



LES REVENUS DES TAXES PROVINCIALES DU SECTEUR MINIER ET LEURS AFFECTATIONS DIX ANS APRES, QUEL IMPACT ?

THE
CARTER CENTER



«Ce rapport est rendu possible par le soutien généreux du peuple britannique à travers le DFID from the british people, en collaboration avec le centre carter.

Le contenu de ce rapport ne reflète pas forcément les avis du centre carter ni du
Gouvernement Britannique»

Aout 2018

LES REVENUS DES TAXES PROVINCIALES DU SECTEUR MINIER ET LEURS AFFECTATIONS DIX ANS APRES QUEL IMPACT ?

«Ce rapport est rendu possible par le soutien généreux du peuple britannique à travers le
DFID from the british people, en collaboration avec le centre carter.
Le contenu de ce rapport ne reflète pas forcément les avis du centre carter ni du
Gouvernement Britannique»

Août 2018

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	
1	1
LISTE DES ACRONYMES.....	3
REMERCIEMENTS.....	3
RESUME EXECUTIF	4
0. INTRODUCTION.....	6
0.1. Contexte et justification	6

0.2 But et Objectif de la recherche	7
0.3 Méthodologie et délimitation de la recherche.....	7
Chapitre I : Quid de la légalité des taxes sur la voirie et drainage et sur les concentrés	10
I.1 Première tendance : Les taxes sont illégales	10
I.2 Seconde tendance: Les taxes sont légales.....	11
Chapitre II : Comparaison entre les estimations des deux taxes provinciales et les données ITIE-RDC	13
II.1 Taxe sur les concentrés.....	13
II.2 Taxe sur la voirie et drainage.....	15
Chapitre III : Mode de perception des taxes provinciales	17
III.1 Mode de perception réglementaire	17
Avantages et limites du mode de perception réglementaire	18
a. Avantages.....	18
b. Les limites du mode réglementaire	18
III.2 Mode de perception non réglementaire	18
Avantage et inconvénient de mécanisme non réglementaire	19
a. Avantage	19
b. Inconvénient	19
III.3. Mécanisme de répartition	20
III.4 Aperçu sur les Revenus collectés pour les deux taxes.....	21
III.5 Affectation des revenus issus de deux taxes	22
Taxe voirie et drainage	22
Taxe sur les concentrés.....	23
III.6 Les budgets provinciaux et les deux taxes.....	24
III. 7 Données recueillies auprès des entreprises de constructions des routes	25
SAFRICAS.....	25
SWANEPOEL.....	25
L’OFFICE DE VOIRIE ET DRAINAGE	25
L’AGENCE CONGOLAISE DE GRANDS TRAVAUX	26
EGMF.....	26
V RECOMMANDATIONS.....	27
Aux Gouvernements provinciaux du Lualaba et du Haut Katanga :	27
Aux Assemblées provinciales :	27
Au Secrétariat Technique de l’ITIE.....	27
ANNEXE 1	29
ANNEXE 2	34

LISTE DES ACRONYMES

ACIDH	: Action Contre l'Impunité pour les Droits Humains
ACGT	: Agence Congolaise des Grands Travaux
CHEMAF	: Chemical of AFrica
CEEC	: Centre d'Evaluation, d'Expertise et de Certification
DFID	: Department For International Development
DRKAT	: Direction Provinciale des Recettes du Katanga
DRLU	: Direction Provinciale des Recettes de Lualaba
EGMF	: Entreprise Générale Malta Forrest
ETD	: Entité Territoire Décentralisée
FONER	: Fonds National pour l'Entretien Routier
IBGDH	: Initiative Bonne Gouvernance et Droits Humains
ITIE	: Initiative pour la Transparence des Industries extractives
KCC	: Kamoto Copper Company
KPMG	: Klynveld Peat Marwick Goerdeler
ONG	: Organisation Non Gouvernemental
OVD	: Office national de Voirie et Drainage
RDC	: République Démocratique du Congo
SNCC	: Société Nationale de Chemin de fer Congolais

REMERCIEMENTS

L'Action Contre l'Impunité pour les Droits Humains et l'Initiative Bonne Gouvernance et Droits Humains tiennent à remercier Messieurs Petrus YAV, Christian SAPU, Donat KAMBOLA Jean Claude AMISI, Roger MUNYING, Donat MPIANA, mesdames Vivianne Mwanza, Sandra MAKONGA, Sarah MVITA, Yvette NSANGANA et Mireille KELEKU pour avoir rédigé ce rapport.

Elles remercient de manière particulière Messieurs Fred KIMONGE, Ismael TUTU ainsi que madame Nicole MANDESI pour leur contribution considérable dans la réalisation de ce rapport.

L'ACIDH et l'IBGDH remercient toutes les personnes qui ont contribué à la production de ce rapport qui vise à améliorer la gouvernance des revenus issus des taxes minières provinciales.

Enfin, elles adressent leur gratitude au Centre Carter pour son appui technique et financier.

ACIDH et IBGDH

RESUME EXECUTIF

Ce rapport présente les résultats de la recherche effectuée par l'ACIDH et l'IBGDH et porte sur la voirie et drainage et la taxe sur les concentrés avec l'appui technique du Centre Carter et financier de DFID. Ces deux taxes d'intérêt provincial ont été instaurées par l'exprovinde du Katanga qui, privé d'une partie de la rétrocession de 40% de la Redevance minière et de la retenue des 40 % de part des recettes à caractère national allouées aux provinces conformément à l'article 175 de la constitution, a voulu ainsi remédier aux impacts négatifs causés par l'exploitation minière. Elles ont été créées respectivement par l'Edit n° 001 du 20 mai 2008 portant création de la taxe provinciale d'intervention en matière de réhabilitation des infrastructures urbaines de voirie et drainage ainsi que des routes urbaines d'intérêt provincial ; et par l'Edit n° 001 du 20 avril 2010 portant création de la taxe provinciale sur les produits miniers concentrés destinés à l'exportation.

La première avait pour objectif d'aider la province à faire face à la détérioration des routes due au passage des véhicules transportant les minerais et la seconde visait à décourager les exportations des produits concentrés grâce à la création des unités locales de transformation des concentrés et pour la constitution des gisements artificiels tel que prévu dans l'article 1 point 25 du Code Minier.

La présente étude analyse le fondement légal de ces deux taxes ainsi que les mécanismes de collecte, de répartition et d'affectation de leurs revenus, en vue d'en évaluer l'efficacité. Elle couvre la période allant de 2012 à 2017.

Elle présente aussi la comparaison entre les estimations des paiements de ces flux faite par les équipes de recherche de l'ACIDH et de l'IBGDH, basé sur les données des exportations fournies par la division provinciale des mines, avec les données contenues dans les rapports ITIE et propose, le cas échéant, des explications aux écarts positifs et négatifs constatés.

A l'issue de cette analyse, l'équipe de recherche est arrivée aux résultats suivants :

- Les deux taxes provinciales sont légales sur pied de la disposition constitutionnelle qui donne pouvoir aux provinces de légiférer sur certaines taxes d'intérêt provincial ;
- Le recours par la province du Katanga au paiement anticipatif ;
- L'instauration de la taxe sur les concentrés n'a pas découragé les opérateurs miniers à exporter les minerais concentrés ;
- La perception des deux taxes par les Ministères provinciaux des Finances et des Mines du Lualaba en lieu et place de la DRLU;
- L'absence dans le domaine public des accords contractés entre les entreprises et le gouvernement provincial sur les pratiques des paiements anticipatifs et sur la constitution des provisions ;
- L'affectation des revenus de la taxe sur la voirie à d'autres fins que celles prévues par l'Edit l'instituant ;
- Le refus par les gouvernements issus du démembrement de reconnaître les accords contractés par leurs prédécesseurs sur les paiements anticipatifs et l'application du taux préférentiel de 60USD/tonne ;
- Les Rapports ITIE-RDC ne renseignent pas les détails sur les paiements anticipatifs de ces deux taxes. Il n'est donc pas possible de connaître la totalité des montants payés anticipativement par les entreprises, leur affectation exacte ainsi que l'évolution des compensations qui leurs sont faites par les gouvernements provinciaux,
- L'absence d'une raison expliquant la clé de répartition appliquée actuellement sur la taxe sur la voirie et drainage entre la Province du Lualaba 70% et 30% pour la Province du Haut-Katanga.,

A l'issu de cette analyse, les chercheurs ont formulés des recommandations à l'attention des autorités exécutives et des législatives des provinces du Lualaba et du Haut-Katanga en vue de l'amélioration de l'impact des revenus issus des deux taxes conformément aux objectifs de leur création et au secrétariat technique de l'ITIE pour une meilleure présentation des données sur les taxes provinciales, particulièrement sur les éléments liés aux paiements anticipatifs.

0. INTRODUCTION

0.1. Contexte et justification

Dans l'objectif de relancer l'économie nationale en général et le secteur minier en particulier, la République Démocratique du Congo (RDC) a, au début des années 2000, ressenti le besoin de libéraliser le secteur minier qui n'était plus à même de contribuer significativement au budget de l'Etat à cause du surendettement, de la mauvaise gestion ainsi que de la vétusté des outils de production. En Juillet 2002, avec l'appui de la Banque Mondiale, le Gouvernement congolais a mis en place un Code Minier incitatif dans le but d'attirer les investisseurs étrangers dans ce secteur qui n'était jusque-là dominé que par de grandes entreprises étatiques.

Cette nouvelle législation a justement permis à de nombreuses grandes entreprises minières privées d'investir dans le secteur en RDC, ce qui a relancé la production des principaux métaux avec, comme conséquence, l'accroissement de la production de cuivre et de cobalt. A titre d'exemple, la production de cuivre est passée de 300 000 tonnes en 2009 à 1 069 038 tonnes en 2015¹.

