

La politique douanière en matière d'importation des véhicules d'occasion et son impact sur les recettes de la DGDA : Cas de l'Inspection de Kasindi-Lubiriha (RD Congo)

Kasereka Mulimaposo Sero-Man¹, Don Mbiya Muvyele², Ambereki Mukute Augustin³, and Mulemba Wemba Christophe⁴

¹Chef de Travaux, Institut Supérieur Pédagogique de Oicha, RD Congo

²Chef de Travaux, Institut Supérieur de Commerce de Beni, RD Congo

³Doctorant et Chef de Travaux, Université Catholique du Graben de Butembo, RD Congo

⁴Assistant, Institut Supérieur de Commerce de Beni, RD Congo

Copyright © 2018 ISSR Journals. This is an open access article distributed under the **Creative Commons Attribution License**, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

ABSTRACT: The main goal of this study is to appraise the Congolese customs policy with regard to the evaluation of customs duties of used cars imported in DRC in 2013-2014. For the testing of our hypothesis, we used the comparative method, supported by documentary and interview techniques. After analysis, there was noticed a decrease in the income of "DGDA"/Kasindi, and ten years after, sensible takings deriving from the import of secondhand cars were estimated to 75, 483, 793. 22. However, there was a decrease in the number of traffic accidents in 2014 as seen from table2. This work appraises the degree of mobilisation of the income of the "DGDA" (customs and excise service) with regard to the implementation of the prime Minister's decision concerning the import of secondhand cars.

KEYWORDS: customs, import, vehicles.

RÉSUMÉ: L'objectif principal de notre travail est d'apprécier la politique douanière congolaise en rapport avec l'évaluation en douane des véhicules d'occasion importés en RDC de 2013-2014. Ainsi, nous avons usé de la méthode comparative en recourant au test de comparaison de deux moyennes pour la vérification de notre hypothèse ; secondée par les techniques documentaires et d'entretien. Après analyse, il y a eu une baisse sensible des recettes de la DGDA/Kasindi et dix ans après, les recettes issues d'importation des véhicules d'occasion seront estimées à 75 483 793, 22 CDF de notre estimation. Cependant, il y a eu une baisse d'accidents en 2014 comme le montre le tableau n°2. Ce travail évalue donc le degré de la mobilisation des recettes de la DGDA (Direction Générale des douanes et Accises) suite à la mise de la décision de la Primature en rapport avec l'importation des véhicules d'occasions.

MOTS-CLEFS: douane, importation, véhicules.

1 INTRODUCTION

Aucun pays n'a tous les biens nécessaires à la satisfaction des besoins de sa population. C'est pourquoi les pays s'engagent dans le commerce international. L'échange international augmente le bien-être économique d'une nation dans le sens où les gains des gagnants sont supérieurs aux pertes des perdants.¹ Tout Etat moderne a besoin de ressources fiscales et, toute marchandise circulant en trafic international, source de richesses, doit être soumise à l'impôt, droit de port, contrôle, etc. Dans certains cas, comme en R.D. Congo (ex. zaïre), les marchandises peuvent être taxées dans les deux sens, à l'importation et à

¹ Gregory N. MANKIW et Mark P. TAYLOR, *Principes d'économie*, éditions de Boeck Université, Paris, 2010, p. 212.

l'exportation.²Après observation et analyse des politiques économiques, le Gouvernement a arrêté une décision émanant de la primature à la sortie du Décret n° 12/041 du 02 octobre 2012 portant réglementation de l'importation des véhicules d'occasions en RDC³ ayant comme fondement l'interdiction de l'importation de véhicules fabriqués avant 2005, c'est-à-dire usagés de plus de dix ans à l'entrée en vigueur dudit décret, c'est-à-dire jusqu'à 2015. En effet à son article 3 stipulant que tous les véhicules automobiles d'occasion, à importer en République Démocratique du Congo, doivent répondre aux conditions suivantes :

- Présenter un état technique satisfaisant, attesté par un centre de contrôle du pays de provenance ;
- Avoir été mis en circulation sur une période n'excédant pas 10 (dix) ans pour les véhicules à usage personnel (voitures et bus de moins de 10 places) ;
- Avoir été mis en circulation sur une période n'excédant pas sept ans pour les véhicules utilitaires autres que les poids lourds (bus de plus de 10 places et camionnettes);
- Avoir été mis en circulation sur une période n'excédant pas 10 (dix) ans pour les poids lourds.

