







Juristes  
pour  
l'Environnement au  
Congo



## RAPPORT D'ANALYSE DE LA REGLEMENTATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

**Janvier 2020**

L'étude a été réalisée dans le cadre des projets suivants attribués à l'ATIBT :

 <p>FONDS FRANÇAIS POUR L'ENVIRONNEMENT MONDIAL</p>	Intégration de la filière des bois tropicaux d'Afrique Centrale et de l'Ouest dans les mécanismes FLEGT et REDD+ (FLEGT-REDD+)
	Renforcement des capacités des associations professionnelles du secteur privé forestier d'Afrique Central et de l'Ouest afin de permettre une meilleure intégration de ce dernier dans le Plan d'Action FLEGT (FLEGT-IP)
 	Amélioration de la prise en compte des certifications vérifiées tierce partie dans les processus FLEGT et REDD+ (FLEGT-Certification)

Les projets FLEGT-REDD et FLEGT-IP sont financés par :



Le programme PPECF2 est financé par :



Le contenu de la présente relève de la seule responsabilité des auteurs et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant l'avis de l'UE, FFEM ou KfW.

## TABLE DES MATIERES

Introduction .....	2
Contexte de l'étude .....	3
Objet de l'étude .....	4
Présentation - Fédération des Industriels du Bois .....	4
Présentation - juristes pour l'environnement au congo .....	5
Approche méthodologique .....	6
Analyse de la réglementation sur les transports .....	6
Conclusion .....	15
Recommandations et pistes de solution .....	15
Annexe 1 .....	17

## **RAPPORT D'ANALYSE DE LA REGLEMENTATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

### 0. INTRODUCTION

La FIB représente les sociétés forestières et industrielles engagées dans l'aménagement durable des concessions forestières qui leur sont attribuées par l'Etat de la RD Congo, et est membre de l'Association Technique Internationale des Bois Tropicaux (ATIBT).

La FIB est membre et partenaire de l'ATIBT dans la mise en œuvre des contrats de subventions suivants :

- projet FLEGT-REDD financé par le FFEM, selon la convention CZZ 1789.01 N signée le 28 février 2013 ;
- projet FLEGT-IP financé par l'UE, selon le contrat de subvention DCI-ENV/2014/346-732 signé le 10 décembre 2014 ;
- projet « Amélioration de la prise en compte de la certification vérifiée tierce dans les processus FLEGT-REDD » financé par le KfW, par le contrat de subvention N° C127 signé le 5 juillet 2018 avec le PPECF-COMIFAC.

L'ATIBT et le PPECF-COMIFAC ont signé le 21 juin 2018 un protocole qui fixe le cadre de collaboration pour la mise en œuvre du Plan de Convergence. Les activités mises en œuvre pour l'actuel contrat de services font partie de l'appui dans « le domaine de légalité et certification forestière ».

Dans le cadre du partenariat pour la mise en œuvre de trois projets attribués à l'ATIBT, une convention de collaboration entre l'ATIBT et la FIB a été signée le 10 janvier 2019.

Cette convention prévoit entre autres des actions pour renforcer la FIB, par l'engagement d'un Référent FLEGT-Certification, par des formations du

personnel, et par le plaidoyer de l'ensemble du secteur privé dans les processus FLEGT et de certification en faisant ponctuellement appel à des experts pour expliquer les contenus des projets de textes réglementaires ou des documents constitutifs de l'APV FLEGT (grille légalité, système de vérification de légalité, système national de traçabilité) ou relatifs au développement des systèmes de certification et aider les associations à formuler des propositions d'amélioration et à établir une position commune.

Dans cette optique, ce travail concerne plaidoyer de l'ensemble du secteur privé pour expliquer les contenus des projets de textes réglementaires pour aider les associations à formuler des propositions d'amélioration et à établir une position commune.

Plus précisément, l'analyse va se concentrer sur le texte réglementaire en matière de la fiscalité et parafiscalité dans le secteur de transport terrestre et fluvial pris en décembre 2019 par le Ministre des transports et voies de communication.

## 1. CONTEXTE DE L'ETUDE

Le transport du bois constitue un maillon important dans la chaîne d'approvisionnement en bois, sans quoi aucune exploitation forestière ne sera possible.

Les concessionnaires forestiers regroupés au sein de la Fédération des Industriels du Bois, en sigle FIB bien qu'exerçant l'activité de l'exploitation forestière sont en même temps armateurs et tenanciers des ports privés, c'est-à-dire ils disposent de leurs propres bateaux et leurs propres ports qui concourent à la réalisation de leurs missions.

