

L'IMPACT DE LA REDEVANCE DU FONDS DE DEVELOPPEMENT POUR LES INFRASTRUCTURES AEROPORTUAIRES SUR LA MODERNISATION DE L'AEROPORT DE KAVUMU ET LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE LA PROVINCE DU SUD-KIVU

Joseph KITUNGANO WALUMONA

Enseignant à l'Institut Supérieur d'Agroforesterie et de gestion de l'environnement (Kahuzi-Biega), à l'Université Libre de Grands-Lacs/Bukavu et à l'Institut Supérieur de Management de Bukavu, Enseignant-Chercheur en gouvernance et fiscalité.
Bukavu/Province du Sud-Kivu/République Démocratique du Congo

Résumé : Depuis plusieurs décennies, la question de la fiscalité a été toujours au centre des débats dans divers milieux, notamment académique, administratif, politique, des affaires, syndical, etc., mais elle reste toujours sans réponse valable quant à la compréhension de ses rôles. A la recherche des solutions idoines, nous avons préféré présenter le présent article. En effet, la politique du gouvernement et l'efficacité de l'administration fiscale résident sur la gouvernance et le système fiscal (J. Kitungano et al., 2023). Le présent article vise à démontrer, d'une part, les rôles de la redevance en matière des finances publiques et d'autre part, l'importance de l'aéroport moderne dans le secteur de commerce national et surtout international. En matière de commerce international, les moyens de transport le plus utilisé pour le transport des marchandises est la voie maritime et aérienne. La voie aérienne sert surtout le transport des personnes et est plus rapide que d'autres. Certes, l'aménagement d'un aéroport exige de financement important. A la recherche des moyens financiers, certains Etats recourent aux recettes courantes et aux emprunts. D'autres par contre, dont la République Démocratique du Congo, RDC en sigle, recourent au Fonds de développement pour les infrastructures aéroportuaires, IDEF en sigle ou Go-pass en anglais. Pour les Etats caractérisés dans la mauvaise gouvernance dont la RDC, ce fonds est désaffecté dans d'autres dépenses publiques. Au regard de ce détournement de deniers publics qui se présente avec acuité, les questions suivantes méritent d'être posées, à savoir :

- Les recettes de redevance IDEF de la RDC en général et du Sud-Kivu en particulier ont-elles une contrepartie visible ?
- La modernisation de l'aéroport de Kavumu peut-elle contribuer au développement socio-économique dans la Province du Sud-Kivu ?

Partant de démarche hypothético-déductive, nous avons formulé les hypothèses suivantes :

- Les recettes de IDEF n'ont pas de contrepartie visible dans le milieu dans lesquelles elles sont collectées ;
- L'aéroport de Kavumu, une fois modernisé et classé parmi les aéroports internationaux, a les atouts de contribuer au développement socio-économique du pays en général et de la province du Sud-Kivu en particulier.

Pour vérifier ces hypothèses, nous avons recouru à la méthode mixte et à la technique documentaire, d'observation et d'entretien. Ces outils nous ont permis d'aboutir aux résultats selon lesquels qu'il n'existe pas de redistribution de l'IDEF à l'aéroport de Kavumu. Ces résultats nous ont permis de confirmer toutes les hypothèses formulées. Ainsi, recommandons-nous au gouvernement de gérer rationnellement ces recettes dans le respect des principes des finances publiques pour booster l'économie de la RDC en général et de la Province du Sud-Kivu en particulier.

Mots-clés : Impact, redevance, fonds de développement pour les infrastructures aéroportuaires, modernisation, aéroport, développement économique, Kavumu et Sud-Kivu.

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.7972284>



Introduction

Des Etats jeunes en démocratie éprouvent de sérieux problèmes de gestion de la cité. C'est dans ce sens qu'on observe une réelle crise de management et de citoyenneté au sein de l'administration publique en République Démocratique du Congo en général et en particulier la Province du Sud-Kivu en dépit de pléthorique instruments juridiques tant nationaux qu'internationaux (J. Kitungano W, et al., 2023). En effet, la RDC dispose des ressources nécessaires, il faut que les hommes et les femmes aient l'esprit managérial de les gérer d'une manière efficiente et efficace en se basant sur l'innovation (Kitungano W, 2021). De ces ressources, la RDC devrait avoir les avantages de recevoir beaucoup de personnes qui viennent s'approvisionner les matières premières et les produits agricoles. D'autres vont vendre les biens et les services. Dans leurs mouvements, ces personnes utilisent souvent la voie maritime et aérienne. La plus rapide est cette dernière. Pour être fréquentés, les aéroports doivent remplir des normes de sécurité qui rassurent les usagers et les compagnies aériennes. Il s'agit de 04 principes de l'AVSEC qui sont :

- L'aviation civile doit opérer dans un environnement sûr et sécuritaire,
- Développer et mettre en place la législation et les procédures nécessaires pour assurer un environnement sûr et sécuritaire,
- Les mesures de sûreté doivent être compatibles avec les normes de l'OACI,
- Poursuivre et extradier toute personne qui tente ou commet un acte d'intervention illicite (RVA, 2020).

La modernisation d'un aéroport exige de l'investissement conséquent. Beaucoup d'Etats ne disposent pas de moyen financier conséquent, tel que la RDC. Les aéroports sont alors dans un état rudimentaire et en conséquence, peu exploités. En effet, en 2008, la RDC avait battu le record des crashes à telle enseigne que le ciel congolais avait été même surnommé par certains experts de l'aviation civile d'un « cimetière à ciel ouvert », non seulement parce que la plupart des avions qui y opèrent n'étaient aux normes mais aussi suite à la vétusté des infrastructures aéroportuaires de la Régie des Voies Aériennes (RVA), qui était presque en faillite (www.deskeco.com, actualités du 9 juillet 2019, 20h42). Pour surmonter ce problème, le Gouvernement, par le biais du Ministère de Transport et Communication, avait institué en 2009, la redevance dénommée Fonds de Développement pour les Infrastructures Aéroportuaires. Ladite redevance vise à mobiliser les fonds pour la modernisation aéroportuaire, le renouvellement et la maintenance des matériels aéronautiques et les autres équipements nécessaires à la navigation aérienne pour financer la construction des infrastructures aéroportuaires (www.deskeco.com, publié le 09 juin 2019 à 20h42' dans