Malheureusement, cet afflux des investisseurs et cet accroissement de la production n'ont pas toujours été accompagnés des retombées économiques, sociales et financières escomptées, particulièrement pour les Provinces et autres entités territoriales décentralisées qui connaissent l'exploitation et cela, malgré le fait que la loi n° 007/2002 du 11 Juillet 2002 portant code minier à l'article 242 prévoit la clé de répartition de la redevance minière entre le pouvoir central, les provinces et les ETD. Les fonds résultant de cette répartition de la rétrocession devraient être affectés exclusivement à la réalisation des infrastructures de base d'intérêt communautaire. Cependant, non seulement le gouvernement central n'a pas respecté la clé de répartition sur la rétrocession de la Redevance minière telle que prévue dans l'article 242 précité et 527 du Règlement Minier, mais il n'a pas non plus respecté l'article 175 de la Constitution².

Le faible impact de ce boom minier sur la situation socio-économique des provinces productrices, la modicité des revenus provenant de la rétrocession, ainsi que le souci de pallier les impacts négatifs causés par l'exploitation minière ont poussé les dirigeants du Katanga à mettre sur pied deux taxes d'intérêt provincial, à savoir la taxe sur la voirie et drainage et la taxe sur les concentrés.

La première a été créée par l'Edit n° 001 du 20 mai 2008 portant création de la taxe provinciale d'intervention en matière de réhabilitation des infrastructures urbaines de voirie et drainage ainsi que des routes urbaines d'intérêt provincial avec, pour objectif, de faire face à la détérioration des routes due au passage des véhicules transportant les minerais; et la seconde découle de l'Edit n° 001 du 20 avril 2010 portant création de la taxe provinciale sur les produits miniers concentrés destinés à l'exportation et consistait à encourager la création des unités locales de transformation des concentrés

¹ Rapport ITIE RDC 2009 et 2015, p.22 et 13.

² Le budget de recette et des dépenses de l'Etat à savoir celui du pouvoir central et des provinces est arrêté chaque année par une loi. La part des recettes à caractère national alloué aux provinces est établie à 40%. Elle est retenue à la source.

pour donner une valeur ajoutée aux minerais et à la création des gisements artificiels³ tel que prévu dans l'article 1 point 25 du Code Minier.

La mise en place de ces taxes a également été favorisée par le contexte de la décentralisation qui donne une opportunité aux provinces, sur base de l'article 204 de la Constitution, de créer de nouvelles taxes pour assurer leur autonomie financière. Il est nécessaire de signaler que ces deux taxes ont été créées pour répondre aux besoins bien précis au niveau de la province ; d'où l'importance d'évaluer les mécanismes de collecte, de répartition et d'affectation des revenus issus de ces deux taxes en cherchant les réponses aux questions ci-après :

- Combien a été perçu au titre de la taxe sur la voirie et drainage ainsi que sur la taxe sur les concentrés ?
- Comment se présente la clé de répartition entre les provinces du Haut-Katanga et du Lualaba en ce qui concerne les taxes sur la voirie et drainage ? -
Combien de kilomètres de routes ont été construites et réhabilitées avec l'argent provenant de la taxe sur la voirie et drainage ?
- Est-ce que les objectifs pour lesquels la Taxe sur les concentrés était instituée ont-ils été atteints ?
- Quel est l'impact de ces deux taxes dans le développement des provinces du Haut-Katanga et du Lualaba ?

0.2 But et Objectif de la recherche

L'étude sur les taxes provinciales relatives à la voirie et drainage ainsi qu'aux concentrés veut, d'une manière générale, promouvoir le débat autour de la gestion des revenus issus de ces taxes.

Ainsi, après analyse des forces et des faiblesses liées aux mécanismes de perception, de répartition et d'affectation des revenus de ces deux taxes provinciales, l'étude vise, d'ici décembre 2018, si possible à amener les gouvernements et les Assemblées provinciales à affecter les revenus issus de ces deux taxes à la construction et à la réhabilitation des infrastructures socio-économiques de base des provinces du Lualaba et du Haut-Katanga.

0.3 Méthodologie et délimitation de la recherche

Lors de la mise en œuvre de cette recherche, des séances d'échange ont été organisées entre les équipes de l'ACIDH et de l'IBGDH avec l'appui du Centre Carter, dans le but de mieux comprendre les problématiques liées aux taxes provinciales, notamment dans le cadre des présentations des données ITIE y relatives.

Au-delà de ces séances d'échange, les chercheurs ont recouru aux méthodes comparative et analytique qui ont permis de collecter et analyser les données sur les deux taxes provinciales du secteur extractif de l'ex-province du Katanga sur base des informations contenues dans les budgets provinciaux ainsi que celles provenant

³ Gisement Artificiel: Tout gîte artificiel exploitable de manière rentable dans les conditions économiques du moment. (Gîte artificiel : toute concentration artificielle des substances minérales à la surface provenant de l'exploitation des mines et/ou des rejets découlant des traitements minéralurgique et métallurgique)

d'autres sources des données, tel que la Direction des Recettes du Katanga (DRKAT), la Direction des Recettes du Haut Katanga (DRHKAT), la Direction des Recettes du Lualaba (DRLU), la Division Provinciale des mines du grand Katanga, les entreprises minières, les différentes publications des ONG et d'autres sources en ligne.

Les chercheurs se sont aussi intéressés, pour mieux cerner les données liées à l'utilisation des revenus de la taxe sur la voirie et drainage, aux informations provenant des certaines entreprises ayant exécuté des travaux de construction des infrastructures routières dans la province du Katanga, à l'exemple du Groupe Forrest, de l'Agence Congolaise de Grands Travaux, de SAFRICAS etc. L'étude s'est étalée sur une période allant de 2012 à 2017.

Chapitre I : Quid de la légalité des taxes sur la voirie et drainage et sur les concentrés

Dans l'objectif de faire intervenir les revenus du secteur minier dans la réhabilitation, la construction et l'élargissement des routes ainsi que d'inciter les opérateurs miniers à créer des unités de transformations des minerais concentrés, le législateur de l'exprovinde du Katanga a mis sur pied la taxe sur la voirie et drainage ainsi que la taxe sur les concentrés.

Cependant, l'instauration de ces taxes a suscité des débats houleux et contradictoires quant à leur conformité à la législation fiscale minière en vigueur et aux autres lois du pays .

Deux tendances émanent de ce désaccord : la première soutient que ces deux taxes sont illégales tandis que la seconde estime qu'elles sont légales.

I.1 Première tendance : Les taxes sont illégales

Cette tendance s'appuie sur les articles 220 de la loi n° 007/2002 du 11 Juillet 2002 portant Code minier et 509 du Règlement minier qui consacrent le caractère exhaustif de la législation fiscale et douanière dans le secteur minier. En d'autres termes, aucune autre taxe ne peut être créée en dehors de celles prévues dans le Code et le Règlement minier.

A titre illustratif, le cabinet d'audit Klynveld Peat Marwick Goerdeler (KPMG), par ses analyses sur le caractère exhaustif et exclusif du régime fiscal et douanier du Code minier, argumente que les deux taxes ne figurent pas dans la législation minière et par conséquent ne devraient pas être appliquées aux entreprises minières.⁴

Cette tendance s'appuie également sur l'article 123 de la Constitution qui dispose que la loi organique dicte l'essentiel de la réglementation d'un secteur donné alors que la Constitution consacre les principes généraux. C'est dans cette logique que les principes d'exhaustivité et d'exclusivité du Code minier excluent notamment la taxe sur les concentrés à laquelle sont assujettis les titulaires miniers qui sont régis par l'article 220 du code minier.

Cette même opinion pense que la taxe sur la voirie et drainage est une perception de trop dans la mesure où il existe dans le Code minier en son article 239 la taxe spéciale de circulation routière qui est applicable conformément au droit commun. Cette taxe n'est rien d'autre que la vignette, qui est un droit requis pour l'utilisation des routes pour tout véhicule admis à circuler sur les routes publiques et elle poursuit le même objectif que la taxe sur la voirie et drainage⁵.

⁴ KPMG-ITIE, *Examen des pratiques en matières d'application des Taux et des Modalités de Répartition de la Redevance Minière entre le Pouvoir Central et les Provinces en République Démocratique du Congo, rapport provisoire ITIE*, p.8. ⁵ Cfr exposé de motif de l'édit provincial portant création de la taxe sur la voirie et les concentrés.

I.2 Seconde tendance: Les taxes sont légales

Cette tendance trouve son fondement dans les articles 203 et 204 de la Constitution qui reconnaissent aux provinces la compétence concurrente ou exclusive dans l'instauration des impôts, taxes et autres droits dans différents secteurs de la vie économique de la province ; ce qui, au demeurant, trouve un écho à l'article 3 de la Constitution ⁵ traduit dans la loi n° 08/012 du 31 juillet 2008 portant principes fondamentaux relatifs à la libre administration des provinces. C'est sur ces dispositions de la Constitution que la province du Katanga s'est fondée pour instaurer ces deux taxes.

S'agissant des articles 220 du Code minier et 509 du Règlement minier, le législateur de la province du Katanga a pris soin d'éviter l'illégalité de ces deux taxes. En ce qui concerne la taxe sur la voirie et drainage, le législateur provincial a considéré le transporteur comme assujetti à la taxe et non l'opérateur minier. En plus, pour la taxe sur les concentrés, le législateur a également contourné les dispositions du Code minier et du Règlement minier en taxant non pas les minerais bruts tels que repris à l'article 85 du Code minier, mais les minerais concentrés⁷, profitant ainsi de l'absence de la définition des minerais bruts dans ledit Code.