Cela étant, ils déplorent la multiplicité et la redondance des droits, taxes et redevances payés aussi bien au Pouvoir Central et surtout dans les provinces, à des taux prohibitifs qui ne cessent d'asphyxier l'exploitation de transport fluvial et lacustre.

Les nouvelles autorités jurent pour une amélioration du climat des affaires et cette dernière passe par le respect et l'amélioration du cadre juridique pour permettre aux entreprises d'œuvrer dans la quiétude. Le secteur de transport est l'un des secteurs pour lequel le cadre juridique devra être harmonisé et amélioré.

## 2. OBJET DE L'ETUDE

La présente analyse a pour objet de permettre à la FIB de disposer des arguments juridiques pour mieux mener le plaidoyer sur les textes réglementaires régissant le secteur de transport du bois par route et par fleuve auprès des instances étatiques nationales et provinciales.

La FIB a commandé cette analyse qui sera conduite par des experts regroupés autour d'un consortium dénommé « Juristes pour l'Environnement au Congo », en sigle JUREC Conseil ONG.

## 3. PRESENTATION - FEDERATION DES INDUSTRIELS DU BOIS

La FIB est un syndicat professionnel qui a pour objet d'assumer les fonctions de chambre de commerce, d'industrie et de métiers ainsi que l'organisation professionnelle des employeurs du secteur industriel du bois.

La FIB a entre autres charges de promouvoir les intérêts des entreprises du secteur bois de sorte à participer au développement intégral des communautés notamment en mettant en place une politique d'information dans tous les milieux pour une meilleure connaissance des phénomènes économiques et environnementaux en général et des industriels du bois en particulier.

La FIB est membre de la commission technique des négociations de l'Accord de Partenariat Volontaire, représente les industriels du bois au sein de ladite commission et participe à la production des instruments à mettre en place dans le cadre de ce processus APV. Elle encourage et accompagne ses membres engagés dans la certification et participe à la validation des textes légaux et réglementaires en matière forestière et environnementale ainsi qu'aux réflexions sur la REDD et questions en lien avec le changement climatique.

La FIB est membre et partenaire de l'ATIBT dans la mise en œuvre des projets FLEGT-IP, FLEGT-REDD, et le contrat C127 avec le PPECF-COMIFAC. La FIB œuvre pour la gestion durable des ressources forestières depuis plus de 13 ans.

#### 4. PRESENTATION - JURISTES POUR L'ENVIRONNEMENT AU CONGO

Juristes pour l'Environnement au Congo, JUREC conseil en sigle, est une Organisation Non Gouvernementale de droit congolais active dans la promotion et la protection de l'environnement et dans la bonne gouvernance des ressources naturelles. Elle est dotée d'une personnalité juridique propre.

JUREC travaille depuis plusieurs années avec le Ministère de l'Environnement, le secteur privé, la société civile et les autres acteurs dans le domaine des analyses juridiques des questions liées à la gouvernance forestière et de la biodiversité ainsi qu'à la facilitation d'accès à l'information juridique environnementale auprès des différents acteurs.

Le travail de JUREC en RDC et dans la sous-région d'Afrique Centrale est axé sur le renforcement des capacités des acteurs sur les questions de gouvernance forestière. Avec ses experts, JUREC a notamment menée des analyses au niveau de la sous-région sur demande de la COMIFAC sur la dynamique des politiques et législations forestières.

En RDC, JUREC appuie et conseille le Ministère de l'Environnement sur les questions de gouvernance forestière, fiscalité et parafiscalité forestière, de la Foresterie communautaire et sur les questions des APV. Dans son travail d'expertise juridique environnementale, JUREC assure les liens entre le secteur forestier et les autres secteurs ayant une incidence directe sur la gouvernance forestière (mines, énergie, décentralisation, transport, etc.). S'agissant du secteur de transport, JUREC dispose d'une expérience de travail notamment avec les entités en charge de ce secteur dans le domaine des ressources en eau et dans le secteur forestier.

JUREC comporte plusieurs juristes membres de la Commission Mondiale de droit de l'environnement, du Réseau des Juristes francophones pour l'environnement, de l'Organisation Mondiale pour la propriété intellectuelle ; et est également partenaire de plusieurs institutions œuvrant dans le secteur de la gouvernance et d'exploitation forestière en RDC.

## 5. APPROCHE METHODOLOGIQUE

Une réunion de démarrage a eu lieu le 6 janvier 2020 entre la FIB et l'expert, permettant de préciser les attentes de la FIB concernant l'étude et de donner des explications complémentaires aux termes de référence du contrat. La FIB a mis à disposition de l'expert des supports juridiques utiles à la réalisation de ce travail.

