

2^{ème} SEMINAIRE DE DISSEMINATION DES TRAVAUX SUR LA CORRUPTION

capec-sngrc/2013

Date de publication :
Juillet 2013

COMMUNICATION N° 4 : ANALYSE DE LA CORRUPTION DANS LES SECTEURS DES IMPÔTS ET DU TRANSPORT

*Professeur Roch Yao GNABELI, Faculté de Sociologie,
Université FHB, Cocody-Abidjan, Côte d'Ivoire*

Cette note analyse le phénomène de la corruption dans le domaine des impôts et celui du transport routier en Côte d'Ivoire. Elle essaie, par ailleurs, de dégager quelques pistes de solutions pour réduire ce phénomène.

A l'instar de la plupart des pays africains, le développement de la Côte d'Ivoire est contrarié par la fraude fiscale. La fraude fiscale qui se définit comme le fait pour un redevable de se soustraire à ses obligations affecte négativement les recettes de l'Etat qui perd plus de 100 milliards FCFA par an. Face à ce phénomène, l'Etat a pris un ensemble de mesures. Ces mesures concernent : i) l'institution de la facture normalisée ; ii) de l'obligation faite aux imprimeurs de factures de communiquer trimestriellement à la

Direction Générale des Impôts (DGI) l'identité de leurs clients ainsi que les numéros de factures imprimées dans une série ininterrompue ; iii) le renforcement des effectifs des structures de contrôle ainsi que des capacités ; iv) la formation des agents vérificateurs au contrôle des stocks de crédits de Tva ; v) le renforcement du contrôle de la facture normalisée par les contrôles sortie-magasin ; vi) l'application stricte des sanctions pécuniaires et pénales prévues par la loi.

Des mesures spécifiques ont été prises pour les taxes foncières. Elles concernent : i) la mensualisation du paiement de l'impôt foncier, le contribuable pouvant payer son impôt chaque fin du mois de sorte à le supporter plus facilement ; ii) l'abattement

de 25% sur les arriérés d'impôt foncier pour tous les contribuables qui s'acquittent de leurs impôts avant le 31 décembre ; iii) la remise des pénalités en cas de paiement des arriérés avant le 31 décembre.

Toutefois, force est de constater que ces différentes actions ne suffisent toujours pas à éliminer la fraude fiscale qui semble prendre de l'ampleur. L'une des causes majeures de ce phénomène reste la corruption.

La corruption revêt plusieurs formes (Blundo et Olivier de Sardan, 2001) que sont : la gratification, la commission, le piston, la faveur, le népotisme, la rétribution indue, le tribu (ou espèce de péage, y compris le racket, l'usage de biens ou matériels publics à des fins personnelles et le détournement).

Au regard de la typologie ci-dessus, la commission apparaît comme la pratique la plus répandue et la plus caractéristique des transactions fiscales. Il s'agit bien dans le cas d'espèce, pour l'utilisateur, de rétribuer une intervention d'un fonctionnaire lui donnant accès à un bénéfice, une exemption ou à une remise illicite quelconque : l'intervenant prend donc sa « part », en raison du « service » d'intermédiation qu'il a fourni, et/ou du service illégal qu'il a rendu, aux dépens des recettes publiques. L'agent contrôleur des impôts bénéficie ainsi d'une partie des gains illicites qu'il a fait obtenir à l'utilisateur par son intervention, notamment le non-paiement ou la non-application des sanctions.

Au-delà du domaine des impôts, le secteur du transport routier est aussi affecté par des pratiques de corruption et de « racket ». En effet, le secteur du transport routier en Côte d'Ivoire est largement dominé par les opérateurs privés. Les conditions réglementaires de mise en circulation des véhicules et les procédures de contrôle de l'état de ceux-ci, ont contribué au développement des pratiques de corruption et de racket tant dans les locaux des Forces de l'ordre qu'au niveau des barrages routiers urbains et en rase campagne.

Ces pratiques d'extorsion sont plus ou moins visibles au regard des lieux où s'effectuent les contrôles sur les « papiers » des véhicules de façon générale, et en particulier dans les barrages routiers. Ces dispositifs de contrôle routier parfois improvisés, ont conduit soit à des « bavures policières » (assassinats de conducteurs de véhicules de transport en commun par

des Agents de Police), soit à des mouvements collectifs de contestation (allant parfois jusqu'à des arrêts de travail) chez les transporteurs. L'interprétation la plus répandue du comportement des Agents de sécurité est partagée entre l'idée d'une police corrompue et celle d'Agents de police faiblement rémunérés.

Sur la base de cette représentation sociale des conditions de travail des Agents de la Police, le gouvernement ivoirien a procédé en 2001 à une revalorisation de 40 % des salaires des Agents des Forces de l'ordre, en vue de freiner les pratiques de corruption dans le secteur du transport.