Pourtant le niveau de vie de la population congolaise en termes de moyens de transport limités, faibles revenus, etc., mais aussi le fait que l'économie soit très faible (fort niveau de chômage et sans salaires dignes), versatile et dépendante en grande partie de l'extérieur, semblent rendre inappropriée une telle mesure.

Toutes les activités économiques, de production comme de consommation, sont bien souvent des sources de pollution. La croissance économique, en multipliant les volumes de production et de consommation, doit donc logiquement conduire à toujours plus de dommages environnementaux⁴. La libéralisation du commerce permet aux pays en développement de se spécialiser dans les secteurs qui sont soumis à des réglementations environnementales très strictes dans les pays développés.

C'est ainsi que notre pays ne doit pas être considéré comme un dépotoir des véhicules sur-usagés. Actuellement, il faut protéger notre environnement. Donc, du point de vue international, cette pratique ne pouvait pas donner une bonne image de notre pays à l'extérieur. Tous ces facteurs justifieraient suffisamment la décision de la primature.

Avec toutes ces considérations, il nous convient de nous poser la question de savoir, finalement : pourquoi le gouvernement congolais via la DGDA interdit-il l'importation de véhicules d'occasion ? Quel est l'effet de cette politique sur les recettes douanières ? On pourrait soupçonner raisonnablement que la vétusté de ces véhicules d'occasion serait à la base de beaucoup d'accidents de circulation, mais aussi que l'application de cette politique douanière baisserait les recettes douanières (des véhicules d'occasions).

Notre étude s'étend sur deux périodes. La première, de 12 mois, part de Janvier à Décembre 2013. Période au cours de laquelle la loi sur l'interdiction n'était pas encore entrée en vigueur. La seconde portant sur l'année entière de 2014 renferme les informations ayant trait avec l'application du Décret. Si notre attention vise la DGDA en général, nos investigations se concentrent plutôt sur le bureau de la DGDA de Kasindi-Lubiriha, situé au poste frontalier République Démocratique du Congo-Ouganda, en secteur de Ruwenzori, Territoire de Beni, Province du Nord-Kivu, à l'Est du Congo. Ce travail démontre les impacts de cette décision non seulement sur les recettes de la DGDA, mais aussi sur la vie socioéconomique des résidents en territoire et ville de Beni via le poste frontalier de Kasindi – Lubiriha.

2 DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

La méthode comparative nous a permis de comparer les résultats de deux périodes : la période d'avant l'application de cette loi portant interdiction d'importer des véhicules vieux de plus de dix ans et celle pendant laquelle elle a été en application. Selon Loudet Del Bayle⁵, les techniques apparaissent comme des outils de recherche mis en œuvre en fonction d'une stratégie définie par la méthode. Nous avons fait usage à plusieurs techniques : de documentaire, du questionnaire d'enquête et d'entretien libre structuré. Selon F. Bura Dhengo⁶, « *la recherche documentaire permet au chercheur de s'assurer et de se rendre compte de la faisabilité théorique d'un projet de recherche. En même temps, elle permet l'évaluation de la documentation disponible afin d'éviter tout tâtonnement* ». Cette technique nous permettra d'accéder à la réalité étudiée par

²Alexis S. THAMBWE MWAMBA, *Droit Douanier Zaïrois*, éditions P.U.Z, Kinshasa, 1996, p. 16.