A son niveau, l'expert s'est employé à rechercher d'autres textes légaux, réglementaires nationaux ainsi que provinciaux en lien avec l'exploitation du transport en RD Congo, et a pris de contact informel avec certaines personnes ressources.

Par la suite, tous les documents ont été collationnés, exploités et analysés pour dégager des réponses appropriées aux thématiques soulevées dans les TdRs et des échanges avec la FIB. Aussitôt que l'analyse était finie, elle a été discutée avec la FIB en date du 12 janvier 2020, et l'actuel rapport a été rédigé.

## 6. ANALYSE DE LA REGLEMENTATION SUR LES TRANSPORTS

La présente va se baser sur l'arrêté interministériel n°023/CAB/MIN/TC/2019 et CAB/MIN/FINANCES/2019/135 du 11/12/2019 portant fixation des taux des droits, taxes et redevances à percevoir à l'initiative du Ministère des transports et voies de communication.

L'analyse a aussi été faite sur certains faits générateurs redondants tant du pouvoir central que provincial, notamment :

- Accostage dans les ports privés ;
- Embarquement et débarquement des produits manutentionnés dans les ports privés ;
- Assainissement dû au déchargement des bateaux dans les Ports ;
- Expertise de certificat d'origine et de bonne santé animale et végétale ;
- Navigation par la Régie des Voies Fluviales (RVF) ;
- Implantation (TI) et la taxe Rémunératoire Annuelle (TRA) sur les unités flottantes ;
- Guichet unique dans les ports de la Ville-province de Kinshasa ;



## 6.1. Bases juridiques

Les textes juridiques rassemblés pour cette analyse sont les suivants :

- Constitution de la République Démocratique du Congo de 2006 telle que modifiée et complétée à ce jour ;
- Ordonnance-loi n° 66-96 du 14 mars 1966 portant Code de la Navigation fluviale et lacustre ;
- Ordonnance-loi n° 18/004 du 13 mars 2018 fixant la nomenclature des provinces ;
- Ordonnance loi n°72-225 du 26 avril 1972 à charge des armateurs, telle que modifiée et complétée par l'Ordonnance n° 78-313 du 27 juillet 1978 ;
- Ordonnance-loi n°83-026 du 12 septembre 1983 portant modification du Décret-loi du 20 mars 1961 sur les prix ;
- Décret Présidentiel n°036/2002 du 28 mars 2002 portant désignation des services et organismes habilités à exercer aux frontières de la RDC ;
- Décret n°13/015 du 29 mai 2013 portant réglementation des installations classées dangereuses, insalubres ou incommodes ;
- Arrêté interministériel n°023/CAB/MIN/TC/2019 et CAB/MIN/FINANCES/2019/135 du 11/12/2019 portant fixation des taux des droits, taxes et redevances à percevoir à l'initiative du Ministère des transports et voies de communication ;
- Arrêté interministériel n°018/CAB/MIN/TVC/2010 et n°039/CAB/MIN/FINANCES/2010 du 16 avril 2010 portant fixation des taux des droits, taxes et redevances à percevoir à l'initiative du Ministère des transports et voies de communication ;
- Edit n° 0001/2008 du 22 janvier 2008 portant création de la Direction Générale des Recettes de Kinshasa (DGRK) ;
- Arrêté n°SC/0226/BGV/MIN.AGRIDEV/MINECOFIN/DGRK/FM du 06 octobre 2008 a institué le guichet unique dans les ports fluviaux ;
- Note Circulaire n° SC/002/-BGV/GPK/MIN.AGR/DR/2015 du 07 mai 2015 portant organisation de l'exercice des activités dans les ports fluviaux ;



## 6.2. Analyse juridique de l'Arrêté interministériel

Comme, nous l'avons soulevé ci-dessus, l'analyse va se faire autour de l'arrêté interministériel n°023/CAB/MIN/TC/2019 et CAB/MIN/FINANCES/2019/135 du 11/12/2019 portant fixation des taux des droits, taxes et redevances à percevoir à l'initiative du Ministère des transports et voies de communication.

Comparé à l'Arrêté précédent n°018/CAB/MIN/TVC/2010 et n°039/CAB/MIN/FINANCES/2010 du 16 avril 2010 portant sur la même matière, il est constaté ce qui suit tel que repris dans le tableau suivant :

- augmentation des taux de façon variable pour certains actes générateurs jusqu'à 4 fois plus par rapport à l'ancien taux ;
- maintien ou la reconduction des taux précédents pour d'autres actes.

