقد تم وضعهم رهن إشارة مراكز تسجيل السيارات في إطار الصفقة المبرمة مع شركات من القطاع الخاص للقيام باستقبال وتوجيه المرتفقين وإطلاعهم على المساطر الإدارية، وليس القيام بوظائف أخرى التي تدخل في اختصاص هذه المراكز، كتسليم الوثائق واستغلال الملفات حيث تبقى الحالات التي تمت ملاحظتها معزولة ومحدودة في الزمن.

2. المقرات الإدارية لمراكز التسجيل

◀ حصيلة غير كافية لعملية إعادة تأهيل المقرات وإنشاء المسارات الخاصة بالامتحان التطبيقي

إن تشخيص وضعية المقرات التي تأوي مراكز تسجيل السيارات نتج عنه وضع برنامج مفصل يبين المراكز التي سيتم تشييدها والمراكز التي ستتم تهيئتها وكذا تهيئة مقرات أخرى لتخصيصها لإيواء مركز تسجيل السيارات.

وبخصوص هذا البرنامج، فإن وزارة المالية قد أعطت موافقتها المبدئية لإنجازه وسمحت بتسجيل الاعتمادات اللازمة بالميزانية (SEGMA DSTR).

إن الحالة المتردية لجميع المراكز وكذا الصعوبات في إيجاد وعاء عقاري دفعت بالوزارة إلى تركيز اهتمامها على برنامج تهيئة وبناء مقرات لهذه المراكز. وبالنسبة للطلبات الخاصة بالامتحان التطبيقي فإنها تتطلب مساحات كبيرة لا تقل عن 6000 متر مربع حيث تقرر تهيئتها كلما كان التوفر على وعاء عقاري لهذا الغرض ممكنا.

بالنسبة لوفرة العقار، فإن الوزارة تواجه صعوبات في الحصول على وعاء لتخصيصه لتشييد مقرات مراكز تسجيل السيارات (وعاء تتراوح مساحته بين 300 و400 متر مربع). إلى جانب ذلك، فإن برنامج البناء سجل تأخيرا في إنجازه بسبب عدم التوفر على العقار، كما أنه في حالة إيجاد عقار في ملكية الخواص فإن الوزارة تجد صعوبة في الحصول على موافقة مديرية الميزانية. أما بخصوص البنايات التي تم إنجازها أو التي في طور التشييد فإنها تتواجد على أراضي في ملكية وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك.

وفيما يتعلق بطلبات الامتحان التطبيقي للحصول على رخصة السياقة، تجدر الإشارة أن الوزارة منكبة على إعداد صفقة لإبداء الاهتمام بخصوص تشييد وتسيير واستغلال هذه الحلقات من طرف الخواص.

3. الأرشفة بمراكز التسجيل

◀ عدم ملائمة المباني وتجهيزات الأرشفة

وعيا منها بالحالة التي يتواجد فيها الأرشفة بالمراكز، وذلك بسبب النقص في الموارد البشرية المختصة وضيق أو غياب المساحات الإدارية وغياب مسطرة موحدة لتدبير الأرشفة الحالي، فإن الإدارة قامت باتخاذ بعض الإجراءات للحد من هذه الاختلالات وتحسين معالجة الأرشفة.

◀ محدودية الموارد البشرية المكلفة بالأرشفة

فيما يتعلق بالخصائص في الموارد البشرية فإن مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية لم تتوقف في السعي إلى طلب توظيف موارد بشرية مؤهلة لوظيفة الأرشفة. ونظرا للتأخر في توظيف هذه الفئة من الموظفين فإن الوزارة ارتأت إنجاز دراسة حول تفويض تسيير أنشطة مراكز تسجيل السيارات.

أما بالنسبة لضيق أو غياب المساحات المخصصة للأرشيف، فإن برنامج تحديث مقرات مراكز تسجيل السيارات يهدف كذلك إلى الاستجابة إلى إشكالية الأرشيف عبر تخصيص مساحات في هذه المراكز لحفظ وصيانة ملفات رخص السياقة والبطاقة الرمادية.

موازاة مع تفعيل هذه الإجراءات، فإن مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية قد أنجزت دراسة من أجل التوفر على سياسة ناجعة لتدبير الأرشيف، وترمي هذه الدراسة التي تم التصديق عليها خلال سنة 2012 إلى وضع نظام يركز على خلق مركز وطني (الرباط) ومراكز جهوية لتدبير أرشيف الملفات.

4. قيادة ومراقبة مراكز التسجيل

على غرار المصالح الخارجية فإن المدراء الجهويين والإقليميين للتجهيز والنقل واللوجستيك مسؤولون على التنسيق والتتبع لكل المصالح التي يشرفون عليها. وبالنسبة لمراكز تسجيل السيارات فإن مجموعة من المذكرات الوزارية تم توجيهها لهؤلاء المديرين تدعوهم للسهر شخصيا على أنشطة وتسيير هذه المراكز.

وتضع مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية سنويا برنامج لا فتاحاص مراكز تسجيل السيارات. وفي حالة تسجيل اختلالات بأحدي مراكز تسجيل السيارات تباشر هذه المديرية مهمة تفتيش ومراقبة للمركز المعني. كما أن المفتشية العامة للوزارة تقوم بمهمة افتحاص وتفتيش لهذه المراكز.