l'actualité). Depuis lors, la procédure de recouvrement a été déclenchée sur toute l'étendue du pays. L'argent est perçu obligatoirement à l'embarquement auprès des voyageurs des vols nationaux et internationaux, hormis quelques cas isolés. Ce fonds est logé dans un compte transitoire de la RVA et affecté selon le désir des autorités du gouvernement central dans un domaine autre que le secteur de transport et de communication. Ces recettes échappent au contrôle des élus du peuple. Ainsi, dans le cadre de la mission de contrôle parlementaire, des questions orales ont été adressées au ministre de tutelle, mais sans succès. Le média en a aussi fait écho, mais également sans succès. Pour rassurer tous les partenaires que les revenus issus de la perception de cette taxe seront gérés dans la transparence, Azarias Ruberwa Manywa, ministre dudit ministère, note que pour de raisons de transparence et de redevabilité, j'enjoins la RVA d'organiser périodiquement, sur une base semestrielle ou annuelle, des concertations avec les membres du BAR et du CPTA afin de vous venir informés (sic) de l'évolution des projets en cours d'infrastructures aéroportuaires bénéficiant du financement de l'IDEF ainsi que des financements futurs. Le gouvernement, à travers ces concertations, fera ainsi participer vos corporations à l'identification des besoins du pays pour la modernisation des infrastructures aéroportuaires (www.deskeco.com, publié le 09 juin 2019 à 20h42' dans l'actualité). Cette décision est restée inappliquée jusqu'à ce jour et le problème demeure à telle enseigne que la situation s'empire davantage. Lors d'un point de presse, le Directeur Général de la Régie des Voies Aériennes (RVA) avait présenté un rapport accablant sur cette question. Alphonse Shungu Mahungu, à travers la radio Okapi, a dressé le bilan négatif de ses six années à la tête de cette entreprise du portefeuille. Il a révélé que la RVA doit à l'État une somme de 256 milliards de Francs congolais de la taxe sur la valeur ajoutée et a collecté 200 millions de dollars américains de Go-Pass dans 12 ans soit environ 10 à 11% de l'objectif fixé. Il s'est également exprimé sur la problématique de la taxe de fonds de développement pour les infrastructures aéroportuaires (IDEF), instaurée en mars 2009 et payée par tous les passagers qui embarquent dans les vols nationaux et internationaux. Cet argent selon lui, a servi notamment à financer la construction du bâtiment du pavillon présidentiel, la réhabilitation de la piste de l'aéroport international de Ndjili et permettra aussi de financer la réhabilitation de la piste de l'aéroport de Ndolo. Il a fait savoir que les travaux porteront essentiellement sur la réparation de l'asphalte de la piste, 1650 mètres de longueur et 30 mètres de largeur. Au-delà de la piste, l'aéroport de Ndolo bénéficiera également de la rénovation de ces infrastructures dont la tour de contrôle. Le coût d'exécution étant estimé à 5.802.189,66 dollars américains (Radio Okapi, le 02 février 2022 à 19h). Partant du rôle de

redevance, les recettes perçues doivent impérativement être affectées au lieu où elles ont été perçues, ce qui n'est pas le cas en RDC. Joseph Kitungano dit qu'en réalité, l'Etat congolais ne se préoccupe pas souvent du respect des droits civils, politiques, économiques, sociaux, culturels et collectifs de ses citoyens. C'est pourquoi, la majorité de congolais vit dans un environnement inconfortable. Cette mauvaise gouvernance a comme corollaire le sous-développement. Un haut dignitaire, le rapporteur du Sénat, Modeste Mutinga a intitulé son livre « RD Congo : la République des inconscients ». En décembre 2019, le Président de la République, Chef de l'Etat, Monsieur Antoine Tshisekedi Tshilombo déclare à la face du monde « Mboka esi ekufa na yango kala » (le pays est mort depuis) sans qu'il soit en mesure d'apporter des solutions possibles relatives à la promotion des valeurs (J. Kitungano, 2023). Et Dieudonné Bifumanu Nsompfi de renchérir que l'autorité qui reçoit les moyens a l'obligation de les utiliser conformément aux prévisions et, surtout, pour l'intérêt du regroupement. Il n'est pas correct que les moyens collectés auprès et pour le bien de la population soient utilisés par l'autorité pour son intérêt privé ; en agissant ainsi, il (sic) commettrait un péché et principalement un vol, car il (sic) garde par devers lui des biens appartenant au regroupement (Bifumanu, N. 2009). Faute de sécurité aéroportuaire, il s'observe que les avions gros porteurs de compagnies internationales n'atterrissent pas à Bukavu, mais plutôt à Goma au Nord-Kivu, Kamembe au Rwanda, à Bujumbura au Burundi, etc. La province est alors enclavée, fait qui bloque le développement socio-économique et par ricochet de l'accroissement du produit intérieur brut. De ce qui précède, les questions suivantes méritent d'être posées, à savoir :

- Les recettes de redevance IDEF de la RDC en général et du Sud-Kivu en particulier ont-elles de contrepartie visible ?
- La modernisation de l'aéroport de Kavumu peut-elle contribuer au développement socio-économique de la Province du Sud-Kivu ?

Pour répondre à ces préoccupations, nous avons adopté la démarche hypothétique-déductive à travers nos connaissances en finances publiques et en gouvernance. Ainsi, nous avons formulé nos hypothèses de la manière suivante :

- Les recettes de IDEF n'ont pas de contrepartie visible dans le milieu dans lesquelles elles sont collectées ;
- L'aéroport de Kavumu, une fois modernisé et classé parmi les aéroports internationaux a les atouts de contribuer au développement de la province.