Le regard sur les transports terrestres, marines et voies navigables peuvent directement influencer sur le secteur forêt-bois.

### a. Constats/transports terrestres

N°	Actes Générateurs	Taux précédents 2010	Taux actuels 2019
1	Certificat de contrôle technique		
	- Voiture	7\$	15 \$
	- Camion ou bus	12 \$	15 \$
	- Remorque	15 \$	15 \$
2	Permis de conduire routier :		
	- Permis national	20\$/Catégorie A, B	80\$/Catégorie A, B
		35\$/Catégorie C	80\$/Catégorie C
		50\$/Catégorie D, E	80\$/Catégorie D, E
3	Duplicata	50% du taux de la taxe	100% du taux de la taxe

## b. Constats/marine et voies navigables

N°	Actes Générateurs	Taux précédents 2010	Taux actuels 2019
1	Droits pour enrôlement ou licenciement d'homme d'équipage	20%	20%
2	Homologation d'un port ou beach :		
	- Ayant un mur de quai	1000 \$	1000 \$
	- Ayant un ouvrage en terre battue	500 \$	500 \$
3	Visite annuelle d'un port ou beach		
	- Visite	100 \$	100 \$
	- Revalidation	50 \$	50\$
4	Droits du livret matricule et du carnet de paie	15\$	15\$
5	Droits pour prestations particulières effectuées à la demande du conducteur selon les heures	40 \$ et 80 \$	40 \$ et 80 \$
6	Permis de sortie (délivrance et renouvellement)	30 \$	50\$
7	Certificat de sécurité ou d'exemption de visite bateau	50 \$	50 \$
8	Droits fixes de polie fluviale et lacustre pour le transport des marchandises/bois/grumes en radeau	0,05 \$ par m3	0,05 \$ par m3

### **6.3. Analyse de quelques faits générateurs**

Cette analyse donne des clarifications sur certains faits générateurs à la base d'une série de taxation tant par le gouvernement central que provincial.

#### **6.3.1. Accostage dans les ports privés**

La taxe est exigée par chaque province à chaque accostage du bateau et dans chaque port, même dans son propre port avec son propre bateau. Nous estimons que cette taxe ne se justifie pas dans la mesure où elle n'a pas de contrepartie et que le port privé est considéré comme un parking privé aménagé par le propriétaire lui-même.

#### **6.3.2. Embarquement et le débarquement des produits manutentionnés dans les ports privés**

Les services provinciaux exigent aux armateurs à chaque chargement et à chaque déchargement des produits vivriers ou des bois/grumes ladite taxe dont le taux varie selon la province sans service rendu. Elle est même exigée aux propriétaires des ports privés qui sont en même temps armateurs et qui ont même des engins de manutention propres.

Pourtant, le tenancier de ports privés a la liberté d'exercer la manutention et n'a pas besoin de l'encadrement de tiers pour réaliser les opérations de chargement ou déchargement de bois par exemple voire d'autres produits ou du Ministère du Développement Rural pour payer à ce dernier cette taxe de 10% sur les frais de manutention sans contrepartie.

#### **6.3.3. Assainissement, enlèvement d'immondices et ordures ménagères dans les ports**

La perception de cette taxe par la Ville-province de Kinshasa pour assurer l'assainissement du port ne se justifie pas étant donné que les frais d'assainissement font partie des charges des Tenanciers des ports, et du coût total de la manutention.

Les ports étant des sociétés privées, ils ont l'obligation de mettre en état de propreté leurs installations.

En outre, le fait générateur de la taxe tel que prévu par l'Ordonnance-loi n° 18/004 du 13 mars 2018 est l'abonnement, mais les tenanciers des ports ne bénéficient d'un abonnement de la part de la Ville de Kinshasa pour l'enlèvement des immondices et des ordures ménagères.

#### **6.3.4. Assainissement dû au déchargement des Bateaux dans les Ports**

Cette taxe fait double emploi avec la précédente. L'état de propreté d'une embarcation est une obligation de chaque Armateur et les frais y afférant font partie des charges incluses dans les frais de transport et non une taxe perçue pour un partage entre une Association des Armateurs non autrement identifiée et le fonctionnement Guichet Unique.

Nous pensons qu'il existe un service de l'hygiène sanitaire qui peut passer régulièrement pour le contrôle dans les unités flottantes mais il ne le fait pas.

#### **6.3.5. Expertise de certificat d'origine et de bonne santé animale et végétale.**

La perception de cette taxe est généralisée sur tous les produits chargés et déchargés dans les ports alors qu'il s'agit là du certificat qui doit déterminer l'origine et la santé d'un animal ou d'un végétal importé ou exporté vers l'étranger. Nous estimons que cette taxe ne peut être exigible que dans les opérations d'import/export et non à l'intérieur du pays, d'une province à l'autre.