Malgré cette hausse substantielle des salaires, le nombre de barrages routiers tant dans la ville d'Abidjan qu'en rase campagne n'a pas connu de réduction significative. Bien au contraire, à la faveur des rumeurs de coups d'Etat à partir de 2001 et surtout de la crise militaro-politique, une prolifération des barrages routiers s'est observée dans les rues de la capitale économique et sur les principaux axes routiers du territoire national. Bien que s'appuyant sur la rhétorique des fouilles des véhicules et des passagers, les chauffeurs des véhicules de transport ont continué à payer des sortes de droit de passage aux barrages routiers.

Au regard de ce qui précède, il apparaît clairement qu'en dépit du fait que les pratiques de corruption au niveau des barrages impliquent au moins les Forces de l'ordre d'un côté et de l'autre côté, la main-d'œuvre du secteur du transport (chauffeurs, apprentis) et propriétaires de véhicules, l'Etat de Côte d'Ivoire n'a mené son action qu'au

niveau des Forces de l'ordre. Il semble, dès lors, pertinent de caractériser empiriquement la corruption dans le secteur du transport et d'esquisser des solutions pour contribuer à lutter à long terme contre ce phénomène en Côte d'Ivoire.

Il apparaît que quelle que soit sa forme, la corruption reste un fait social. En tant que telle, elle présente les dimensions sociales suivantes :

Une dimension idéologique : Sous cet angle, la corruption est sous-tendue par des systèmes d'idées (croyances, idéologies, perceptions, discours) et logiques sociales visant à la légitimer, à la rendre « normale » ou même « naturelle ». Ces systèmes d'idées s'enracinent dans les pratiques et interactions quotidiennes.

Une dimension relationnelle : La corruption est fondée sur deux principaux systèmes de relations. Il s'agit premièrement, des systèmes de relations liées aux différentes appartenances sociales (parenté, amitié, ethnie, parti politique, religion etc.) avec les obligations qu'elles impliquent (don et contre-don, rétribution, redistribution, prise en charge). Deuxièmement, il y a les relations de pouvoir (abus de pouvoir, racket, intimidation).

Une dimension normative et institutionnelle : Il existe deux tendances dans les déterminants institutionnels et normatifs de la corruption. Ces tendances sont : i) premièrement, l'approche du « trop d'Etat » : existence de normes et procédures administratives coûteuses et contraignantes (pression fiscale, rareté réelle ou organisée des services publics, par exemple);

ii) deuxièmement, l'approche de la faiblesse de l'Etat : faiblesses économique et financière (faible niveau de rémunération des fonctionnaires) et faible capacité de régulation (absence de normes, absence d'Etat de droit, difficulté à faire appliquer les lois lorsqu'elles existent.

Une dimension symbolique : Il s'agit ici des manifestations concrètes de la corruption, à travers les comportements et les pratiques sociales, ritualisés ou non, institutionnalisés ou non, chez les acteurs en présence.

Dans le secteur du transport, la corruption se manifeste principalement autour de trois événements à savoir : i) le droit de passage à un barrage routier, ii) le contrôle de la régularité/validité des pièces du véhicules, iii) la gestion des contraventions.

L'analyse des manifestations de la corruption dans les domaines des impôts et du transport routier a mis en évidence quatre dimensions sociologiques du phénomène de corruption. Il s'agit des dimensions relationnelles, idéologiques, symboliques et institutionnelles de la corruption.

1. Au plan relationnel, deux ensembles d'indicateurs sociaux permettent d'apprécier le phénomène. En effet, le constat est que le fonctionnement de la relation entre les transporteurs et les agents de la sécurité publique (police et autres) et de la douane permet d'extraire la relation du cadre formel pour la transformer soit en une négociation (avec gains partagés) soit en une pression ou menace suivi d'extorsion ou de racket. Cette dynamique

(ou flexibilité) relationnelle (basculement dans l'informel ou le fait d'osciller entre le formel et l'informel) apparaît comme l'une des conditions (favorables) acceptées par les transporteurs pour l'exercice de l'activité.

2. Au plan idéologique, la production de documents administratifs exigés par l'Etat est jugée contraignante par les propriétaires et les conducteurs des véhicules de transport en commun. De plus, les propriétaires, les chauffeurs et apprentis de véhicules de transport croient que le respect des conditions de mise en circulation ne peut dissuader les forces de l'ordre de réclamer de l'argent aux barrages routiers. Par ailleurs, étant donné que chauffeurs et apprentis ne sont pas satisfaits des revenus tirés de l'activité, ils construisent la présence des forces de l'ordre comme prétexte pour garder par devers eux (au détriment du propriétaire) une partie de la recette journalière. Les forces de l'ordre autant que les propriétaires, chauffeurs et apprentis pensent que ce qu'ils font et qui est perçu comme « corruption » est aussi pratiqué dans les plus haute sphères de l'Etat. En percevant les chauffeurs de véhicules de transport en commun comme des partenaires, et vice-versa, les forces de l'ordre estiment qu'ils rendent service aux transporteurs qui ne sont pas en règle en leur évitant ainsi la mise en fourrière des véhicules.