Titre 2 : REVUE DE LA LITTERATURE THEORIQUE ET EMPIRIQUE

Titre 2.1. REVUE DE LA LITTERATURE THEORIQUE

La fiscalité : étymologiquement, le terme fisc (qui désigne actuellement l'administration chargée de percevoir les impôts, d'où est tiré l'adjectif « fiscal », vient du mot latin fiscus qui désigne la petite corbeille en osier destinée à recueillir l'argent (Omandji L, 2016). Dans la Rome antique, il désignait une sorte de panier (ou corbeille) dans lequel on récoltait l'argent que les citoyens Romains devaient verser pour le compte du roi. Aujourd'hui, il désigne « l'Administration chargée de la perception des impôts ou le Trésor public (Claude A, 2014). Elle est également l'ensemble des impôts et des taxes perçus par les collectivités publiques (Alain B et al., 2007). Les matières d'impôts s'appellent la fiscalité et celles des taxes s'appellent la parafiscalité. La taxe se définit comme les prix acquittés par l'utilisateur d'un service public, en contrepartie des prestations ou avantages qu'il retire de ce service. La taxe est facultative, c'est-à-dire elle n'est pas due lorsque l'utilisateur ne recourt pas au service. La taxe comprend notamment les taxes parafiscales, les taxes administratives, la redevance, la taxe domaniale, de participation, judiciaire, etc. Dans la pratique, certaines taxes ne sont pas différentes d'impôts faute de contrepartie directe. Le législateur ne peut cependant pas fixer les règles fiscales selon son unique bon vouloir (Christine N, 2012). Il appert que le droit fiscal est plus facile à définir qu'à pratiquer (Martin, C. : 2007). Cette réalité met tout analyste en finances publiques dans une situation perplexe et nous pousse à apporter notre modeste contribution.

2.1.1. La redevance :

La redevance est une somme versée au Trésor public par des personnes morales ou physiques pour avoir bénéficié d'un service de la part de l'Etat pour l'intérêt communautaire. En d'autres termes, c'est la somme versée par un usager d'un service ou d'un ouvrage public, en contrepartie directe d'une prestation (Mementos, 2019). Elle est classée parmi les taxes parafiscales qui sont des prélèvements opérés sur leurs usagers par certains organismes publics ou semi-publics, économiques et sociaux en vue d'assurer leur financement autonome (Tayaye, F. : 2006). Selon Sophie Baziadoly, on peut définir la redevance par trois éléments essentiels :

- La redevance est un prix demandé aux usagers en contrepartie d'un service rendu. Contrairement à la taxe, la redevance n'est exigible qu'à l'égard des usagers qui utilisent effectivement le service.
- Il doit exister une certaine proportionnalité entre le montant de la redevance et le coût du service rendu. C'est ce qu'on appelle le principe de l'équivalence financière : d'après ce principe, le taux de la redevance doit être fixé de telle façon que son produit ne dépasse pas notablement le montant des dépenses de fonctionnement du service.
- Le produit de la redevance doit être affecté au service qui a fourni la prestation (Sophie Baziadoly, 2010). La redevance est facultative et comporte une contrepartie directe et visible. C'est ce qui fait la différence d'avec l'impôt qui est un prélèvement d'ordre général et obligatoire sans contrepartie visible. Au regard de la jurisprudence du Conseil d'Etat et du Conseil constitutionnel, cette notion recouvre l'ensemble des sommes d'argent demandées aux usagers d'un service public, en l'échange d'une prestation délivrée par ce service ou pour l'utilisation d'un ouvrage public, dès lors que ces sommes sont la contrepartie directe du service, et qu'elles ont vocation à seulement couvrir les charges causées à l'administration par ledit service. Ces redevances sont parfois qualifiées de « rémunérations pour service rendu », ce qui fait bien ressortir leur caractéristique principale : celle de contrepartie d'un service (Martin, C. : 2007).

Les redevances sont réclamées en contrepartie d'un service public rendu et généralement à un niveau proportionnel au montant de service (c'est le cas de la redevance audiovisuelle ou des redevances pour l'enlèvement des résidus ménagers, par exemple) (Disle, E. : 1999). En d'autres termes, le montant de la redevance et la valeur du service rendu doivent être équivalents. Son produit doit être affecté au service qui a fourni la prestation (Omandji L, 2016).

2.1.2. Les principes de la redevance

Il existe plusieurs caractéristiques de la redevance, notamment :

- La redevance est à caractère pécuniaire c'est-à-dire qu'elle est payée uniquement en argent et non en nature.
- La redevance a une contrepartie c'est-à-dire elle est une somme versée en contrepartie de l'utilisation d'un service public ou d'un ouvrage public dans le milieu dans lequel elle est prélevée en vue de répondre au besoin de la communauté locale.

- La redevance est proportionnelle : elle donne le droit aux usagers de bénéficier immédiatement des services pour lesquels la collectivité a prévu pour l'intérêt de la communauté.
- La redevance a une équivalence : c'est-à-dire la somme versée a une équivalence financière entre le service rendu et la somme payée dans la redevance (www.glpa-apgl.com, publié le 27/11/2020, consulté le 06/08/2022 à 13h24. Elle n'est pas fixée d'une manière arbitraire dans le souci de maximiser les recettes parafiscales.

En analysant ces principes, il est quelque fois difficile de les confirmer suite à certaines exigences de l'Etat et par rapport aux services attendus. Martin Collet relève qu'il n'est pas rare que des appréciations divergentes puissent être portées sur le point de savoir si celui qui paye le service est bien le seul à en bénéficier. Autrement dit, on peut parfois se demander s'il revient à l'utilisateur ou au contribuable de payer pour le fonctionnement d'un service. Par exemple, d'après le Conseil d'Etat, la somme versée aux gestionnaires d'aérodromes par les compagnies d'aviation pour l'exercice des missions générales de sécurité constitue une imposition. En effet, les missions en cause, notamment exercées par des vigiles employés par les aéroports « ne sont pas exercées directement et principalement au profit des transporteurs aériens », mais bénéficient de manière permanente à l'ensemble des passagers comme des populations survolées, donc servent globalement l'intérêt général. Cela implique que seule la loi peut créer une telle imposition et obliger les compagnies aériennes à verser la somme en cause (Martin C, 2007). Cela étant, les recettes de l'IDEF ne peut jamais couvrir autres dépenses que celles d'investissement et ne peuvent couvrir d'autres dépenses comme celles liées à l'administration, etc.