Aussi, cette opération est effectuée par le SQAV (Service de la Quarantaine Animale et Végétale) différent du Service de l'Hygiène Alimentaire exercé gratuitement sur toute la République dans les Alimentations, Restaurants, Chambres froides et autres.

#### **6.3.6. Taxe de navigation due à la RVF.**

Les projets FLEGT-REDD et FLEGT-IP sont financés par :



Le programme PPECF2 est financé par :



*Le contenu de la présente relève de la seule responsabilité des auteurs et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant l'avis de l'UE, FFEM ou KfW.*

Les armateurs sont contraints à payer trimestriellement la taxe de navigation à la Régie des Voies Fluviales (RVF) alors que cette Régie n'entretient pas régulièrement les voies navigables.

Bien qu'instituée par l'Ordonnance loi n°72-225 du 26 avril 1972 à charge des armateurs, telle que modifiée et complétée par l'Ordonnance n° 78-313 du 27 juillet 1978, le mode de calcul de cette taxe n'est plus adaptée aux réalités actuelles d'exploitation dans la mesure où :

- ✓ elle est fixée, selon l'article 3, en Zaire monnaie suivant les catégories des unités flottantes ;
- ✓ elle est exigée, selon l'article 8, anticipatif et trimestriel même si le bateau n'a pas navigué. Aujourd'hui, nombreuses sont les factures cumulées par la Régie des Voies Fluviales qui ne cessent d'exiger le paiement sans service rendu.

### **6.3.7. Taxe d'implantation (TI) et Taxe Rémunératoire Annuelle (TRA) sur les unités flottantes.**

En plus du certificat de navigabilité (permis d'exploitation) délivré par l'Administration des transports, les unités flottantes sont dès lors soumises au paiement de la taxe d'implantation (TI) et à la taxe rémunératoire annuelle (TRA) auprès du Ministère de l'Environnement et conservation de la nature.

La TI et TRA ne devront être exigés aux armateurs qui exercent dans le domaine du transport fluvial constituant leur activité principale. Ceci, conformément aux dispositions du Décret n° 13/015 du 29 mai 2013 portant réglementation des installations classées dangereuses, insalubres ou incommodes.

Nous estimons que le fait de détenir deux permis d'exploitation sur la même unité flottante, constitue un double emploi qui alourdi les charges d'exploitation. Aussi, la taxe rémunératoire est exigée aussi bien sur les activités, les pousseurs, les barges et sur les installations (dépôts, garages, engins, ...) de

l'armateur, loin de l'objet pour lequel le permis d'exploitation leur a été délivré. Ce cumul contraire au caractère et à la notion des installations classées, fait que le taux de cette taxe devient très élevé pour les armateurs.

### **6.3.8. Problématique du Guichet Unique dans les ports de la Ville-province de Kinshasa.**

Depuis l'année 2008, le Gouvernement Provincial de la ville de Kinshasa a signé l'Arrêté n°SC/0226/BGV/MIN.AGRIDEV/MINECOFIN/DGRK/FM du 06 octobre 2008 a institué le guichet unique dans les ports fluviaux.

D'une part, les ports de la Ville-province de Kinshasa longeant le fleuve Congo relèvent de la compétence du Gouvernement Central, au travers le Ministère des Transports et Communication. Ceci, au regard de l'article 202, point 21, de la Constitution de la République Démocratique du Congo.

D'autre part, les opérations de chargement, de déchargement et de manutention sur lesquelles le Gouvernement de la Ville-province de Kinshasa a réglementé font partie de la navigation intérieure régie par l'Ordonnance-loi n° 66-96 du 14 mars 1966 portant Code de la Navigation fluviale et lacustre.

A ce titre, c'est le Ministère des Transports et Voies de Communication qui est l'autorité habilitée à prendre des mesures d'application de la loi sus évoquée. Il appert donc qu'en réglementant sur cette matière, l'Arrêté du Gouverneur de la Ville de Kinshasa et la Note Circulaire n° SC/002/-BGV/GPK/MIN.AGR/DR/2015 du 07 mai 2015 portant organisation de l'exercice des activités dans les ports fluviaux ont violé la Constitution de la République et l'Ordonnance-loi précitée.