3. Au plan institutionnel, le contournement des conditions de mise en circulation d'un véhicule de transport permet parfois de mettre en circulation celui-ci sans achever les procédures officielles. Un autre constat renvoie au fait que l'Etat accepte des véhicules âgés ou défectueux fassent le transport alors que les propriétaires de ces véhicules n'arrivent généralement pas à faire face aux coûts élevés de la mise en état de ces véhicules.

Sur la base des éléments de diagnostic du domaine des impôts et de celui des transports et compte tenu du caractère social de la corruption (inscrit dans les relations sociales et reflétant les niveaux de conception des services publics), la lutte contre la corruption, devrait ajouter aux moyens déjà utilisés, les éléments ci-après.

1. Sur le plan relationnel

–Dans le domaine des impôts, i) Les actions doivent concerner à la fois les agents de l'Etat et les citoyens. Par exemple, améliorer les conditions de vie générales des populations (augmentation des salaires, lutte contre la cherté de la vie) instauration d'un système de sécurité sociale profitable à tous de sorte à réduire l'effet de la logique redistributive à l'origine de la corruption. ii) Ne pas agir séparément (ou isolement) soit sur les Agents des services publics, soit sur les citoyens ou usagers. iii) L'objectivation des relations entre agents de l'Etat et citoyens. Il s'agit ici de réduire au maximum l'effet des facteurs subjectifs (sentiments, obligations morales sociales) lors des interactions entre agents de l'Etat et

citoyens dans le cadre des services administratifs, c'est-à-dire rendre ces relations « impersonnelles », car la corruption résulte généralement de ces facteurs subjectifs. Cela passe par (par exemple) une informatisation des procédures.

–La lutte contre la fraude et la corruption dans le secteur du transport devrait agir à la fois sur les acteurs en interaction (acteurs du transport et Agents de sécurité / contrôle) et non sur un seul des acteurs ;

–La lutte devrait également se concentrer sur les facteurs qui font basculer l'interaction (entre Agents de la Force publique et Transporteurs ou usagers de la route) dans l'informel ou dans la négociation permanente ;

2. Sur le plan normatif et institutionnel

–L'Etat devrait renforcer les capacités matérielles et humaines des institutions (justice et autres administrations) pour veiller à l'application et au res-

pect des règles, et mettre effectivement en œuvre des mesures coercitives consacrées par la loi ivoirienne, la lutte contre l'impunité ;

–L'Etat devrait mettre fin au secteur informel du transport en commun urbain ;

–L'Etat devrait promouvoir et favoriser la création et l'implantation dans les grandes villes, de véritables entreprises modernes de transport en commun ;

–L'Etat devrait inciter les propriétaires de véhicules de transport en commun opérant dans les grandes villes à aller vers la création d'entreprises modernes de transport.

–Les acteurs du secteur (Etat et secteur privé) devraient collaborer à la création d'un observatoire de la corruption dans le transport en Côte d'Ivoire.

3. Sur le plan idéologique

L'Etat devrait prendre des mesures (campagne de communication ou de

sensibilisation) contre l'idée selon laquelle le transport en commun est un secteur de la « débrouillardise ». Par ailleurs, l'Etat devra éduquer, sensibiliser contre la corruption et sur « la chose 'public' », « le civisme fiscal ».

4. Sur le plan symbolique

–L'Etat devrait réorganiser les structures de contrôle (généralisation du contrôle et de l'audit), et rationaliser et simplifier les méthodes de sorte à dévoiler les formes déguisées de corruption, car l'opacité et la complexité des méthodes et procédures sont un terrain favorable à la corruption ;

–L'Etat devrait moderniser les outils de surveillance anti-racket ;

–L'Etat devrait définir et faire respecter les normes d'exercice de l'activité de transport (âge des véhicules, état des véhicules, etc.).

Adresse SNGRC: 27 BP 274 Abidjan 27
Tél: 22 40 50 36
Fax: 22 41 01 67

Adresse CAPEC : 08 BP 1295 ABIDJAN 08
Tél. : 22 44 41 24
Fax : 22 48 51 68
E.mail : capec@afnet.net
Situation géographique :
Boulevard Latrille, près du Lycée Classique d'Abidjan



Ceci est une Communication de la CAPEC et du SNGRC
Maquette : CAPEC-SNGRC
Impression : Reprographie du CIRES

Les points de vues soutenus dans cette lettre ne peuvent être attribués au Comité de Pilotage, à la Direction et aux bailleurs de fonds de la Cellule, ni aux Responsables du SNGRC, mais à leurs seuls auteurs.

*Dr AHOURE Alban Al. E.
Directeur p. i. de la CAPEC*