2.1.3. Les rôles de la redevance

La redevance est classée parmi les taxes parafiscales qui sont des prélèvements opérés sur leurs usagers par certains organismes publics ou semi-publics, économiques et sociaux en vue d'assurer leur financement autonome (www.tousurmesfinances.com, publié le 11/06/2012, consulté le 19/08/2022. Elle est plus transparente que d'autres taxes. C'est dans ce sens que la redevance se distingue de la taxe fiscale : quoique cette dernière soit prélevée à l'occasion du fonctionnement d'un service public, elle n'implique aucun rapport d'équivalence financière entre le service rendu et le montant acquitté (Martin C, 2007). Dans les Etats faisant preuves de la bonne gouvernance, il existe le respect strict des principes des finances publiques c'est-à-dire les recettes collectées sont obligatoirement affectées pour les services prévus. Mais, en RDC, elles sont désaffectées selon le désir de l'Exécutif. Il s'agit alors d'un détournement de deniers publics et par ricochet punissable par la loi. Joseph Kitungano s'interroge sur la contrainte et la sanction à infliger aux délinquants en ces termes : quelle justice en RDC pour condamner l'Etat et les dirigeants très forts politiquement ? Elle est passive, car l'organe de la loi ne cherche pas les infractions auprès des gouvernants et ne saisit pas d'office des dossiers

judiciaires. Tant qu'il n'y a pas de pouvoirs législatif et judiciaire forts, autonomes et responsables pour l'intérêt de la population, il n'y aura pas de développement du pays (Kitungano w, 2019). L'autorité doit ainsi être honnête, transparente et rigoureuse pour qu'elle continue à bénéficier de la confiance du citoyen. Elle doit sévèrement sanctionner, en cas de malversation, ceux à qui on a confié la gestion des moyens à n'importe quel niveau de la hiérarchie, afin d'éviter les réactions du genre. Les dirigeants qui sont au pouvoir gèrent comme des gangsters (Bifumanu, N. : 2009).

2.1.4. Base légale de la redevance

Il ne peut être établi d'impôts que par la loi (Constitution de la RDC, 2011). Dans la plupart des fois, les taxes sont instituées par voie réglementaire c'est-à-dire par le pouvoir Exécutif. Fort logiquement, l'autorité administrative chargée de la gestion d'un service public est libre de créer unilatéralement une redevance, pour couvrir tout ou partie du coût du service, et d'en préciser le tarif comme les institue une redevance doit respecter l'ensemble des principes généraux du droit, tels que le principe d'égalité, ou encore le principe de non-rétroactivité de règlements en outre respecter les quelques textes législatifs et réglementaires qui viennent préciser la manière dont les différents organismes administratifs peuvent être conduits à établir une telle redevance (Martin C, 2007). Tous les actes posés par les ministres créant une taxe sont définitivement promulgués par le Président de la République à travers l'ordonnance-loi. En France par exemple, la Loi organique sur les lois de finances pose le principe selon lequel les redevances perçues au profit de l'Etat sont instituées par décrets en Conseil d'Etat, avant que ces derniers ne soient ratifiés par la Loi (Martin C, 2007). En RDC, le texte légal en vigueur est celui du 13 mars 2018, n°18/003 fixant la nomenclature des droits, taxes et redevances du Pouvoir central et aussi la nomenclature des impôts, droits, taxes et redevances de la province et de l'entité territoriale décentralisée ainsi que les modalités de leur répartition. L'IDEF a été créé par la décision n°RVA/DG/09/2009 (IDEF PASSAGER) et n° RVA/DG/10/2009 (IDEF FRET) du 19 mars 2009 (www.deskeco.com, publié le 09/06/2019, consulté le 10/11/2023). En analysant tous les actes générateurs, il nous revient de constater que l'IDEF n'est pas repris sur la liste et par conséquent n'a pas de base légale raison pour laquelle ses recettes ne sont pas versées dans le Trésor public et ordonnancées par la Direction Générale des Recettes Administratives, Domaniales, Judiciaires et de Participations (DGRAD). Elle est régie par une note de service, un simple acte administratif. De ce fait, il s'agit d'une rançon ou de vol entretenu par l'autorité.

2.1.5. Assiette, taux et procédure de recouvrement de redevance

2.1.5.1.L'assiette de la redevance :

L'assiette de la redevance correspond au service rendu de paiement. Elle est fixée sur base de valeur ou d'utilité de service rendu par l'entité territoriale.

2.1.5.2.Le taux et tarif de la redevance

Il faut signaler que chaque exemple de redevance a son propre taux fixé par l'autorité du milieu d'application et suivant le service rendu.

2.1.6. Sortes des redevances aéroportuaires

2.1.6.1.Les redevances aéronautiques : redevance d'atterrissage, redevance d'éclairage, redevance de stationnement, taxe d'embarquement, taxe fret, redevance de survol et redevance d'accès aux zones réservées (RVA, 2022) ;

2.1.6.2. Les redevances extra aéronautiques : redevances d'occupation des terrains et immeubles, redevances diverses prestations, redevance commerciale, redevance de sûreté, redevance de sauvetage et de lutte anti incendie et enfin la redevance de prolongation d'ouverture d'aéroport (RVA, 2022) ;

2.1.6.3.Redevance d'atterrissage ou d'usage des infrastructures

Cette redevance est due par tout aéronef qui effectue un atterrissage et calculée d'après le poids maximum de l'aéronef au décollage. La décision n° R.V.A./D.G./0039/95 A du 21 avril 1995 qui apporte une modification en précisant que la redevance d'atterrissage est payée en dollars américains suivant les taux ci-après :

- De 1 à 2 tonnes : 10 USD forfaitaire,
- De 3 à 25 tonnes : 3,5 USD par tonne de 26 à 75 tonnes : 7,50 USD par tonne,
- Au-delà de 75 tonnes : 10,50 USD par tonne (RVA, 2020) ;

2.1.6.4.Redevance d'éclairage

Autrement appelée balisage lumineux, la redevance d'éclairage est perçue par l'aéroport pour le contrôle de la navigation aérienne en ce qui concerne l'éclairage des pistes pendant les atterrissages et décollages nocturnes ou de jour lorsqu'il y a mauvais temps. C'est-à-dire que les propriétaires des avions paient cette redevance à la RVA pour le service qu'il les rend qui est celui d'éclairage des pistes à l'atterrissage comme au décollage. Ici aussi, la décision n° R.V.A./D.G./0039/95 A du 21 avril 1995 donne des précisions en ces termes : le taux de la redevance est fixé à 249 USD par atterrissage ou décollage (RVA, 2021) ;

2.1.6.5.Redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers (Taxe d'embarquement)

Due par tout passager embarquant, cette redevance est perçue au profit de la R.V.A. par les compagnies aériennes lors de l'émission du billet. Il est fait obligation à toutes les compagnies

de verser au jour le jour à la RVA les taxes d'embarquement perçues (dans les aéroports). Tout paiement non quotidien doit faire l'objet d'une convention préalable avec la R.V.A c'est-à-dire une somme souscrite par les passagers avant leur embarquement (RVA, 2022) ;

2.1.6.6. Redevance d'usage des installations aménagée pour la réception du fret (taxe fret)

Cette redevance est due pour toute marchandise embarquée ou débarquée. Concernant son taux, pour le trafic international, il est de 0,03 6 USD par kilogramme, tandis que pour le trafic national, il est de 0,009 USD par kg. C'est-à-dire qu'à l'embarquement comme au débarquement de chaque marchandise, cette redevance doit être souscrite en contrepartie du trafic national ou international (RVA, 2022) ;

2.1.6.7. Redevance de survol ou taxe de route

Elle est perçue sur l'usage des aides et services en route gérés par la RVA quelles que soient les conditions dans lesquelles le vol est accompli et quel que soit le point de départ et la destination. C'est-à-dire que c'est une souscription due aux aides et services qu'offre la RVA pendant le vol. La somme à payer est déterminée en fonction d'une part de la masse maximale de l'aéronef autorisé au décollage et de la distance parcourue (RVA, 2021).