Le fleuve Congo étant une frontière naturelle du fait qu'il sépare la RD.Congo de la République du Congo, certains ports y longeant sont considérés comme des postes frontaliers où seuls quatre services (DGDA, OCC, DGM et Hygiène) devraient y opérer conformément au Décret Présidentiel n°036/2002 du 28 mars 2002 portant désignation des services et organismes habilités à exercer aux frontières de la RDC.

Pourtant, selon l'Edit n° 0001/2008 du 22 janvier 2008 portant création de la Direction Générale des Recettes de Kinshasa (DGRK), seule cette Régie financière provinciale est habilitée à exercer toutes les missions et prérogatives en matière des recettes fiscales, non fiscales et exceptionnelles revenant à la Ville de Kinshasa.

Par ailleurs, en imposant le prix de manutention aux armateurs qui sont des sociétés privées, sans leur accord préalable ni convention particulière avec elles et ce, sans tenir compte de leur coût d'exploitation, l'Arrêté n°SC/0226/BGV/MIN.AGRIDEV/MINECOFIN/DGRK/FM/2008 du 06 octobre 2008 et tous les actes réglementaires pris en son exécution violent les dispositions de l'article 2 de l'Ordonnance-loi n°83-026 du 12 septembre 1983 portant modification du Décret-loi du 20 mars 1961 sur les prix.

## 7. CONCLUSION

Les projets FLEGT-REDD et FLEGT-IP sont financés par :



Le programme PPECF2 est financé par :



*Le contenu de la présente relève de la seule responsabilité des auteurs et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant l'avis de l'UE, FFEM ou KfW.*



La réglementation en matière des transports pose une série des problèmes à solutionner par le gouvernement de la République. La profession est asphyxiée par des prélèvements parfois redondants, sans contrepartie, ni valeur ajoutée, par une augmentation des taux de certains actes.

Face à toutes ces différentes préoccupations, il est proposé dans les lignes qui suivent quelques solutions en vue d'un climat des affaires pour les activités dans ce domaine.

## 8. RECOMMANDATIONS ET PISTES DE SOLUTIONS

Eu égard au développement ci-dessus, il y lieu de plaider pour ce qui suit :

1. La révision du taux pour le certificat de contrôle technique, le permis de conduire et le permis de sortie, étant donné que les services fournis par les organismes concernés restent les mêmes, s'exercent dans les mêmes conditions tant décrites et sans aucune valeur ajoutée ;
2. L'annulation et/ou modification de tous les arrêtés et les circulaires signés par le Gouvernement Provincial de Kinshasa, notamment l'Arrêté n°SC/0226/BGV/MIN.AGRIDEV/MINECOFIN/DGRK/-FM/2008 du 06 octobre 2008 portant mise en place d'un Guichet Unique dans les ports fluviaux de Kinshasa ;
3. La rationalisation de la perception des droits, taxes et redevances provinciales et des ETD en supprimant les taxes redondantes et celles sans contrepartie ;
4. L'interdiction de la perception de la taxe de chargement et déchargement pour les opérations effectuées par l'entreprise elle-même avec ses propres moyens (engins)
5. La libéralisation de l'activité de manutention dans les ports pour que cette responsabilité légitime revienne aux propriétaires des ports et la définition de l'assiette de la taxe sur le chargement et le déchargement des produits manutentionnés dans les ports comme étant les frais fixés par les propriétaires des ports ;

6. L'exemption de la taxe d'accostage aux propriétaires des ports privés non marchands c'est-à-dire qui sont en même temps Armateurs et qui transportent leurs propres produits (bois) afin de ravitailler leurs centres à l'intérieur du pays. pour la Ville province de Kinshasa, et autres pour les provinces ;
7. L'harmonisation de vues entre les Ministères de Transports et celui de l'Environnement sur le permis d'exploitation des unités flottantes au regard du décret n°13/015 du 29 mai 2013 portant réglementation des installations classées dangereuses, insalubres ou incommodes, d'une part, et la révision à la baisse du taux de la TRA au regard de l'échéance de déclaration des unités et de son payement ;
8. La révision du taux et du mode de calcul ainsi que des méthodes de recouvrement et/ou payement de la taxe de navigation ; le payement par voyage serait plus réaliste ;
9. La mise sur pied d'un point (guichet) unique des formalités et de perception dans les ports en définissant un mécanisme cohérent et efficace de fonctionnement ;
10. La révision de certains textes légaux et réglementaires en vue de les actualiser et/ou les adapter aux réalités actuelles d'exploitation. Il s'agit notamment de l'Arrêté interministériel n°023/CAB/MIN/TC/2019 et CAB/MIN/FINANCES/2019/135 du 11/12/2019 portant fixation des taux des droits, taxes et redevances à percevoir à l'initiative du Ministère des transports et voies de communication et de l'Arrêté n°SC/0226/BGV/MIN.AGRIDEV/MINECOFIN/DGRK/FM du 06 octobre 2008 a institué le guichet unique dans les ports fluviaux ;

ooo/ooo

### ANNEXE - Termes de référence – janvier 2020

## PLAIDOYER POUR LA REGLEMENTATION RELATIVE AU TRANSPORT EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO PROJET FLEGT-IP (UE) – PPECF (COMIFAC/KFW)