Les défenseurs de la légalité de la taxe sur les concentrés soutiennent qu'elle trouve son fondement dans l'Ordonnance-Loi n°13/001 du 23 février 2013 fixant nomenclature des impôts, droits, taxes et redevance des provinces et des entités territoriales décentralisées ainsi que leurs modalités de perception qui prévoit à son article 5 que les taxes spécifiques à chaque province et entité territoriale décentralisée sont prélevées sur les matières locales non imposées par le pouvoir central. Elles sont soit rémunératoires, soit fiscales conformément à l'annexe de la présente ordonnance. Le point 2.15 de l'annexe jointe à cette ordonnance prévoit la taxe sur les concentrés comme étant une taxe spécifique de la province. Dans une autre mesure le fait que l'article 85 du Code minier précité interdit l'exportation des minerais à l'état brut (sous réserve d'une autorisation du ministre national des mines).

Il sied de signaler que le Code minier tel que révisé en mars 2018 a eu à ajouter l'article 220 quater qui traite de la question sur le régime des taxes, droits et redevances applicables aux activités autres que minières du titulaire qui dispose que « Sans préjudice des dispositions de l'article 234 alinéa 3 du présent Code, le titulaire est soumis, dans le cadre de l'exercice des activités autres que ses activités minières, aux autres droits, taxes et redevances de la compétence du Pouvoir central et de celui des provinces et des entités territoriales décentralisées prévus par les lois fixant nomenclature ainsi qu'aux redevances et taxes rémunératoires qui contribuent aux frais de fonctionnement des services publics personnalisés».

Les articles 3, 171, 174 alinéa 2 et 202 de la Constitution ainsi que l'articles 2 alinéa 3 de la loi du 31 juillet 2008 n° 08/012 portant principes fondamentaux relatifs à la libre administration des provinces donnent le pouvoir à la province d'avoir ses propres

⁵ Les provinces et les entités territoriales décentralisées de la République Démocratique du Congo dotées de la *personnalité juridique* et sont gérées par les organes locaux. ⁷ Minerais concentrés:

finances. Et l'article 203 de la Constitution au point 7 prévoit des matières concurrentes entre le pouvoir central et provincial, entre autres, l'établissement des impôts y compris les droits d'accise et de consommation, à l'exclusion des impôts visés à l'article 174. Et le point 21 prévoit les taxes sur le trafic routier, la circulation automobile, la construction et l'entretien des routes d'intérêt national, la perception et la répartition des péages pour l'utilisation des routes construites par le pouvoir central et/ou par la province. Et la loi du 31 juillet 2008 n°08/012 portant principes fondamentaux relatifs à la libre administration des provinces dans ces articles 33, 34 et 36 al 4 de la loi reconnaît les mêmes droits prévus dans la Constitution aux provinces : ceux de légiférer dans les domaines relevant de la compétence exclusive de la province et sur ceux relevant de la compétence concurrente du pouvoir central et de la province comme sur le trafic routier, la circulation automobile, la construction et l'entretien des routes d'intérêt national, la perception et la répartition des péages pour l'utilisation des routes construites par le pouvoir central ou provincial.

En 2013, une Ordonnance-Loi a été prise au niveau central, il s'agit de l'OrdonnanceLoi n°13/001 du 23 février 2013 fixant la nomenclature des impôts, droits, taxes et redevances des provinces et des entités territoriales décentralisées ainsi que leurs modalités de répartition. la taxe sur la voirie et drainage trouve son fondement légal dans l'ordonnance- Loi sus évoquée à son point 2.15 dans la rubrique des taxes spécifiques de la compétence de la province, qui prévoit la taxe sur l'utilisation de routes d'intérêt provincial ou local.

Interprétant toutes ces dispositions légales, l'équipe de recherche estime que ces taxes sont légales sur la base de la disposition constitutionnelle qui donne pouvoir aux provinces de légiférer sur certaines taxes d'intérêt provincial. On peut réaliser d'ailleurs que pour la taxe sur la voirie et drainage l'assujetti n'est pas le minier mais le transporteur, exceptés ceux transportant les produits appartenant à l'Etat congolais, des produits agricoles ainsi que des produits manufacturés.

Pour la taxe sur les concentrés, l'assujetti est l'opérateur minier qui opérerait pour exporter les produits concentrés. Il faut rappeler une fois de plus que l'objectif pour lequel la taxe sur les concentrés a été mise en place est de décourager l'exportation des minerais concentrés qui cause d'énormes préjudices à la province (l'absence de création des gisements artificiels et de la valeur ajoutée sur les minerais). L'équipe de recherche enjambe ou dépasse ce clivage pour s'intéresser à l'impact des revenus de ces taxes.

Chapitre II : Comparaison entre les estimations des deux taxes provinciales et les données ITIE-RDC

Pour procéder à ces estimations, les chercheurs de l'ACIDH et de l'IBGDH ont utilisé les statistiques de production fournies par la Division de mines de la province du Katanga pour les années 2012, 2013, 2014, 2015 et pour 2016 uniquement pour le Lualaba.

Ces estimations déterminent ce que les provinces devaient percevoir sur la base des quantités transportées renseignées dans les notes de débits de la Division des mines pour les comparer aux déclarations des paiements réellement effectués par les opérateurs miniers à l'ITIE. Si écarts il y a, les chercheurs tentent de les analyser et d'en comprendre les raisons à la base de ces écarts.

II.1 Taxe sur les concentrés

Pour réaliser les estimations de la taxe sur les concentrés, l'équipe des chercheurs a fait recours aux notes de débits émises par la Division des mines portant sur les quantités des produits concentrés destinés à l'exportation, puis elle a appliqué les taux de 60 USD de 2012 à 2013 et de 100USD à partir de 2014 jusqu'à 2016. Etant donné que les statistiques de la Division des mines ne présentent pas d'une manière globale les produits concentrés, l'équipe des chercheurs a effectué le cumul de chaque produit concentré destiné à l'exportation par année, y compris les hydroxydes de cobalt, tout en laissant de côté les minerais concentrés vendus localement.

Dans le tableau ci-dessous, nous présentons les données issues de nos estimations ainsi que celles de la comparaison entre les données déclarées à l'ITIE durant la période de l'étude.

Tableau 1 : Estimations Taxe concentrée

Années	Tonnage ⁶	Taux en USD ⁷	Estimation en USD
2012	577 352,039	60	34 641 122,3
2013	813 426,27	60	48 805 576,2
2014	765 350,572	100	76 535 057,2
2015	768 415,75	100	76 841 575

⁶ Cfr. Note des débits de la Division des mines du Katanga 2012, 2013, 2014, 2015 et 2016.

⁷ Cfr. l'Edit n° 001 du 20 avril 2010 portant création de la taxe provinciale sur les produits miniers concentrés.

2016	861 690,55	100	86 169 055
-------------	------------	-----	------------

Source : *Estimations réalisées par ACIDH et IBGDH*

Tableau 2 : Comparaison entre les déclarations ITIE et les estimations

Années	Données ITIE en USD	Estimations en USD	Ecart en USD
2012	37 787 590,00	34 641 122,3	3 146 467,7
2013	43 231 242,00	48 805 576,2	-5 574 334,2
2014	61 150 625,00	76 535 057,2	-15 384 432,2
2015	32 778 310,00	76 841 575	-44 063 265
2016		86 169 055	

Source : *Estimations réalisées par ACIDH et IBGDH*

A la lecture du tableau sur la comparaison entre les estimations de l'équipe et les déclarations rapportées à l'ITIE sur la taxe sur les concentrés, on remarque des écarts positifs (les données de l'ITIE sont supérieures aux estimations d'ACIDH et d'IBGDH) pour l'année 2012. Cet état des choses peut s'expliquer par le fait que les calculs faits par les chercheurs n'ont pas pris en compte les avances qui auraient été effectuées par les entreprises minières. A ce jour, les accords entre le gouvernement provincial et les entreprises minières restent inaccessibles.

Pour ce qui est des écarts négatifs (les estimations de l'équipe sont supérieures aux données de l'ITIE), cela peut s'expliquer par le fait que le gouvernement provincial avait accordé aux entreprises minières ayant préfinancé les travaux de payer au taux de 60 USD la tonne de concentrés au lieu de 100 USD.⁸

Une autre raison pouvant expliquer les écarts négatifs est le fait que certaines entreprises versaient anticipativement un montant inconnu à la Direction des recettes provinciales qui soustrait de ce même montant les charges dues au fur et à mesure que les camions de ces entreprises évacuent les minerais. Ces paiements ne sont pas aussi suffisamment renseignés dans les déclarations ITIE ce qui fait qu'il est très difficile de bien cerner cette pratique.

Il sied de rappeler que l'instauration de cette taxe avait pour but d'encourager la création des entités des traitements et de décourager l'exportation des minerais concentrés dont la tendance était à la hausse comme le stipule l'édit créant ladite taxe.

⁸ Cfr. Chambre des mines *Industrie Minière en RDC*, 1^{er} trimestre, mai 2016, p. 11.

Cependant au regard de l'analyse réalisée dans le tableau ci-dessus, il ressort que les revenus payés à la province sont toujours en pleine augmentation et même les statistiques des produits concentrés destinés à l'exportation augmentent de plus en plus, ce qui démontre clairement que l'instauration de cette taxe n'a pas pu décourager les opérateurs miniers. Puisque visiblement l'objectif pour lequel cette taxe a été instaurée n'a pas été atteint et que rien ne présage que cette situation puisse changer dans l'avenir si des dispositions nouvelles ne sont pas prises, l'équipe de recherche, dans la partie sur les recommandations, suggère certaines pistes qui peuvent permettre d'atteindre les résultats escomptés quant à la taxe provinciale sur les produits concentrés destinés à l'exportation.

A titre illustratif, la province du Katanga a perçu 37 787 590,00 USD en 2012 au titre de la taxe sur les concentrés alors qu'en 2014 le montant évolue jusqu'à atteindre 61 150 625,00 USD .

II.2 Taxe sur la voirie et drainage

Pour parvenir au calcul des estimations de la taxe sur la voirie, l'équipe des chercheurs a fait recours aux éléments ci-après :

- Les notes des débits de la division des mines ;
- L'addition des produits transportés vers l'extérieur tels que définis dans l'édit portant création de la taxe sur la voirie et drainage ;
- L'application du taux de 50USD par tonne.