³JOURNAL OFFICIEL-NUMERO SPECIAL-18 mars 2011, p. 34.

⁴Paul KRUGMAN et Maurice OBSTFELD, *Economie internationale, Nouveaux horizons*, Paris, 2009

⁵LOUDET Del BAYLE, *Guide du chercheur en sciences humaines*, 2e Ed. C.E.C., 2012, p. 15.

⁶F. BURA DHENGO, *Les références bibliographiques. Guide de chercheur, inédit, ISP/BUNIA*, 1997, p. 15.

le dépouillement des documents, des rapports et des textes législatifs susceptibles de fournir des renseignements indispensables à notre recherche. En outre, le logiciel Excel nous a été utile pour la présentation des données automatiquement dans le graphique, ainsi que quelques calculs des moyennes, écart types, coefficient de variation,

3 RÉSULTATS ET DISCUSSIONS

Dans cette partie, nous présentons les données recueillies dans notre champ d'investigation, afin de les analyser et d'interpréter les résultats.

3.1 EVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES DÉCLARÉS ET DES RECETTES RECOUVRÉES PAR LA DGDA

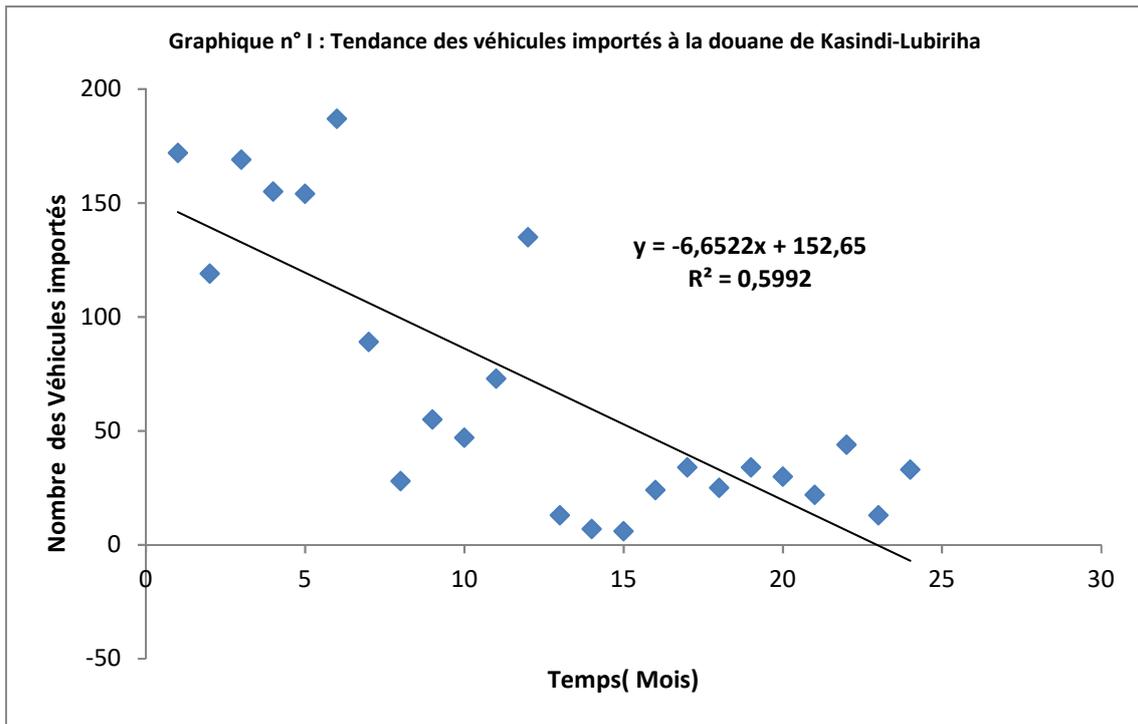
Voici comment les données se présentent (recettes exprimées en Francs congolais) :