### 1. Introduction sur les projets

Depuis 2014, l'ATIBT est attributaire d'une subvention de l'Union Européenne pour la mise en œuvre du projet intitulé : « Renforcement des capacités des associations professionnelles du secteur privé forestier d'Afrique Centrale et de l'Ouest afin de permettre une meilleure intégration de ce dernier dans le Plan d'Action FLEGT (FLEGT-IP) ».

Ce projet vise à faire contribuer activement le secteur forestier privé à la gestion durable des forêts tropicales et au développement socio-économique des pays producteurs de bois cible, par son implication renforcée dans le processus APV FLEGT.

Au mois de juillet 2018, l'ATIBT et le PPECF-COMIFAC ont signé un contrat de subvention qui définit une action commune avec le projet FLEGT-IP, à savoir « l'Amélioration de la prise en compte de la certification vérifiée tierce partie, dans les processus FLEGT-REDD ».

Cette action commune vise notamment à améliorer le niveau légal des entreprises au travers des associations professionnelles, partenaires du projet, et par la promotion de la certification vérifiée tierce partie, pour les préparer à la mise en œuvre des APV FLEGT. Elle poursuit, dans ce protocole, trois objectifs spécifiques :

- Une augmentation des surfaces forestières certifiées légales ou durables ;
- Une amélioration de la reconnaissance des certifications privées dans les APV des pays cible et leur prise en compte dans le RBUE ;
- Une augmentation du niveau de conformité légale des entreprises.

La RDC est l'un des pays cibles des projets dans le cadre de la demande de subvention pour le projet « FLEGT-IP ».

En la faveur de la convention de collaboration conclue entre l'Association Technique internationale du Bois Tropicaux (ATIBT) et la Fédération des Industriels du Bois (FIB) en janvier 2019, le présent travail s'inscrit dans le cadre des activités des projets afin de mieux réaliser le plaidoyer du secteur privé pour la révision des documents normatifs et réglementaires.

### 2. Eléments de contexte et justification

La loi n°011/2002 du 29 août 2002 portant Code forestier promulgué par le Président de la République Démocratique du Congo a introduit des innovations tant sur le plan institutionnel que sur le plan de la gestion forestière. Cette loi insère dans le régime forestier des dispositions spécifiques relatives à la fiscalité forestière. Celle-ci se distingue de la fiscalité ordinaire et vise à asseoir une politique de taxation forestière qui soit à même de garantir à la fois une gestion durable de la ressource forestière, une incitation à la meilleure gestion forestière et une conciliation d'objectifs de développement de l'industrie forestière et de l'accroissement des recettes forestières.

Convaincu de l'intérêt du plan d'action APV FLEGT pour le pays, le gouvernement de la RDC a officiellement demandé à la Commission Européenne, en février 2010, d'ouvrir les négociations en vue de la conclusion d'un accord de partenariat. L'attribution des licences/certificats de légalité FLEGT aux sociétés forestières, ultime finalité, garantit que le bois a été exploité légalement, en respectant les droits des communautés locales, de leurs travailleurs, ainsi que les normes d'exploitation, de la chaîne d'approvisionnement, et environnementales et leurs obligations fiscales.

Ces réalités sont traduites dans les grilles de légalité de l'exploitation industrielle et artisanale actuellement en pleine développement élaborées et testées par la Commission Technique des Négociations. Pour qu'un APV crédible et pertinent puisse être conclu, il est cependant indispensable que soient préalablement clarifiés les différents éléments constitutifs notamment ceux en lien avec la fiscalité et de la parafiscalité de l'exploitation forestière dans le pays, afin que la fiscalité devienne un élément opposable de légalité plutôt qu'un sujet permanent de contentieux entre les producteurs du bois et les différents pouvoirs de l'Etat congolais.

Le secteur de transport demeure un secteur important pour les entreprises industrielles du bois dans les opérations d'évacuation du bois du chantier vers les usines à l'intérieur du pays et pour les exportations. A ce sujet, nous relevons que ce secteur de transport comprend plusieurs sous-secteurs qui concourent à l'exploitation forestière notamment le transport fluvial, routier, la voie ferrée, le génie civil, la réalisation des infrastructures socio-économiques en faveur des communautés locales dans le cadre de la clause sociale du cahier de charges. Ainsi, on parle de fiscalité touchant plusieurs domaines de l'entreprise.