2.2. Rôle de l'IDEF

Cette redevance a pour but de servir à la modernisation aéroportuaire, au renouvellement et à la maintenance des matériels aéronautiques et autres équipements nécessaires à la navigation aérienne (www.deskeco.com, publié le 09/06/2019, consulté le 10/11/2023).

2.3. De redevable IDEF

Qui est redevable de la redevance de Go-pass ? Tout passager à bord d'un aéronef faisant la ligne à l'intérieur du pays comme à l'étranger et aussi le fret embarqué ou débarqué en vol international ou national. Dans la pratique, cette mesure dispense quelques catégories de personnes, notamment les personnels de la MONUSCO voyageant à bord de leur aéronef, les diplomates, les chefs de l'Etat, etc.

2.4. De taux et tarif

Les taux de l'IDEF sont fixés comme suit :

10 USD par personne pour les vols nationaux (à l'intérieur du pays) ;

50 USD par personne pour les vols internationaux (RVA, 2020).

Pour éviter la tracasserie auprès des passagers, le gouvernement a préféré mettre en place certains mécanismes pour le paiement de l'IDEF. Il décide que l'IDEF soit incorporé dans le prix du billet d'avion à partir du 5 juillet 2019. Ainsi, le ministre de transport et communication, Monsieur Azarias Ruberwa a adressé à la présidence du Board of Airlines

Reprentatives (BAR) une lettre de la procédure d'harmonisation commune en matière de recouvrement. Ainsi, il a été convenu avec l'OACI et l'IATA que désormais, le tarif de l'IDEF sera incorporé dans le prix du billet. Pour le ministre, la comparaison internationale des taxes internationales d'aéroport appliquées au plan africain et en dehors du continent montre que l'incorporation de l'IDEF portera le total de toutes les taxes incluses dans le billet de 69 \$ à 119, montant inférieur à la moyenne africaine située à 123 \$ (www.deskeco.com, publié le 09 juin 2019 à 20h42 dans l'actualité.

2.5. Exigibilité

La redevance de la Go-pass se paie juste avant l'embarquement des biens ou avant débarquement de la personne en cas de non-paiement lors de débarquement.

2.6. Fait générateur

Le fait générateur de Go-pass est l'embarquement des personnes et des biens hormis quelques personnes exemptées.

2.7. Fonctionnement de la RVA

La RVA est une société commerciale, créée par Décret n°09/11 du 24 avril 2009 portant mesures transitoires relatives à la transformation des entreprises publiques, et à titre transitoire une entreprise de portefeuille. Elle gère 54 aéroports et aérodromes. Il existe quatre aéroports internationaux, à savoir : Ndjili à Kinshasa, Luano à Lubumbashi, Bangoka à Kisangani et Kisango de Goma. En réalité, ils ne remplissent pas des conditions acceptables au standard international, car certains faits sociaux laissent à désirer.

3. REVUE DE LA LITTERATURE EMPIRIQUE

Edgard Uleme dans son article publié en 2013, intitulé Fonds de développement pour les infrastructures aéroportuaires (IDEF) et son impact sur le développement socio-économique à Lubumbashi ; a expliqué les rôles de Go-pass et a évalué son impact. L'auteur a constaté le faible impact à l'aéroport de Luano, jonché des nids de poule au moment où la RVA mobilise des recettes importantes. Il a constaté l'inaction dans le processus de suivi des recettes générées par la RVA. Il ne voit pas la nécessité de continuer à percevoir les recettes qui ne font qu'enrichir les autorités politiques de Kinshasa au détriment des populations du milieu. Il a fustigé la base juridique de Go-pass, instituée sur base d'une note de service au lieu d'un arrêté ministériel, raison pour laquelle les députés nationaux voulaient supprimer ladite redevance, mais en vain. Il a proposé la gestion des recettes de Go-pass au niveau provincial en engageant les dépenses suivant les besoins pressentis.

Kabeya Lumulwabo (2017), son mémoire intitulé : Quelle politique de gestion de Fonds de développement pour les infrastructures aéroportuaires à Kananga ? Sa question de recherche est de savoir la manière dont les recettes de Go-pass sont collectées et affectées. Il a formulé son hypothèse selon laquelle les recettes sont systématiquement détournées et ne répondent pas aux besoins du milieu. De ce fait, il propose sa suppression. L'auteur a présenté le rapport accablant de la situation de l'aéroport de Kananga qui est dépourvu d'équipements nécessaires, de la salle d'attente, etc. C'est dans ce sens que les avions y atterrissent rarement. En conséquence, la province reste pauvre économiquement suite à son enclavement alors qu'elle regorge d'énormes richesses naturelles. Il déplore le manque de formation des agents pour s'adapter à la nouvelle technologie au cas où la RVA serait dotée de matériels modernes.