En guise d'illustration, voici, ci-dessous, les tableaux des estimations et des comparaisons :

Tableau 3 : Estimations Taxe sur la voirie et drainage

Années	Tonnage ⁹	Taux en USD ¹⁰	Estimation en USD
2012	1 249 144,0555	30	37 474 321,665
2013	1 640 504,92	50	82 025 246,00
2014	961 014,41	50	48 050 720,5
2015	1 030 129,25	50	51 506 462,5
2016	1 122 120,75	50	56 106 037,5

Source : Estimations réalisées par ACIDH et IBGDH

Tableau 4 : Comparaison entre les estimations et les déclarations ITIE

Années	Données ITIE en USD	Estimations	Ecart en USD
--------	---------------------	-------------	--------------

⁹ Cfr. Note des débits de la division des mines des années 2012, 2013, 2014, 2015 et 2016

¹⁰ Edit n° 001 du 20 mai 2008 portant création de la taxe provinciale d'intervention en matière de réhabilitation des infrastructures urbaines de voirie et drainage ainsi que des routes urbaines d'intérêt provincial

2012	50 138 428,00	37 474 321,66 5	12 664 106, 335
2013	86 087 139,00	82 025 246,00	4 061 893,00
2014	101 000 370,00	48 050 720,5	52 949650
2015	73 840 371,00	51 506 462,5	22 333908
2016		56 106 037,5	

Source : Comparaisons effectuées par ACIDH et IBGDH

Les écarts positifs peuvent s'expliquer par le fait que certaines entreprises minières paient de manière anticipative la taxe sur la voirie dans le but de permettre au gouvernement provincial d'exécuter certains travaux, alors que les écarts négatifs s'expliquent, quant à eux, par les provisions. Les provisions n'est d'autre qu'une modalité de paiement qui avait été mise en place pour le paiement des deux taxes provinciales, elle consiste à des avances qui étaient perçues par la DRKAT au titre de la taxe sur la voirie et drainage principalement (peut-être aussi pour la taxe sur les concentrés) dont le redressement se fait moyennant la déduction progressive sur les paiements dus.

Chapitre III : Mode de perception des taxes provinciales

Dans cette partie de notre étude, nous nous étendrons sur les mécanismes de perception de la taxe sur la voirie et drainage et sur la taxe sur les concentrés, en parlant, en premier lieu, de la procédure réglementaire et, ensuite, de la pratique sur le terrain. Nous parlerons également du mécanisme d'affectation des revenus réalisés grâce à ces deux taxes. Enfin, nous présenterons quelques réalisations des entreprises de construction relatives aux tâches de construction, de réhabilitation ou d'élargissement de routes.

III.1 Mode de perception réglementaire

D'après l'esprit des Edits et Arrêtés originels portant ces deux taxes, le paiement devrait se faire à chaque sortie des produits vers l'extérieur¹¹. Une note de perception, sur base de laquelle le transporteur s'acquitte du paiement de la taxe via le circuit bancaire, est établie par les agents désignés par le Gouverneur de la province sur proposition du ministre provincial des finances, économie et commerce. La vérification du paiement de la taxe par le transporteur se fait après pesage contradictoire au niveau du poste de péage de Kisanga pour le trafic routier et en gare de la SNCC de Lubumbashi pour le trafic ferroviaire. Le cachet du service vérificateur du ministère des finances, économie et commerce faisant foi est apposé sur la souche de paiement¹².

Cependant, à la création de la DRKAT, tous les opérateurs miniers sont tenus de s'adresser à la Division Provinciale des Mines qui met à leur disposition un formulaire de déclaration sur lequel ils notent la qualité, la quantité et la teneur des produits à exporter. Ils remettent ensuite ce formulaire à la Division Provinciale des Mines qui, après vérification de la conformité, émet un *manifeste* à ces opérateurs qui se chargent de porter à la Direction provinciale des recettes pour paiement.

Au niveau de la Direction provinciale des recettes, l'ordonnateur procède au contrôle ou à la vérification des manifestes. Si les déclarations sont conformes, il effectue le calcul en appliquant le taux selon le type des minerais et établit la note de taxation et le paiement est effectué à la banque.

Une fois le calcul effectué, l'ordonnateur transmet les manifestes au chargé des statistiques qui, après enregistrement desdites statistiques, envoie le dossier au ministère provincial des mines pour vérification des dossiers.

Le Ministre des mines ou ses conseillers analysent la conformité des dossiers et autorisent la sortie des minerais.

Au niveau du péage de Kisanga, les transporteurs des minerais sont obligés de présenter au chef de poste les preuves de paiement et les documents signés par le

¹¹ Art. 6 de l'Edit du 23 mai 2008 portant création de la taxe provinciale d'intervention en matière de réhabilitation des infrastructures urbaines de voirie et drainage ainsi que des routes d'intérêt provincial.

¹² Art. 3 et 4 de l'Arrêté provincial n°2008/0024/Katanga du 9 juillet 2008 portant fixation et modalités de perception de la taxe provinciale d'intervention en matière de réhabilitation des infrastructures urbaines, de voiries et drainage ainsi que des routes d'intérêt provincial.

ministre provincial des mines et le chargé des statistiques de la Direction provinciale des recettes.

Spécifiquement pour le Lualaba, il sied de signaler aussi que contrairement aux renseignements donnés dans le Rapport de cadrage ITIE-RDC 2016 publié en 2018 dans lequel c'est la DRLU qui est l'entité perceptrice, l'Edit n° 008 Du 19/07 2017 portant nomenclature des impôts et taxes, droits et autres redevances dus à la province du Lualaba et les budgets provinciaux renseignent, quant à eux, que ce sont les Ministères provinciaux des Finances et des Mines qui sont des régies perceptrices respectivement pour la Taxe voirie et drainage et la Taxe sur les concentrés. Cette situation pourrait s'expliquer par le fait que la Direction des recettes du Lualaba n'a été créée qu'en septembre 2016 alors que la province du Lualaba a commencé à exister en 2015. Mais étant donné que la DRLU est opérationnel, il serait important que ces attributions lui soient retournées.

Avantages et limites du mode de perception réglementaire

a. Avantages

- Il y a une certaine cohérence entre la valeur des quantités des produits miniers destinés à l'exportation et le prix payé;
- Le mécanisme réglementaire offre plus de transparence dans les opérations liées aux taxes provinciales.

b. Les limites du mode réglementaire

- L'insuffisance des revenus pouvant permettre la réhabilitation et la construction des infrastructures par rapport aux besoins croissants de la province.

III.2 Mode de perception non réglementaire

Au-delà du mécanisme réglementaire, la province du Katanga a recouru aux préfinancements, pratique qui consistait à solliciter auprès des entreprises des avances sur le paiement des taxes voirie et concentrés.

Le paiement anticipatif s'appliquait aux opérateurs miniers et consistait, pour ces derniers, à s'acquitter des deux taxes avant l'exportation des minerais. Il s'agit d'une pratique assez courante aussi bien au Congo que sous d'autres cieux.

Les paiements anticipatifs peuvent enjamber plusieurs années lorsque les mesures appropriées de suivi et de contrôle ne sont pas mises en place. Pour les entreprises ayant effectué ces paiements anticipatifs plusieurs exercices comptables peuvent être affectée et elle et s'attendent à voir le gouvernement provincial signaler leurs paiements à la régie chargée de percevoir les deux taxes qui, à son tour, se contente de délivrer une note de perception aux entreprises en soustrayant, bien entendu, le montant de la note de l'ensemble du paiement anticipatif.

Dans la pratique, il semble que les paiements anticipatifs ne consistaient pas seulement pour les entreprises de donner de l'argent au gouvernement provincial ; par moment les autorités demandaient aux entreprises de construction de préfinancer certains ouvrages et de se faire payer directement par les entreprises minières. Il pouvait s'agir aussi pour le gouvernement provincial de juste choisir un tronçon de route à réhabiliter et laisser les entreprises minières sollicitées pour financer l'ouvrage à traiter directement avec le constructeur.

Avantage et inconvénient de mécanisme non règlementaire

a. Avantage

Ce mécanisme permet au gouvernement provincial de disposer immédiatement des moyens financiers pour la réalisation de son programme de construction et de réhabilitation des infrastructures de base.

b. Inconvénient

Lors de la mise en place de nouvelles provinces après le démembrement de la Province du Katanga, les nouvelles autorités des provinces n'ont pas pris en compte les paiements anticipatifs de certaines entreprises et exigent à ces entreprises de payer ces taxes pour lesquelles elles avaient déjà effectué des paiement anticipatifs, tel qu'illustré dans cet extrait d'un rapport de la chambre des mines : « *La Province du Katanga s'était engagée à rembourser la totalité des montants versés moyennant une déduction progressive sur les paiements dus dans le cadre de la perception des dites taxes. Les sociétés ayant financé les travaux ont bénéficié d'un taux préférentiel fixé à 60 USD/tonne de concentrés au lieu de 100USD. (...) L'ex-province du Katanga, au moment de son démembrement, n'avait pas encore remboursé la totalité des montants commis et lui versés. Les sociétés concernées demeurent assujetties auxdites taxes et elles ne se sont pas vue appliquer le taux préférentiel de 60\$/tonne comme cela aurait été convenu avec le gouvernement du Katanga. En plus, ces nouvelles provinces s'illustrent par l'exigence de paiement de la même taxe « concentrés » par certaines entreprises minières qui commercialisent leurs produits miniers localement d'autre part, alors que ladite taxe n'est due qu'à l'exportation.*¹³ »

- Un autre inconvénient est que les passations des marchés pour la construction des infrastructures routières se sont souvent faits sans appel d'offre comme l'exige la loi sur les marchés publics. Comme indiqué plus haut, le gouvernement provincial, dans le cadre de la réhabilitation des infrastructures, demandait par moment aux entreprises de construction de préfinancer la construction des certaines infrastructures et se faire payer les entreprises minières à travers les paiements anticipatifs de ces deux taxes. Il convient de relever que cette pratique est susceptible de donner lieu à des exagérations des coûts, à la construction des infrastructures de piètre qualité et même à la

¹³ Rapport de la chambre des mines : industrie minière en RDC, premier trimestre 2016, p. 11.

corruption, lorsque le suivi des infrastructures n'est pas bien fait par les autorités provinciales.