Le présent travail consiste à préparer le secteur privé forestier pour mener son plaidoyer auprès du Gouvernement de la République tout en analysant et proposant des pistes de solution à la réglementation notamment celle régissant les transports du bois.

### 3. Objectifs du travail

L'objectif principal est d'améliorer la connaissance des acteurs du secteur privé de la filière forêt-bois de la RD Congo pour un plaidoyer réussi.

De façon spécifique, il s'agira d'analyser la réglementation dans le domaine de transport terrestre et fluvial pour les sociétés forestières et industrielles pour permettre de mieux cerner la problématique et cibler les actions à mener.

Ce travail permettra de mettre à la disposition des opérateurs économiques, acteurs de la filière bois un éventail d'information dans le domaine de transport susceptible de leur permettre d'avoir la quintessence des matières, pour mieux s'y prendre lors de plaidoyer auprès du pouvoir public. Il s'agira de faire une analyse technique et juridique de la réglementation existante.

### 4. Activités

Les activités à mettre en œuvre par l'expert sont les suivantes :

- a) Collecter les informations sur les thématiques récurrentes dans le domaine de transports et tel que demandé par la FIB ;
- b) Rassembler les textes juridiques ou les puiser, le cas échéant, dans la veille réglementaire développée par la FIB, que ce soit au niveau central, qu'au niveau provincial ;
- c) Faire le constat de la situation sur les différentes thématiques, identifier les incohérences, réaliser une exégèse juridique et proposer des pistes de solution aux constats faits.

### 5. Moyens d'intervention

La collecte des informations se fera sur la base de la revue documentaire (textes législatifs et réglementaires) et entretien avec les professionnels. La FIB communiquera ses préoccupations aux experts.

### 6. Livrable

L'expert élaborera et présentera sur base des éléments collectés et de sa cogitation, un rapport d'analyse de la réglementation par thématique identifiée, incluant un chapitre avec conclusions et recommandations pour résoudre d'éventuels problèmes constatés. Ce livrable sera propriété de la FIB et de l'ATIBT et ne sera pas gardé ni publié par l'expert

## 7. Responsabilités de l'expert

L'expert est responsable de la bonne mise en œuvre de l'activité qui lui est confiée et est tenu de signaler à la FIB tout problème qui pourrait avoir un impact négatif sur le déroulement de son travail.

L'expert signera un contrat de prestation individuelle de service et s'assurera également du bon établissement de la facture d'honoraires. L'expert est responsable de ses assurances maladie et accidents de voyage, et de responsabilité civile. Il s'engage également à payer toutes les taxes applicables à sa prestation.

En aucun cas, la FIB ou l'ATIBT ne pourra être redevable des indemnités de prise en charge médicale, ou de règlement de dommages causés par les experts.

Les autres responsabilités de l'expert concernent l'établissement d'un chronogramme d'exécution de l'activité ci-dessus mentionnée, la réalisation et rédaction du travail dans les délais et la présentation de la note analyse lors de la réunion de la réunion de restitution avec la FIB.

## 8. Responsabilités de la FIB

La FIB est tenue d'appuyer l'expert à la réalisation du travail à savoir :

- Fournir les informations et les préoccupations de la profession dans le domaine considéré et en relation avec les professionnels en cas de besoin ;
- Organiser la séance de restitution et relecture de l'analyse faite ;
- Rémunération des experts du pool sur base des clauses du contrat ;
- Diffusion du travail par mail aux membres et/ou lors de la réunion des membres de la FIB ;
- Capitalisation du travail pour le plaidoyer.

## 9. Durée et calendrier

Le travail se fera sur une durée de 7 jours avec le calendrier suivant :

- Du 06 au 11 janvier 2020 : réalisation et rédaction du travail demandé par l'expert.
- Le 12 janvier 2020 : séance de présentation de la note d'analyse à la FIB.

## 10. Budget

Les honoraires de l'expert sont de 3000 \$ US incluent ses frais d'assurances, de fiscalité, de communication et des petits déplacements. L'expert sera rémunéré après acceptation de la note d'analyse par la FIB.

## 11. Compétence requise

Le travail sera fait par un ou plusieurs experts juristes, avec des compétences dans les domaines suivants :

- Droit économique et sociale ;
- Droit public international ;
- Droit public ;
- Economie (planification).