Tableau 1. Nombre total des véhicules déclarés et recettes recouvrées en 2013 (avant l'interdiction) et 2014 (pendant l'interdiction)

Années Mois	Année 2013			Année 2014		
	Nombre véhicules Importés	Poids bruts	Recettes	Nombres véhicules Importés	Poids bruts	Recettes
Janvier	172	277777	120 363 105	13	45321	18 941 638
Février	119	201288	105 434 521	7	47232	18121405
Mars	169	308215	143 050 992	6	8640	11462082
Avril	155	327752	140 170 827	24	20320	28287944
Mai	154	344445	137 511 063	34	52900	33262189
Juin	187	370786	151 036 258	25	41825	29388068
Juillet	89	198556	88 083 803	34	89014	43049622
Août	28	49875	28 816 174	30	41180	37034722
Septembre	55	128260	52 860 822	22	53650	28986650
Octobre	47	83041	40 797 917	44	124845	52391558
Novembre	73	15405	56 344 579	13	19085	16116291
Décembre	135	142017	100 050 815	33	49991	23743490
Total général	1 383	2 447 417	1 164 520 876	285	594 003	340 785 659

Sources : Rapports annuels du Bureau des recettes DGDA/ Kasindi – Lubiriha

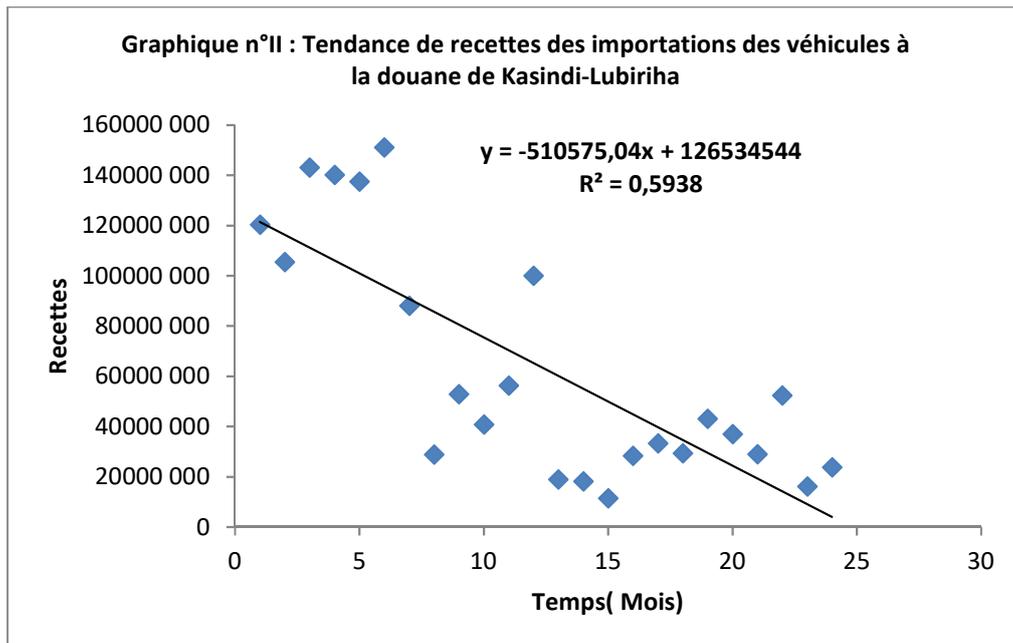
Pour les deux années d'études, l'effectif des véhicules importés en 2013 s'élève à 1 383 engins, ayant comme poids brut de 2 447 417 kg, et les recettes totales annuelles de **1 164 520 876** CDF. Par rapport à 2014, nous observons que l'effectif des véhicules importés a diminué jusqu'à atteindre un total annuel de 285 véhicules, ayant comme poids brut de 594 003 kg, et les recettes annuelles ont sensiblement baissés jusqu'à un total de 340 785 659 CDF.