- La mauvaise utilisation des revenus de ces taxes perçues anticipativement priverait la province des revenus futurs qui contribueraient à son développement.

Face à ces risques, il devient important de chercher à comprendre comment les revenus provenant de ces paiements anticipatifs ont été utilisés. La compréhension de l'utilisation de fonds provenant de ces deux taxes est particulièrement essentielle étant donné que, la mise en place de ces taxes poursuivait des objectifs bien précis tel que stipulé dans les exposés des motifs des édits les instituant.

Il sera donc essentiel de savoir quelles sont les entreprises qui ont payé anticipativement ces taxes, quel a été la hauteur de leur paiement, quel a été l'accord convenu entre elles et le gouvernement de l'ancienne province du Katanga, comment ont évolué les compensations de ces entreprises au fil des années, quel est l'état actuel en rapport avec ces paiements anticipatifs etc.

Bien que les rapports ITIE renseignent sur un certain nombre d'éléments liés aux paiements anticipatifs de ces deux taxes, il est difficile de connaître le montant total des paiements effectués par les entreprises, leurs affectations, et l'évolution des compensations pour les entreprises concernées.

III.3. Mécanisme de répartition

L'intérêt de la question de la clé de répartition des revenus générés par les deux taxes apparaît comme une conséquence logique du démembrement du Katanga intervenu en 2015. Par rapport à l'esprit des deux Edits, seules les provinces du Lualaba et du Haut-Katanga sont concernés par les deux taxes, d'une part par le fait que la plupart des entreprises minières en production y sont installées et d'autre part, par le fait les camions transportant les minerais empruntent les routes de ces deux provinces.

Il faut noter qu'à l'époque des commissaires spéciaux (du 29 Octobre 2015 à mars 2016), une clé de répartition était instaurée uniquement sur la taxe sur la voirie et drainage qui devrait faire l'objet de la répartition à raison de 30% pour la province du Lualaba et 70 % pour le Haut-Katanga. Malgré l'absence d'une raison expliquant cette clé de répartition entre les deux provinces, l'équipe de recherche déduit que cela peut se justifier par le fait que le plus long trajet parcouru par les camions exportant les produits miniers du Lualaba vers la frontière de Kasumbalesa, qui est la principale voie de sortie des exportations minières, se situent dans la province du Haut-Katanga ; soit environ 230 km de voirie de Lwambo jusqu'à Kasumbalesa.

Avec l'avènement des gouverneurs, un désaccord a surgi entre les deux provinces sur cette clé de répartition. Selon la province du Lualaba, le taux perçu par la province du Haut-Katanga était extrêmement élevé, et il fallait revoir à la baisse.

Quant à la province du Haut- Katanga, il fallait percevoir à la fois sur la taxe voirie et sur les concentrés.

Cette situation a conduit au blocage des exportations des produits miniers marchands portant sur la voirie et sur les concentrés.

Ce désaccord avait obligé le ministre national des mines à confier temporairement la perception de ces taxes au CEEC pendant 15 jours. En date du 10 Novembre 2017, le ministre national des mines, par sa correspondance N/Ref : CAB.MIN/MINES/01/1491 donne de nouvelles directives sur la répartition de revenus issus de ces deux taxes.

D'après cette correspondance, la province du Haut Katanga jouira :

- Des recettes - taxe voirie - générées par l'exportation des produits miniers marchands des sociétés minières établies exclusivement dans ladite province ;
- Les provinces du Haut-Katanga et du Lualaba ont consenti de répartir à concurrence de 30% pour la première et 70% pour la deuxième les recettes de la taxe voirie générée par l'exportation des produits miniers marchands des sociétés minières établies dans la province du Lualaba et qui transitent par la province du Haut- Katanga ;
- La quotité de la province du Haut-Katanga issue de la répartition visée au point (2) ci-dessus sera nivelée automatiquement à chaque exportation au niveau du guichet unique d'exportation des produits miniers marchands basés à Kolwezi ;
- Les deux provinces ont pris l'engagement ferme quel que soit le litige qui les oppose de ne plus bloquer le processus d'exportation des produits miniers marchands des sociétés minières au risque d'entraver les dispositions du code minier.

Cette nouvelle répartition soulève une question au niveau de l'équipe de recherche qui est celle de chercher à savoir quelles sont les raisons qui justifient le fait que la province du Haut- Katanga perçoive 30% alors que la voirie la plus longue se situe dans cette province ?

D'après certaines sources, cette mesure aurait été prise sur base des informations selon lesquelles la province du Haut- Katanga avait plus bénéficié des retombées de ces deux taxes avant le démembrement.

III.4 Aperçu sur les Revenus collectés pour les deux taxes

Dans cette partie de l'étude, l'équipe des chercheurs donne un aperçu sur les montants collectés au titre des deux taxes avant et après le démembrement et les compare aux montants rétrocédés à titre de la redevance minière pour s'assurer de leur apport dans le budget de la province et dans la réalisation de certaines infrastructures de base dans les Entités décentralisées concernées sur base de l'article 242 du Code minier. D'après l'addition que nous avons effectué des données contenues dans les rapports ITIE 2012 et 2014, la province du Katanga a perçu au titre des recettes de la voirie et drainage 151 138 798,00 USD et 142 169 457 USD au titre des recettes sur les concentrés ; soit un total dans l'ensemble des deux taxes de 293 308 255 USD. Au cours de cette même période, le gouvernement central a perçu au titre de la

Redevance minière un montant de 371 425 078 USD pour l'ensemble des entreprises minières en production au Katanga et n'a rétrocédé que 36 228 461 USD soit 9.75% du montant perçu par le gouvernement central (cfr. rapport ITIE-RDC 2012, p. 97, rapport ITIE-RDC 2013, p. 80 et le rapport ITIE-RDC 2014, p. 85).

Lorsque l'on fait la comparaison entre les recettes totales des deux taxes perçues par la province à la redevance minière totale perçu par le gouvernement central, la valeur des deux taxes représente 78,968% de la redevance totale collectée avant rétrocession.

Quoique la rétrocession de la Redevance minière tel que prévue par l'article 242 du Code minier soit parmi les sources importantes des revenus des provinces ; les revenus de ces deux taxes constituerait 70% des revenus spécifiques pour les provinces et par conséquent les provinces dans lesquelles sont basés les différents projets miniers doivent bénéficier de l'essor minier pour améliorer les infrastructures de base pour autant que la politique du pouvoir central ne matérialise pas effectivement la rétrocession de la Redevance minière.

III.5 Affectation des revenus issus de deux taxes

L'équipe de recherche analyse le mécanisme d'affectation des revenus issus de la taxe sur la voirie et l'efficacité de la mise en place de la taxe sur les concentrés conformément à l'esprit des Edits sur la voirie et les concentrés dont les revenus collectés devaient être affectés respectivement à la réhabilitation, la construction des routes capables de supporter tous les gros tonnages et également de désengorger le trafic pour la première et décourager les exportations des produits concentrés pour la deuxième..

L'équipe tient à préciser que le mécanisme d'affectation dont il est question dans cette étude consiste à évaluer l'atteinte des objectifs pour lesquels les taxes provinciales ont été instaurées.

Les chercheurs avouent avoir été butés à l'obstacle suivant : les budgets provinciaux analysés ne présentent que des montants forfaitaires destinés aux infrastructures sans lignes budgétaires d'affectation bien spécifiées.

Taxe voirie et drainage

Dans cette partie on présente les prévisions budgétaires et les réalisations des infrastructures routières.

En analysant le budget de l'exercice 2013 de la province du Katanga, l'on constate que les prévisions pour la taxe de voirie et drainage étaient fixées à 59 813 511,39 USD or les déclarations faites à l'ITIE pour cette taxe s'élèvent à 86 087 139 USD. D'où la nécessité de comparer les réalisations des infrastructures routières aux montants contenus dans les rapports ITIE, aux données recueillies sur terrain.

L'Edit n° 0002 du 31 Décembre 2012 portant budget de la province du Katanga pour l'exercice 2013 avait prévu la construction des routes dans différentes villes de la province. Ci-dessous le tableau illustratif tiré du budget provincial.

N°	Désignation	Longueur (Km)
01	Lubumbashi	91,30
02	Likasi	11,95
03	Kolwezi	9,57
04	Kipushi	16,20
05	Kalemie	13,70
06	Kamina	15,70
	Total	158,42

En se référant au montant perçu par la DRKAT au titre de la taxe voirie pour l'année 2013, l'on peut supposer que sur les 158,42 km des routes prévues pour être construites en 2013, au moins 86 km l'ont été dans différentes villes de la province à raison d'un coût d'un million de dollars par kilomètre des routes (d'après les informations reçues auprès des entreprises de construction).

Pour l'exercice 2014, la prévision de la province au titre de la taxe sur la voirie était de 76.325.000USD mais la DRKAT avait perçu 101.000.370USD.

Nous supposons également qu'environ 100 km des routes étaient construites en 2014 dans différentes villes.

Taxe sur les concentrés

Le gouvernement de l'ex-province du Katanga était parti du constat selon lequel la quasi-totalité des minerais destinés à l'exportation sont des concentrés et par conséquent la province est privée des ressources nécessaires pour sa construction ainsi que des gisements artificiels issus des rejets. D'où l'instauration de la taxe sur les concentrés.