Munguakonkwa Namegabe (2022), dans son travail intitulé la redevance du fonds de développement pour les infrastructures aéroportuaires et son impact sur le développement économique à Bukavu, fait ressortir la mauvaise gestion de fonds perçus. Au regard de ses questions de recherche, il a émis ses hypothèses suivantes : les recettes de Go-pass n'ont pas de contrepartie et il s'agit de pur détournement des deniers publics et/ou d'une rançon en violation des principes des finances publiques ; Le Go-pass n'a pas de base légale et les recettes ne sont pas ordonnancées par la DGRAD, faute d'acte générateur repris dans l'Ordonnance-Loi n°18/003 du 13 mars 2018 fixant la nomenclature des droits, taxes et redevances du pouvoir central ; L'aéroport de Kavumu est le levier de développement socio-économique de la Province du Sud-Kivu au cas où il est retenu comme aéroport international pour recevoir les vols nationaux et internationaux. Au niveau national, il ressort du constat que le chiffre d'affaires réalisé est de l'équivalent de 800.000.000 dollars américains, montant important devant couvrir 800 km des pistes asphaltées, selon la déclaration des experts en pont chaussée, 1 million de dollars par km. A Bukavu, les recettes moyennes annuelles s'élèvent à 74.300 \$. Depuis 2009, par extrapolation, les recettes de l'IDEF Bukavu s'élèveraient à 965.900 \$. Cette somme est non négligeable pour élargir la piste, moderniser les équipements, assurer les maintenances des matériels aéronautiques, etc. Il ressort de son constat que l'aéroport de Kavumu est dans un état impraticable et ne peut en conséquence recevoir les gros porteurs. Il se pose la question s'il faut continuer à payer la redevance sans contrepartie.

Martin Collet dans son livre de droit fiscal, évoque les éléments très importants relevant d'une part la transparence de la redevance et d'autre part, sa surimposition. Il est parti d'un exemple « du coût du péage autoroutier ou encore le prix du ticket d'entrée à la piscine municipale illustrent ce type de prélèvement ; seuls les usagers du service l'acquittent, en échange de la prestation dont ils bénéficient. Toutefois, si le tarif d'accès à la piscine devenait exorbitant au regard du service proposé, permettant de couvrir non seulement le coût de fonctionnement de la piscine elle-même mais aussi le coût d'autres services assurés par la collectivité publique, il serait analysé comme une véritable imposition (le surcoût n'ayant aucune contrepartie directe réservée aux seuls usagers ayant acquitté leur redevance). Les nageurs se trouveraient ainsi redevables d'un impôt créé en toute illégalité par l'administration. Le Conseil constitutionnel a très légèrement assoupli les critères d'identification de la catégorie des redevances (au détriment, donc, de celle des impositions) en estimant que la « contrepartie directe » dont bénéficient normalement ceux qui acquittent une redevance pouvait être seulement à venir. Une redevance perçue par les services d'un aéroport peut ainsi servir à financer des investissements futurs de modernisation des infrastructures. En outre, d'après cette même décision, une certaine forme de compensation du déficit lié à une redevance par les bénéfices dégagés grâce à une autre redevance semble parfois possible. Le Conseil admet en effet la modulation du tarif de la taxe d'atterrissage (qui est pointe, alors même que le service rendu est similaire et, surtout, que cette surtaxe pourra engendrer des bénéfices réalisés auprès de ceux choisissant d'atterrir aux heures de pointe (Martin C, 2007).

4. PRESENTATION DU MILIEU ET ETAT DE L'AEROPORT DE KAVUMU

Les travaux de construction ont commencé en 1967. En 1969, sera intervenu le premier atterrissage sur la piste, connue sous le nom de l'aéroport Michel Michombero, à l'honneur du Président burundais. Ce dernier avait consenti d'efforts d'ouvrir l'aéroport en faveur de bombardiers congolais T28 venus mater la guerre de Jean Schramm en 1967. Il va changer de nom pour devenir désormais l'aéroport de Kavumu. Il est situé à 35 km de la ville de Bukavu en territoire de Kabare, à la longitude 28° 49'00' et 2° 18'00''. L'altitude est de 1725m. La piste a une longueur de 2000m et 45m de largeur). Il existe deux tarmacs : au Nord 100 x 60 et au Sud 200 x 100m. Les six bretelles qui relient la piste d'atterrissage aux tarmacs ; les bandes de sécurité en herbes mesurent chacune 52,5m (Munguakonkwa N, 2022). Le rapport de la RVA renchérit en ces termes et fait un état de la situation alarmante que voici :

- L'aéroport connaît actuellement 48 mois de salaire non payés (sic) de 2007-2022

- La détérioration accentuée de l'état de la piste, du tarmac Nord, d'où la nécessité d'un rechargement ;
- La dégradation de deux bandes de sécurité due par la circulation des engins de la MONUSCO et de la Garde Républicaine ;
- Le manque d'aide Radio électrique ;
- La Tour de Contrôle étant située presque au seuil 35, ne permet pas au contrôleur de voir de l'autre bout de la piste (Seuil 17), et nos espoirs restent tournés vers le MONUSCO pour déplacer cette tour et la placer de préférence du côté de l'héliport pour permettre au contrôleur de bien voir les deux extrémités de la Piste ;
- Pas de formation pour les agents BNA ;
- L'aéroport n'étant pas clôturé, ce qui permet l'intrusion des irréguliers dans les zones réglementées. Par ailleurs, la clôture érigée par la MONUSCO du côté de NDB, a limité sensiblement la traversée de la piste d'envol.
- L'aéroport n'étant pas clôturé, ce qui permet l'intrusion des irréguliers dans les zones réglementées. Par ailleurs, la clôture érigée par la MONUSCO du côté de NDB, a limité sensiblement la traversée de la piste d'envol ;
- Manque d'équipements appropriés à la circulation aérienne et aides à la Navigation ;
- Manque d'une Tour de contrôle propre à la RVA ;
- Renforcer le moyen de communication sol-sol pour que chacun de ces services se communiquent ;
- Nombre très insuffisant d'ATC (Rapport mensuel, 2023).

Aucun avion ne fait le trafic en dehors du pays. De ce qui précède, il ressort du constat que la RVA est en difficulté de gestion alors qu'elle génère des recettes non négligeables qui devraient lui permettre de se doter des matériels, même des avions. A ce jour, les avions de la compagnie nationale Congo Airways sont croulés au sol. La compagnie est en veilleuse. Cette faiblesse donne l'occasion aux compagnies des pays limitrophes de faire les affaires florissantes. Or, vers 1970, Air Congo fut la plus puissante compagnie en Afrique, qui n'avait pas connu de crash jusqu'à sa disparition, dernièrement inexistante et qui vient d'acquiescer quatre avions pour de vol intérieur (Kitungano, W. 2016), lesquels avions sont en panne.