وفيما يتعلق بتزوير شواهد التعشير بمركز تسجيل السيارات بمدينة وادي زم، فإن كل حالات التزوير لهذه الوثائق قد تم اكتشافها وإخبار مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية من طرف رئيس المركز بهذه الحالات، حيث قامت هذه المديرية بدعوة المدير الإقليمي للتجهيز والنقل واللوجستيك بخريكة إلى إحالة هذا الملف على السلطات القضائية المختصة من أجل البت فيه.

أما فيما يخص الحصول على رخصة السياقة دون اجتياز الامتحان، فإن الأمر يتعلق بمركز تسجيل السيارات بالداخل، وقد عرفت هذه القضية متابعة المتورطين فيها من طرف السلطات القضائية بهذه المدينة.

خامسا. مساهمة مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية في تمويل بعض الأنشطة والمشاريع

إن بلورة وإنجاز البرنامج الخاص لتحسين التشوير الطرقي وتجهيزات السلامة الطرقية بالمحاور الطرقية الاستراتيجية يعد أحد الإجراءات المواكبة لدخول قانون السير رقم 05-52 حيز التنفيذ في أكتوبر 2010. وقد تم تحديد المحاور الطرقية المعنية بهذه العملية وتوزيع تحمل تكلفة البرنامج ما بين مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية ومديرية الطرق في المذكرة الوزارية رقم 215-31/50043/DE/10/130 بتاريخ 04 غشت 2010.

وبالنظر لكلفة البرنامج وأجل إنجازه لم يكن ممكنا أن تتحمل تكلفته مديرية الطرق وحدها. وبذلك تقرر أن تساهم مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية في تمويله باعتبارها مكلفة بالسلامة الطرقية مع مراعاة المهام الموكلة لكل المديريتين والمشار إليها في المرسوم رقم 2.06.472 صادر في 2 شعبان 1429 (4 غشت 2008) بتحديد اختصاصات وتنظيم وزارة التجهيز والنقل، وذلك فيما يخص دور كل منها في إنجاز.

وقد حددت المذكرة الوزارية السالفة الذكر طريقة إنجاز البرنامج (mode de gouvernance) ودور كل الفاعلين ولم يكن ممكنا أن تقوم مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية بالمساهمة في عمليات التصميم والتخطيط أو التنفيذ وذلك بالنظر إلى المهام الموكلة لكل طرف كما هو مبين في المرسوم المشار إليه أعلاه.

إن تصفية الصفقات المبرمة في إطار هذا البرنامج يعود بالأساس إلى للشركات المكلفة بإنجازه كما أن جودة الأشغال لم تكن أحيانا بالمستوى المطلوب مما حدا بالمديريات الترابية المعنية إلى طلب إعادة الأشغال وتطبيق غرامات تأخير تنفيذ الأشغال (pénalités de retards) في بعض الأحيان.

وكجواب أو تعليق على النقاط الواردة في تقرير المجلس الأعلى بتاريخ 2015/11/24 (الصفحة 12) تجدر الإشارة إلى ما يلي:

- فيما يخص مرحلة تصميم المشروع

قامت المديريات الترابية بعملية تحديد الحاجيات قبل إبرام الصفقات وذلك حسب نوعية الأشغال المراد إنجازها وبالاتماد على معدلات أثمان المسجلة في كل جهة فيما يخص تقدير الغلاف المالي الواجب تخصيصه لكل صفقة مع التفريق بين 2 سيناريوهات: الأول بدون عوائق مالية (hors contraintes budgétaires) والثاني مع الأخذ بعين الاعتبار هذه العوائق.

- فيما يخص مرحلة انطلاق المشروع

إن الطرق المعنية بالأشغال يتم تحديدها مع نقط بداية ونهاية كل مقطع مهني بالأشغال في دفاتر الشروط الخاصة بالصفقات.

يتم العمل بنظام المراحل المختلفة بالنسبة للتشوير الأفقي (marquage routier) من أجل ضمان جودة معينة في الأشغال علما أن شواهد المصادقة (certificats d'homologation) لأغلب الطلاءات المعمول بها لا تتعدى 18 شهرا إلى 24 شهرا. وهي الفترة التي تعتبر بمثابة معدل عمر تواجد هذه الطلاءات على الطرق والذي قد يتغير حسب مستوى حركة السير بها.

- فيما يتعلق بمرحلة التنفيذ

تمت إعادة تقييم الحاجيات بصفة عامة بعد إعطاء أمر الخدمة ببدء الأشغال من أجل ضبط الأشغال حسب الحاجيات مع احترام تام لكناش الشروط الإدارية العامة المتعلقة بالأشغال (CCAG travaux) فيما يخص تفاوت كميات الأشغال المنجزة.

فيما يخص جودة الأشغال وكما هو مشار إليه أعلاه فإن معدل عمر تواجد هذه طلاءات التشوير الأفقي على الطرق لا تتعدى 18 شهرا إلى 24 شهرا والذي قد يتغير حسب مستوى حركة السير بها. وقد قامت المديريات المعنية بإنجاز عمليات المراقبة لهذه الطلاءات مع طلب إعادة إنجازها في حالة ما إذا تبين عدم مراعاتها للمواصفات التقنية المطلوبة وتطبيق غرامات تأخير تنفيذ الأشغال عند الاقتضاء.

استدعت ظروف معينة خاصة الإعداد للزيارات الملكية إنجاز أشغال التشوير الطرقي ببعض المقاطع الطرقية التي أنجزت أشغال التشوير بها في إطار البرنامج المذكور وذلك في إطار صفقات أخرى.