Dans cette partie, il est question d'analyser si l'instauration de cette taxe a contraint les opérateurs miniers à créer les unités locales de transformation.

En analysant le rapport ITIE 2015 à son annexe 11 relatif aux données sur les exportations des minerais, l'on constate que presque toutes les entreprises minières opérant au Katanga exportent les concentrés de cuivre, de cobalt, de cuivre-cobalt et d'hydroxyde de cobalt, alors que la création des unités locales de transformation aurait l'avantage d'augmenter la valeur ajoutée des minerais traités localement contribuant ainsi au budget ou à l'économie nationale et à la création des emplois durables qui amélioreraient les conditions de vie des populations.

L'équipe de recherche constate que les revenus perçus au titre de la taxe sur les concentrés continuent toujours à croître. A titre d'exemple, la province du Katanga avait perçu 37 787 590,00 USD en 2012, et en 2014 le montant est passé 61 150 625,00 USD ce qui suppose, entre autres, qu'il y a toujours beaucoup plus des produits concentrés qui sont exportés (les quantités des exportations le renseignent également). Il faut donc noter à ce niveau que l'objectif de décourager et même mettre

un terme à l'exportation des produits concentrés n'est du tout atteint. Pour être complet dans cette démarche, nous pourrions nous intéresser prochainement au nombre d'unités des transformations créées après la mise en place de cette taxe. Face à cet état des choses, l'équipe de recherche se demande s'il n'est pas temps pour les autorités provinciales de chercher les raisons qui font que l'instauration de cette taxe n'a pas produit jusque-là les effets escomptés pouvant aider la province à avoir des ressources plus grandes et plus durable, plutôt que de se contenter des revenus actuels provenant de cette taxe.

L'équipe de recherche a, quant à elle, réfléchi sur une option qui pourrait être mise en place pour permettre à ce que cet objectif de création des unités locales de transformation puisse être atteint. Il s'agit de créer une sorte de fonds provincial pour la création des unités de transformation, à la lumière du fonds de promotion de l'industrie, qui aura pour rôle de financer des initiatives provinciales dans le domaine des investissements miniers.

Etant donné que certaines entreprises avancent comme argument pour exporter les concentrés le fait de ne pas disposer de suffisamment d'énergie électrique pour alimenter leurs usines, une autre possibilité, au cas où cet argumentaire des entreprises est vérifié, serait de consacrer une bonne partie de ressources provenant de cette taxe à l'amélioration de la desserte en énergie électrique pour les miniers.

III.6 Les budgets provinciaux et les deux taxes

Il a été ci-haut dit que les deux taxes provinciales ont vu le jour dans un contexte de non-rétrocession effective de 40% des recettes de la province tel que prévu par l'article 175 de la constitution révisée de la RDC et de 40% de la Redevance minière¹⁴. Ainsi donc, il est à constater que les revenus de ces taxes sont une aubaine pour le budget de la province de par leur importance en termes des montants à percevoir. D'où la nécessité de scruter l'importance que le budget provincial accorde à l'affectation de ces revenus au développement des infrastructures socio-économiques de base.

L'analyse des budgets de la province du Katanga démontre que les revenus des taxes voirie et drainage ainsi que des produits concentrés ont largement contribué aux recettes provinciales. Cependant, tous ces revenus n'ont pas été exclusivement affectés aux infrastructures socio-économiques de base. Une partie de ces revenus a servi à combler d'autres dépenses de la province. A titre illustratif :

- 2013 : 283.640.100.645FC pour l'entretien des routes, ponts, ouvrages hydrauliques et aéroports ;
- 2014 : les recettes internes de la province devraient couvrir la réfection et réparation des routes à hauteur de 159.972.643.591FC dépenses à effectuées par le Ministère des infrastructures, 2.305.053.950FC à effectuer par le Ministère de l'Agriculture, pêche et élevage et 655.973.894FC à effectuer par le Ministère de développement rural¹⁵ ;

¹⁴ Article 242 du Code minier.

¹⁵ Cfr. Fiches de dépouillement volume 2 sur 4 exercices 2014.

- 2015 : le budget de la province projetait dans la rubrique construction des routes, pistes, rails, ponts, ports et aéroports un montant de 9.360.000.000FC. A titre illustratif, la ville de Kolwezi devrait bénéficier de la construction de 1500 mètres des caniveaux financée à hauteur de 814.906.713FC soit 870.162USD¹⁶.

Au-delà de la préoccupation de faire ressortir clairement le revenu de la taxe voirie et drainage dans le budget, l'affectation de ce revenu aux infrastructures socioéconomiques de base, notamment la construction et la réhabilitation des routes est quasi nulle, s'il faut s'en tenir à la motivation de la création de cette taxe.

III. 7 Données recueillies auprès des entreprises de constructions des routes

Pour aider à avoir une idée assez précise de l'affectation des revenus des deux taxes, nous présentons ici les quelques entreprises qui ont eu un contrat de construction, de réhabilitation ou d'élargissement de routes dans le Grand Katanga. Tous ces travaux auraient été financés grâce aux revenus des taxes sur la voirie et drainage et sur les concentrés à l'exception de ceux exécutés par l'ACGT.

SAFRICAS

Sous le gouvernement Katumbi, SAFRICAS a construit 124 km de routes (117 à Lubumbashi et le reste à Kamina et Kalemie entre 2010 et 2015), au coût de 1.000.000USD le kilomètre. Les fonds pour la construction de ces routes étaient payés en grande partie par le gouvernement provincial. Les entreprises KCC, Bazano et Chemaif ont, quant à elles, directement financé la construction de quelques routes, entre autres, la route Munwa. A titre illustratif, Safricas a construit les avenues Lac Kipopo, de l'église, Tshangwe, toutes les avenues de la commune Kamalondo etc.¹⁷.

Jusqu'à ce jour, le gouvernement provincial du Katanga doit 1.000.000 USD à SAFRICAS. Etant donné que le mode opératoire reposait sur le préfinancement plus par SAFRICAS que par les entreprises minières. Et les nouvelles autorités, qui refusent de reconnaître ce litige car n'ayant pas pris cette responsabilité, semblent aller à l'encontre du principe de la continuité de l'Etat.

SWANEPOEL

Ce constructeur a asphalté 50 km de routes à Kolwezi et 3 km d'élargissement de l'aéroport de la même ville. Cette société fait payer 1.300.000 US\$ le kilomètre¹⁸.

L'OFFICE DE VOIRIE ET DRAINAGE

L'OVD est un service public chargé de construire et de réhabiliter la voirie urbaine et aussi de contrôler la qualité des routes construites par les constructeurs privés. Un

¹⁶ Cfr. *Fiches de dépouillement Ministère des infrastructures exercice 2015.*

¹⁷ *Entretien avec un agent de Safricas, le 02 Mars 2018.*

¹⁸ *Entretien avec un agent de Swanepoel, le 06 Mars 2018.*

kilomètre de routes revient à un demi-million de dollars parce que l'OVD se fait fournir des matériaux par le gouvernement provincial (graviers, ciment, sable, moellons, etc.). A son compte, les quelques avenues que voici : Moero, Lulangula, Maman Sifa, Tshondo, etc. Les travaux exécutés par l'OVD sont financés par le gouvernement provincial et le FONER¹⁹.

L'AGENCE CONGOLAISE DE GRANDS TRAVAUX

L'ACGT est un programme de coopération Sino-Congolaise de gestion de l'argent versé par le gouvernement chinois au gouvernement congolais pour la réalisation des travaux d'infrastructure en échange des minerais.

Cette agence a construit les 27 km de la route de « contournement », l'élargissement de la Nationale N°1, quelques routes du Quartier Golf à Lubumbashi (avenues Mweka, in Mazaz, André Lumbu, Cosmas Shungu). Elle a également construit 6 km de routes à Likasi²².

La réalisation de certains ouvrages dans les provinces relève à notre avis de la responsabilité des provinces et particulièrement la route de contournement construite à Lubumbashi. C'est pour ce type d'infrastructure que la taxe sur la voirie et drainage a été instaurée. il ne serait pas inutile de s'interroger sur cette pratique qui entretient le flou quant aux exécutants et au financement.

EGMF

L'Entreprise Générale Malta Forrest fixe le prix du kilomètre à 1 400 000 US\$ et exige que les 40% de la facture soient versés avant le démarrage des travaux. Puis elle s'attend à ce qu'après chaque mois de travail, le gouvernement verse 10% sous peine de suspension de la construction. L'EGMF a construit toutes les routes du quartier industriel, les avenues du Golf et des usines, la route Kinsevere, etc²⁰..

¹⁹ Entretien avec un Ingénieur de l'Office de Voirie et Drainage, le 26 Mars 2018. ²²

Entretien avec un agent de l'ACGT, le 01 mars 2018.

²⁰ Entretien avec un agent de Forrest le 17 avril 2018.

V RECOMMANDATIONS

Aux Gouvernements provinciaux du Lualaba et du Haut Katanga :

- ✦ De créer un fonds provincial pour la création des unités de transformation, à la lumière du fonds de promotion de l'industrie, qui aura pour rôle de financer des initiatives provinciales dans le domaine des investissements miniers ;
- ✦ D'affecter effectivement les revenus de la taxe sur la voirie et drainage au développement des infrastructures socio-économique conformément à l'esprit de l'Edit 001 du 23 mai 2008 ;
- ✦ Divulguer les termes de l'accord de préfinancement de ces taxes entre la Province du Katanga et les entreprises qui s'étaient engagées à faire ces préfinances (ceci devrait aider à comprendre quel était l'engagement de la Province en contrepartie de ces préfinancements des entreprises minière et faire un suivi conséquent par rapport à ces engagements) ;
- ✦ Demander la divulgation des bases sur lesquelles la clé de répartition a été faite sur la taxe sur la voirie entre les Provinces du Lualaba et du HautKatanga ;
- ✦ En vue de s'aligner sur l'évidente nécessité d'un bon climat des affaires, il serait important que le gouvernement provincial respecte la procédure dans la passation des marchés public en lançant un appel d'offres à l'attention de toutes les entreprises de construction présents dans sa juridiction, appel à la suite duquel est organisée une sélection de candidatures. La pratique est, hélas, aux antipodes de la procédure formelle.