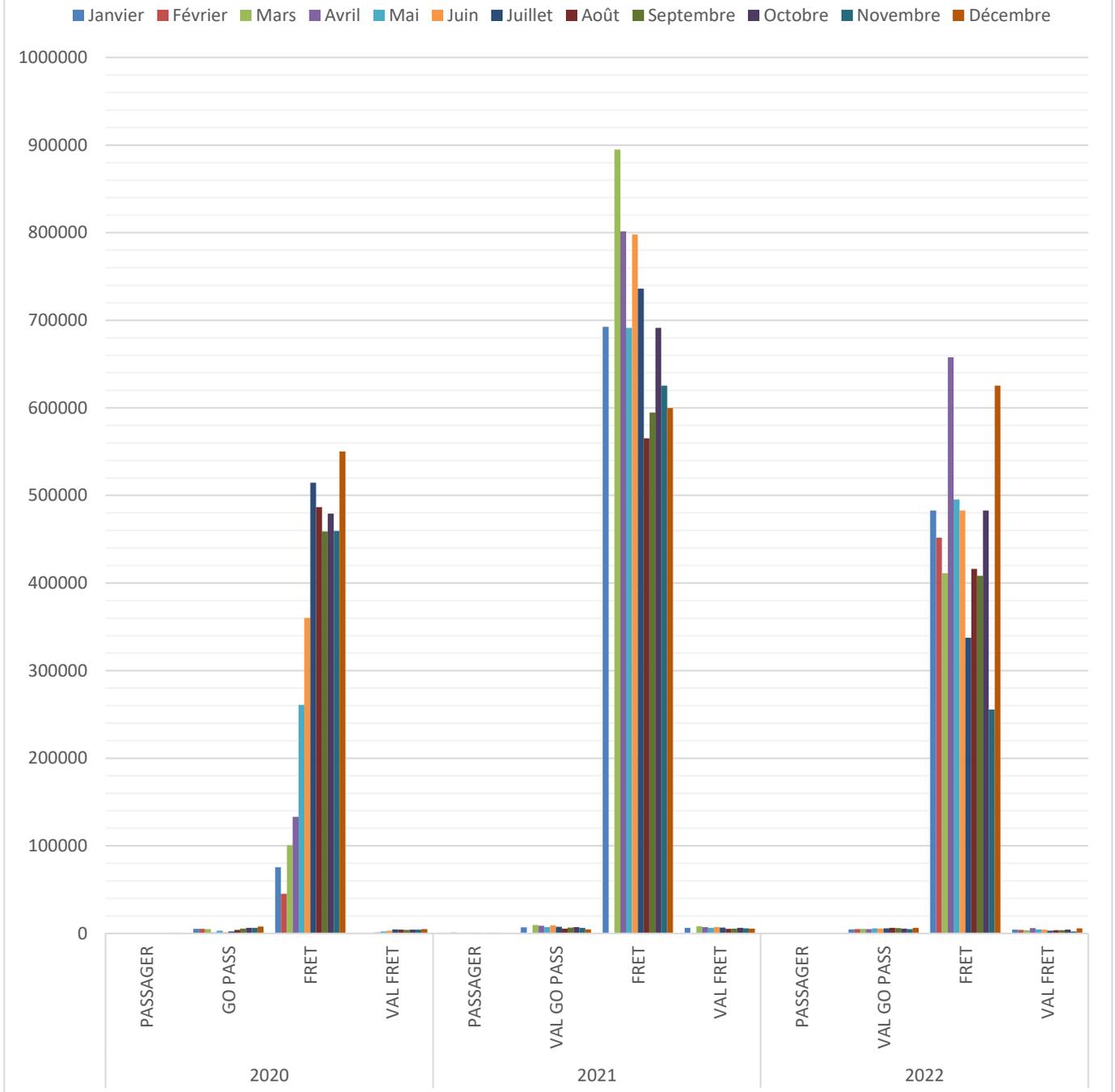
5. METHODOLOGIE DE RECHERCHE

La méthode mixte et la technique documentaire, d'observation et d'entretien nous ont servi de recueillir les données. Par rapport à la technique documentaire, nous avons exploité les états comptables, les rapports de service, les livres, les mémoires et autres documents tirés dans le site web. La technique d'entretien nous a permis d'entrer en contact avec 8 agents de la RVA et 20 passagers qui nous ont expliqué le fonctionnement et les difficultés de la RVA. La technique d'observation nous a permis d'observer l'état de la piste en dégradation et les mouvements de trafic aérien de loin très réduit par rapport à ceux de Kamembe, Goma, Kigali, Bujumbura, etc. Il est regrettable de constater qu'au cours d'un mois, le nombre de passagers est très inférieur, voire même, inférieur à la situation journalière d'un aéroport international de certains pays limitrophes dont le Rwanda, Kenya, Tanzanie, etc.

6. ANALYSE DES DONNEES

MOIS	2020				2021				2022			
	PASSAGER	GO PASS	FRET	VAL FRET	PASSAGER	VAL GO PASS	FRET	VAL FRET	PASSAGER	VAL GO PASS	FRET	VAL FRET
Janvier	514	5140	75556	680	709	7090	692586	6322	468	4680	482699	4406
Février	525	5250	45200	406,8	0	0	0	0	483	4830	451876	4129
Mars	506	4860	100700	906,3	977	9770	894786	8150	515	5150	411140	3757
Avril	96	960	133142	1198,28	864	8640	801516	7305	484	4840	657725	6031
Mai	322	3220	260873	2234,86	698	7260	691471	6298	567	5670	495299	4522
Juin	130	1300	360126	3241,13	884	9200	797953	7255	548	5480	482698	4401
Juillet	218	2180	514700	4632,3	732	7480	736150	6702	591	5910	337603	3082
Août	396	3960	486738	4380,64	554	5540	565145	5160	637	6370	416139	3800
Septembre	537	5420	458883	4129,95	677	6770	594649	5425	603	6030	408290	3738
Octobre	631	6310	479344	4363	698	7260	691471	6298	548	5480	482698	4401
Novembre	648	6480	459486	4192	633	6330	625241	5689	482	4820	255554	2337
Décembre	759	7770	550198	5016	467	4670	599588	5467	633	6330	625241	5689
TOTAUX	5282	52850	3924946	35381,26	7893	80010	7690556	70071	6559	65590	5506962	50293

Titre du graphique



7. DISCUSSION DES RESULTATS

Les recettes annuelles comptabilisées en matière d'IDEF des passagers et des bagages s'élèvent respectivement à 52.850 \$ et 35.381,26 \$ pour 2020 ; 80.010 \$ et 70.071 \$ pour 2021 et 65.590 \$ et 50.293 \$ pour 2022. La situation annuelle des passagers se présente respectivement de 5.282 pour 2020, 7.893 pour 2021 et 6.559 pour 2022. Les résultats relevés par Munguakonkwa (2022) font état de 78.430 \$ en 2019, 52.860 \$ en 2020 et 91.610 \$ en 2021, soit une moyenne de 74.300 \$. La projection faite depuis son institution en 2009 jusqu'en 2022 donne une estimation de 965.900 \$. Il ressort du constat que le trafic est très faible, impactant négativement sur les recettes de l'IDEF. Le trafic observé fait la ligne de l'intérieur surtout Shabunda et Goma. D'où la nécessité de moderniser l'aéroport de Kavumu pour recevoir régulièrement les aéronefs en provenance de Lubumbashi, Kinshasa et la ligne internationale.