Aux Assemblées provinciales :

- ✦ De veiller à ce que les revenus de la taxe sur la voirie et drainage soient effectivement affectés au développement des infrastructures socioéconomique des provinces ;
- ✦ De clarifier la question de la gestion des revenus issus de la taxe sur les concentrés ainsi que de la taxe sur la voirie et drainage.
- ✦ D'accompagner le gouvernement provincial à créer un fonds provincial pour la gestion des revenus de la taxe sur les concentrés pour financer des projets d'accroissement de la capacité de production électrique ;

Au Secrétariat Technique de l'ITIE

- De fournir des détails dans les rapports EITI sur les pratiques liées aux préfinancements des taxes Provinciales- mécanismes de collecte, d'affectation, de remboursement/compensation et les échéances pour cela- (On devrait chercher aussi à renseigner dans un tableau, les remboursements/compensations par année avec notamment les taux employés chaque année de manière à ce qu'il soit possible de voir pour les différentes entreprises ayant préfinancé ces taxes l'évolution de la situation dans le temps) ;
- D'améliorer le formulaire de déclaration des deux taxes provinciales pour permettre de capter des données exhaustives ;
- De demander aux gouvernements Provinciaux du Haut-Katanga et du Lualaba de divulguer les termes des accords de préfinancement de ces taxes entre la

Province du Katanga et les entreprises qui s'étaient engagées à faire ces préfinancement (ceci devrait aider à comprendre qu'il était l'engagement de la Province en contrepartie de ces préfinancements des entreprises minière et faire un suivi conséquent par rapport à ces engagements) ;

ANNEXE 1

REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO



PROVINCE DU KATANGA

EDIT N° 0001 DU 20 Apr 2010

PORTANT CREATION DE LA TAXE
PROVINCIALE SUR LES PRODUITS
MINIERS CONCENTRES DESTINES A
L'EXPORTATION

LUBUMBASHI, AVRIL 2010.

20 Apr 2010

EDIT N°0001 DU

PORTANT CREATION DE LA TAXE

PROVINCIALE SUR LES PRODUITS MINIERES CONCENTRES DESTINES A
L'EXPORTATION

EXPOSE DES MOTIFS.

A la faveur de la libéralisation de l'activité minière consécutive à la promulgation de la loi n° 007/002 du 11 juillet 2002 portant code minier ; la Province du Katanga connaît un accroissement du secteur minier.

Cependant, force est de constater qu'en dépit de cet accroissement, les opérateurs du secteur minier s'adonnent à l'exportation des produits intermédiaires soit pour des raisons de préférence soit pour n'avoir pas installé au pays des infrastructures nécessaires à la transformation des concentrés en produits finis.

A ce jour, la quasi-totalité des produits du secteur minier destinés à l'exportation sont des concentrés qui constituent pratiquement 75 % des exportations des entreprises minières installées dans la Province du Katanga.

Cet état de choses cause d'énormes préjudices à la Province du Katanga, qui est ainsi privée des ressources nécessaires pour sa reconstruction et son développement.

En plus, l'exportation des concentrés prive la Province de la constitution des gisements artificiels issus des rejets tel que définis par le code minier en son article 1 point 25.

Par ailleurs, l'absence de toute analyse fiable ne permet pas à la Province de connaître les composantes réelles des concentrés destinés à l'exportation.

Au regard des dispositions de l'article 204 point 16 de la constitution de notre pays, les taxes et les droits provinciaux sont des matières qui relèvent de la compétence exclusive des Provinces.

Aux dispositions ci-dessus, s'ajoutent celles de l'article 48 de la loi n°08/012 du 31 juillet 2008 portant principes fondamentaux relatifs à la libre administration des provinces qui alignent les taxes dans la catégorie des ressources propres à la Province.

En cette période particulière de reconstruction nationale où les besoins en ressources financières se font sentir de plus en plus, la Province du Katanga se trouve dans l'obligation de mobiliser les recettes pouvant lui permettre de contribuer à la concrétisation des cinq chantiers de la République.

Telle est la motivation qui sous-tend le présent Edit dont les principales articulations sont reprises ci-après :

Chapitre 1	:	Des dispositions générales
Chapitre 2	:	Des redevables et des exemptions
Chapitre 3	:	De l'assiette du taux et de la perception de la Taxe
Chapitre 4	:	Des sanctions
Chapitre 5	:	Des dispositions finales

4

CHAPITRE 3 : DE L'ASSIETTE, DU TAUX ET DE LA PERCEPTION DE LA TAXE.

Article 6

L'assiette imposable est basée sur le tonnage des produits concentrés destinés à l'exportation.

Article 7

La taxe est perçue avant la sortie des produits vers l'extérieur.

Article 8

Le taux est fixé à 60 USD (soixante dollars américains) par tonne et les modalités de perception seront fixées par voie réglementaire.

CHAPITRE 4 : DES SANCTIONS.

Article 9

Est saisi et mis en fourrière avec sa charge, jusqu'à l'acquittement du montant dû et des amendes équivalent au principal, tout véhicule transportant, en violation du présent Edit, des produits concentrés destinés à l'exportation.

CHAPITRE 5 : DES DISPOSITIONS FINALES.

Article 10

Le présent Edit entre en vigueur à la date de sa promulgation.

Fait à Lubumbashi, le 20 Apr 2010

Moïse KATUMBI CHAPWE



ANNEXE 2



ACIDH

Action Contre l'Impunité pour les Droits Humains

Action against impunity for human rights

N°701, avenue Kasavubu Q. Makutano

Commune de Lubumbashi

Bâtiment ex Léopold II, Appartement 9

Référence Station Mulykap

Tél. : 00 243 9 970 25 331 et 00243997108022

E-Mail : info@acidhcd.org

Site web: www.acidhcd.org

A/R

Lubumbashi, le 18 Juillet 2018

N/Réf: ACIDH/MDB/ASJ/25/07/018

**A Monsieur le Ministre provincial
des finances du Haut Katanga
à Lubumbashi**

Concerne : **Demande d'audience**

Monsieur le Ministre



L'Action Contre l'Impunité pour les Droits Humains, ACIDH, une organisation de promotion et de défense des droits humains basée à Lubumbashi, soumet à votre autorité la possibilité de lui accorder une audience aux jour et heures de votre convenance au cours de la semaine du 23 au 28 Juillet de l'an courant.

Le démembrement du Katanga en quatre provinces impose une nouvelle configuration entre notamment les provinces du Haut-Katanga et du Lualaba. Cette nouvelle configuration a de l'incidence sur la perception de deux taxes provinciales dans le secteur minier.

Nous souhaitons, Monsieur le Ministre, nous entretenir au cours de cette audience sur les modalités de perception de la taxe voirie (*taxe d'intervention en matière de réhabilitation des infrastructures de voirie et drainage ainsi que des routes d'intérêt provincial*) et de la taxe sur les concentrés (*taxe d'intervention en matière de création des unités locales de transformation des produits miniers destinés à l'importation*).

Nous vous prions, si vos multiples tâches ne vous permettent pas de nous rencontrer, de nous mettre à la disposition d'un de vos collaborateurs.

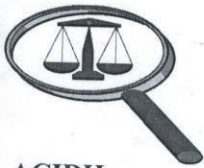
Espérant que vous accorderez une attention particulière à cette demande, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre provincial des finances, en l'expression de notre considération.



MPIANA DONAT BEN-BELLAH
Directeur Exécutif

[Signature]
383

L'ACIDH est une ONG des Droits Humains créée le 15 janvier 2004 avec pour objectif : Mettre fin à l'impunité en RDC.
Personnalité juridique : Arrêté Ministériel N°214/CAB/RS/J&DH/2011 du 07 Juin 2011



ACIDH

Action Contre l'Impunité pour les Droits Humains
Action against impunity for human rights
N°701, avenue Kasavubu Q. Makutano
Commune de Lubumbashi
Bâtiment ex Léopold II, Appartement 9
Référence Station Mulykap
Tél. : 00 243 9 970 25 331 et 00243997108022
E-Mail : info@acidhcd.org
Site web: www.acidhcd.org

A/R

Lubumbashi, le 18 Juillet 2018

D.R.H KAT / Secrétariat
Pour réception
Date: <u>6.19.10.7.12018</u>
Nom: <u>ELISEE</u>

N/Réf: ACIDH/MDB/ASJ/26/07/018

A Monsieur le Responsable de la
Direction des Recettes du Haut- Katanga
à Lubumbashi

Concerne : Demande d'audience

Monsieur le Responsable,

L'Action Contre l'Impunité pour les Droits Humains, **ACIDH**, une organisation de promotion et de défense des droits humains basée à Lubumbashi, soumet à votre autorité la possibilité de lui accorder une audience aux jour et heures de votre convenance au cours de la semaine du 23 au 28 Juillet de l'an courant.

Le démembrement du Katanga en quatre provinces impose une nouvelle configuration entre notamment les provinces du Haut-Katanga et du Lualaba. Cette nouvelle configuration a de l'incidence sur la perception de deux taxes provinciales dans le secteur minier.

Nous souhaitons, Monsieur le Responsable, nous entretenir au cours de cette audience sur les modalités de perception de la taxe voirie (*taxe d'intervention en matière de réhabilitation des infrastructures de voirie et drainage ainsi que des routes d'intérêt provincial*) et de la taxe sur les concentrés (*taxe d'intervention en matière de création des unités locales de transformation des produits miniers destinés à l'importation*).