8. ANALYSE DES VARIABLES

La variable indépendante est les mouvements des trafics aériens, transportant beaucoup de passagers et marchandises tandis que la variable dépendante est les recettes générées. Il ressort du constat que plus les vols sont intenses, plus les recettes croissent et inversement. La sécurité de l'aéroport et des aéronefs influence très significativement le comportement des passagers et des compagnies aériennes.

9. AVANTAGES DE TRANSPORT AERIEN

Le transport aérien est un vecteur de développement socio-économique. Il permet aux usagers de faire des opérations commerciales dans un temps record. Les passagers se ravitaillent les produits et marchandises. Les populations locales écoulent facilement leurs marchandises et s'approvisionnent les biens dont elles ont besoin. Les hôtels sont occupés, les restaurants sont en mouvement, les marchés sont inondés des marchandises, les malades, les enseignants et les visiteurs ont la facilité de transport, les visas sont écoulés facilement, le carburant est consommé quotidiennement, les prestataires de service comme les taximen, les commissionnaires, les professionnelles de sexe, etc., se retrouvent dans leurs professions et affaires, le trésor public est renfloué par les recettes des impôts et taxes issus des transactions commerciales. En effet, il ressort du constat que l'économie de beaucoup de pays est florissante disposant des aéroports modernes dont le Rwanda, Ethiopie, Kenya, Afrique du Sud, Tanzanie, Zambie, Dubaï, etc. Mais, elle est faible pour les pays non fréquentés par les fournisseurs et vendeurs. A Kinshasa par exemple, la fréquence des trafics des compagnies internationales ne dépasse pas 25 vols par jour alors qu'elle est de loin supérieure pour les pays précités, où les mouvements des aéronefs en transit sont très intenses la nuit comme le jour. C'est dans ce sens qu'en observant les mouvements des passagers de Rwandair (Rwanda) en destination ou en retour de l'étranger, la plupart d'eux sont des congolais.

CONCLUSION

Le secteur de transport aérien est un vecteur de développement. Beaucoup de pays organisés dans le secteur de transport se sont développés alors qu'ils ne disposent pas assez de ressources naturelles comme celles de la RDC. Il appert que les trafics intenses à bord desquels se trouvent des passagers et bagages sur les lignes nationales et internationales contribuent très positivement à l'accroissement de produit intérieur brut. Il faut de moyens conséquents pour moderniser un aéroport. Le moyen le plus sûr est la redevance dénommée IDEF. En cas de bonne gouvernance, la RVA pourra générer des recettes énormes pour se doter des matériels modernes, des aéronefs et autres. Vu la modernisation de l'aéroport, le trafic sera intense. La RVA aura ainsi la capacité financière de surmonter tous les problèmes observés depuis belle lurette. Les retombées seront certes incommensurables de la part du gouvernement, des particuliers et des entreprises pour booster l'économie de la RDC en général et de la Province du Sud-Kivu en particulier.

REFERENCES / BIBLIOGRAPHIE

- [1] A. Beitone et al.(2016). Dictionnaire de science économique, Paris, Armand Colin,
- [2] Bugeme, Z. et al. (2023). Comprendre la société civile en République Démocratique du Congo, J. Kitungano, in Citoyenneté et développement : Mythe ou réalité en République Démocratique du Congo ?, Bukavu, CERUKI,
- [3] C. Noel. (2012). L'essentiel du droit fiscal, Paris, Ellipses,
- [4] Constitution de la République Démocratique du Congo telle que modifiée par la Loi n°11/002 du 20 janvier 2011 portant révision de certains articles de la Constitution de la République Démocratique du Congo du 18 février 2006,
- [5] D. Bifumanu, N. (2009), La spiritualité de l'impôt, Kinshasa, CADICEC,
- [6] E. Disle. (1999), Droit fiscal, Manuel et application, Paris,
- [7] J. Kitungano, W. (2016). Quelle citoyenneté pour le développement intégral des congolais ?, Kampala, Blessing,
- [8] J. Kitungano, W. (2019). La responsabilité de l'Etat en matière de protection sociale de l'enfant. Quelle thérapie pour une gouvernance en République Démocratique du Congo ?, Bruxelles, Arno,
- [9] J. Kitungano, W. (2021). Crise de citoyenneté et sous-développement en République Démocratique du Congo, Bruxelles, Arno,
- [10] J. Kitungano, W. et al. (2023). L'incidence fiscale sur la croissance économique de petites et moyennes entreprises à Bukavu, www.ijsmes.com, ISSN : 2791-299X
- [11] J. Kitungano, W. et al. (2023). Déterminants d'accès à l'emploi public de jeunes universitaires à Bukavu, www.ijsmes.com, ISSN : 2791-299X
- [12] J. Omandji, L. (2016). Manuel des finances publiques, Kinshasa, Presses Universitaires du Congo,
- [13] M. Collet. (2007). Droit fiscal, Paris, Presses Universitaires de France,
- [14] Mementos. (2019). Les finances publiques en 20 leçons, Paris,

- [15] Munguakonkwa, N. (2022), La redevance du fonds de développement pour les infrastructures aéroportuaires (Go-pass) et son impact sur le développement économique à Bukavu, Mémoire, ISM, Bukavu ;
- [16] Régie des Voies Aériennes, Rapport de service, 2020, 2021,2022
- [17] S. Baziadoly. (2010). Systèmes fiscaux comparés, Paris, Ellipses,
- [18] T. Fafay. (2005). Manuel de science et technique fiscale, Kinshasa,
- [19] www.desco.com,
- [20] www.gipa-apgl.com,
- [21] www.toutsurmesfinances.com.