Nous vous prions, si vos multiples tâches ne vous permettent pas de nous rencontrer, de nous mettre à la disposition d'un de vos collaborateurs.

Espérant que vous accorderez une attention particulière à cette demande, nous vous prions de croire, Monsieur le Responsable, en l'expression de notre considération.



PIANA DONAT BEN-BELLAH
Directeur Exécutif

[Signature]
88

L'ACIDH est une ONG des Droits Humains créée le 15 janvier 2004 avec pour objectif : Mettre fin à l'impunité en RDC.
Personnalité juridique : Arrêté Ministériel N°214/CAB/MIN/16/DH/2011 du 07 Juin 2011

23 MAI 2008

**EDIT N° 0001 DU PORTANT CREATION DE LA TAXE
PROVINCIALE D'INTERVENTION EN MATIERE DE REHABILITATION
DES INFRASTRUCTURES URBAINES DE VOIRIE ET DRAINAGE AINSI
QUE DES ROUTES D'INTERET PROVINCIAL.**

EXPOSE DES MOTIFS

Depuis un temps, le secteur minier de la Province du Katanga connaît une intense activité au regard du nombre élevé des entreprises qui s'y installent.

Les opérateurs économiques de ce secteur ont privilégié le recours au réseau routier pour l'acheminement des produits au lieu de la voie ferrée plus adaptée au transport des marchandises lourdes.

Ainsi, le flux sans cesse croissant des véhicules lourds transportant des gros tonnages destinés à l'exportation et traversant campagnes et villes provoque une détérioration accélérée des infrastructures de voirie et drainage ainsi que des routes.

Or, il appert que les routes connaissent une impraticabilité croissante à la suite du retard pris pour leur réhabilitation prompte dès manifestation des premiers signes de détérioration et ce, faute de moyens financiers disponibles.

De ce fait, la gestion prudente et rationnelle des infrastructures routières et de voirie nécessite non seulement de les remettre en état et de les renforcer pour qu'elles soient en mesure de supporter tous les engins lourds, mais aussi et surtout d'envisager les possibilités de les désengorger par la création de nouvelles infrastructures conçues et construites pour supporter de gros tonnages.

D'où la nécessité et l'urgence de mobiliser les usagers à concourir conséquemment à cette charge publique.

Dès lors, à la faveur de l'exclusivité des compétences reconnues à la Province par la Constitution, spécialement en ses articles 204 points 5, 16 et 24 tirant effet des principes consacrés aux articles 3, 171, 174 alinéa 2 et au regard de l'article 202 du même texte, le présent Edit trouve plein fondement, dans la mesure où il s'avère logique que ceux qui contribuent de manière particulière à la destruction des infrastructures de voirie et des routes aient également l'obligation de contribuer de manière toute particulière aux charges publiques de réhabilitation de ces infrastructures.

L'Edit s'articule en cinq chapitres :

- Chapitre 1^{er} : des dispositions générales ;
- Chapitre 2 : des redevances et des exemptions ;
- Chapitre 3 : de l'assiette, du taux et de la perception de la taxe ;
- Chapitre 4 : des sanctions ;
- Chapitre 5 : des dispositions finales.

Telles sont les lignes maîtresses de cet exposé des motifs.

L'ASSEMBLEE PROVINCIALE A ADOPTE ;

**LE GOUVERNEUR DE PROVINCE PROMULGUE L'EDIT
DONT LA TENEUR SUIT :**

CHAPITRE 1^{er} : DES DISPOSITIONS GENERALES.

Article 1^{er} : Il est institué une taxe provinciale dénommée « Taxe d'intervention en matière de réhabilitation des infrastructures urbaines de voiries et drainage ainsi que des routes d'intérêt provincial ».

Article 2 : La taxe est assise sur la mise en circulation sur le réseau public d'intérêt provincial, en milieu urbain et rural, des véhicules transportant des produits.

CHAPITRE 2 : DES REDEVABLES ET DES EXEMPTIONS.

Article 3 : La taxe est à charge du transporteur.

Article 4 : Sont exemptés de la taxe, les véhicules transportant :

1. les produits appartenant à l'Etat Congolais ;
2. les produits agricoles ;
3. les produits manufacturés.

CHAPITRE 3 : DE L'ASSIETTE, DU TAUX ET DE LA PERCEPTION DE LA TAXE.

Article 5 : L'assiette imposable est basée sur le tonnage des produits transportés.

Article 6 : La taxe est perçue à chaque sortie des produits vers l'extérieur.

Article 7 : Le taux et les modalités de perception sont fixés par voie réglementaire.

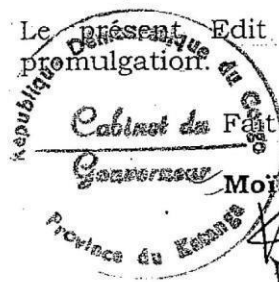
CHAPITRE 4 : DES SANCTIONS.

Article 8 : Est saisi et mis en fourrière avec sa charge, jusqu'à l'acquittement total de la taxe en principal et en pénalités, tout véhicule mis en circulation en violation du présent Edit.

Article 9 : Est passible d'une amende équivalente au principal, tout contrevenant au présent Edit ;

CHAPITRE 5 : DES DISPOSITIONS FINALES.

Article 10 : Le présent Edit entre en vigueur à la date de sa promulgation.



Fait à Lubumbashi, le

23 MAI 2000

Moïse KATUMBI CHAPWE

Moïse Katumbi

PROVINCE DU KATANGA

Le Gouverneur

Transmis copie pour information à :

ARRETE PROVINCIAL N° 2008/0024 /KATANGA DU 09 JUIL. 2008
PORTANT FIXATION ET MODALITES DE PERCEPTION DE LA TAXE
PROVINCIALE D'INTERVENTION EN MATIERE DE REHABILITATION DES
INFRASTRUCTURES URBAINES, DE VOIRIES ET DRAINAGE AINSI QUE
DES ROUTES D'INTERET PROVINCIAL

LE GOUVERNEUR DE LA PROVINCE DU KATANGA,

Vu la Constitution de la République Démocratique du Congo ;

Vu, tel que modifié et complété à ce jour, le Décret-loi n° 81 du 2 juillet 1998 portant organisation territoriale et administrative de la République Démocratique du Congo, spécialement en son article 15 ;

Vu l'Ordonnance n° 7/002 du 24 février 2007 portant investiture du Gouverneur et du Vice-Gouverneur de la Province du Katanga ;

Vu l'Arrêté Provincial n° 2007/0064/Katanga du 27 avril 2007 portant nomination des Membres du Gouvernement Provincial du Katanga ;

Vu la motion n° 001/AP/KATANGA/2007 du 9 mai 2007 portant approbation du programme du Gouvernement et investiture des Ministres Provinciaux ;

Vu l'Edit n° 0001 du 23 mai 2008 portant création de la taxe provinciale d'intervention en matière de réhabilitation des infrastructures urbaines, de voiries et drainage ainsi que des routes d'intérêt provincial, spécialement en son article 7 ;

Considérant l'état de dégradation de nos infrastructures dû au flux croissant des véhicules lourds transportant des gros tonnages destinés à l'exportation et traversant les agglomérations rurales et urbaines de la Province ;

Considérant qu'il y a lieu de les remettre en état avec la participation de leurs usagers ;

Vu la nécessité et l'urgence ;

Le Conseil des Ministres entendu ;

Adresse : Av. Kasa-Vubu
Commune - Lubumbashi

◆ Ctel : 09 970 11 982 - 09 980 10 775 ◆

◆ Fax : (+243) 999 975 595

◆ E-mail : gouprokatanga@yahoo.fr ◆

ARRETE :

- Article 1^{er} : En application de l'article 7 de l'Edit n° 0001 du 23 mai 2008 portant création de la taxe provinciale d'intervention en matière de réhabilitation des infrastructures urbaines, de voiries et drainage ainsi que des routes d'intérêt provincial, le taux de la taxe est fixé à l'équivalent en Francs Congolais de 30 USD par tonne sur tout produit destiné à l'exportation, exception faite des produits appartenant à l'Etat Congolais, des produits agricoles et des produits manufacturés.
- Article 2 : La taxe est calculée au lieu de chargement sur base des déclarations faites par le transporteur concernant le poids réel transporté.
- Article 3 : Les agents taxateurs désignés par le Gouverneur de Province sur proposition du Ministre Provincial des Finances, Economie et Commerce émettent une note de perception sur base de laquelle le transporteur s'acquitte du paiement de la taxe via le circuit bancaire.
- Article 4 : La vérification du paiement de la taxe par le transporteur se fait après pesage contradictoire au poste de pesage installé à Kisanga pour le trafic routier et en gare SNCC/Lubumbashi pour le trafic ferroviaire ; le cachet du service vérificateur du Ministère Provincial des Finances, Economie et Commerce faisant foi est apposé sur la souche de paiement.
- Article 5 : Un dernier contrôle est effectué à chaque poste frontalier où des agents contrôleurs nommés par le Gouverneur de Province sur proposition du Ministre Provincial des Finances, Economie et Commerce, se chargeront de récupérer les souches attestant que le transporteur s'est régulièrement acquitté de l'intégralité de la taxe due.
- Article 6 : Tout contrevenant aux dispositions du présent Arrêté sera passible des peines prévues aux articles 8 et 9 de l'Edit n° 0001 du 23 mai 2008 portant création de la taxe provinciale d'intervention en matière de réhabilitation des infrastructures urbaines, de voiries et drainage ainsi que des routes d'intérêt provincial.
- Article 7 : Le Ministre Provincial des Infrastructures, Urbanisme et Transports et le Ministre Provincial des Finances, Economie et Commerce sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent Arrêté qui sort ses effets à la date de sa signature.

Fait à Lubumbashi, le

09 JUL. 2008



Moise KATUMBI CHAPWE



Action Contre l'Impunité pour les Droits Humain
Action against impunity for human rights