L'équation de la droite $Y = -6,65222X + 152,65$. Ce qui indique que le nombre des véhicules diminue de 6 en moyenne d'une période à une autre ainsi que la baisse du poids brut de 12281 en nous référant de la droite $Y = -12281X + 280241$

3.2 ETUDE COMPARATIVE DU NOMBRE DES VÉHICULES ET DES RECETTES MOBILISÉES AVANT ET PENDANT LE DÉCRET

Notre première période d'étude est celle pendant laquelle la décision de la primature n'était pas encore mise en vigueur. Cette dernière était encore en élaboration en attendant sa mise en application à partir de l'an 2014. Nous observons l'évolution de nombre des véhicules et recettes correspondantes déclarés en 2013, et puis la tendance de la droite de régression pour cette première période d'étude dans le tableau n°1, ainsi que le graphique ci-après :



La droite de tendance des recettes évolue dans une allure décroissante. Les recettes réalisées par la DGDA/Kasindi au cours de l'année 2013 à 2014 ont connu une baisse sensible, en moyenne 510 575, 04 CDF. Le coefficient de détermination linéaire estime l'intensité de la liaison linéaire et exprime dans quelle mesure les variations d'une variable expliquent celles de l'autre et représente la fraction des fluctuations de la variable dépendante qui s'explique par les modifications de la variable indépendante⁷. Plus ce coefficient est proche de 1, plus la part de la variance expliquée est forte. La politique appliquée explique à 40,6% la diminution des recettes au niveau de la douane.

3.3 MISE EN PLACE DE LA POLITIQUE DOUANIÈRE

L'Etat est le seul acteur à pouvoir intervenir au niveau macroéconomique par la mise en place des politiques économiques ; et dans la prise en charge par l'Etat des risques sociaux. Dans certains pays, l'intervention de l'Etat va plus loin et touche à l'aménagement du territoire, la planification, la nationalisation d'entreprises, ... ; d'où, l'on parle à ce niveau d'économie mixte pour désigner la double régulation de l'économie par le marché et par l'Etat⁸. Analysons l'impact de la mise en place de la politique douanière sur les recettes de la DGDA, en utilisant le test de comparaison des moyennes.

1. Hypothèses : $H_0 : \mu_1 < \mu_2$, $H_a : \mu_1 > \mu_2$ Test bilatéral
2. Seuil de signification : $\alpha = 5\%$
3. $n_1 = 12 < 30$; $n_2 = 12 < 30$ petits échantillons. σ_1 et σ_2 sont inconnus alors nous supposons que $\sigma_1 = \sigma_2 = \sigma$ et α est estimé par S_p . Le test statistique devient T de student.
4. Règle de décision : Rejeter H_0 si $|t_c| \geq t_{\alpha; n_1+n_2-2} = t_{0,05;22} = 2,0739$
5. Calcul :

$$S_p^2 = \frac{(n_1 - 1)S_1^2 + (n_2 - 1)S_2^2}{n_1 + n_2 - 2} = \frac{(12 - 1) \cdot 43338074,14^2 + (12 - 1) \cdot 11848722,01^2}{22} = 868898228446939,14975$$

$$T_c = \frac{(97043406,33 - 28398804,92) - 0}{\sqrt{868898228446939,14975 \left(\frac{1}{12} + \frac{1}{12} \right)}} = \frac{68644601,41}{12033967,40} = 5,7$$

6. Décision : nous constatons que $t_{\text{cal}} = 5,7 > t_{0,05;22} = 2,0739$, nous rejetons H_0 au seuil de 5%. Nous concluons que les recettes pendant l'application des politiques d'interdiction ont été inférieures par rapport à celles d'avant l'application.

⁷ Cf. Pierre BAILLY et Christine CARRERE, *Statistiques descriptives cours*, éditions Presses Universitaires de Grenoble, Paris, 2007, p. 89.

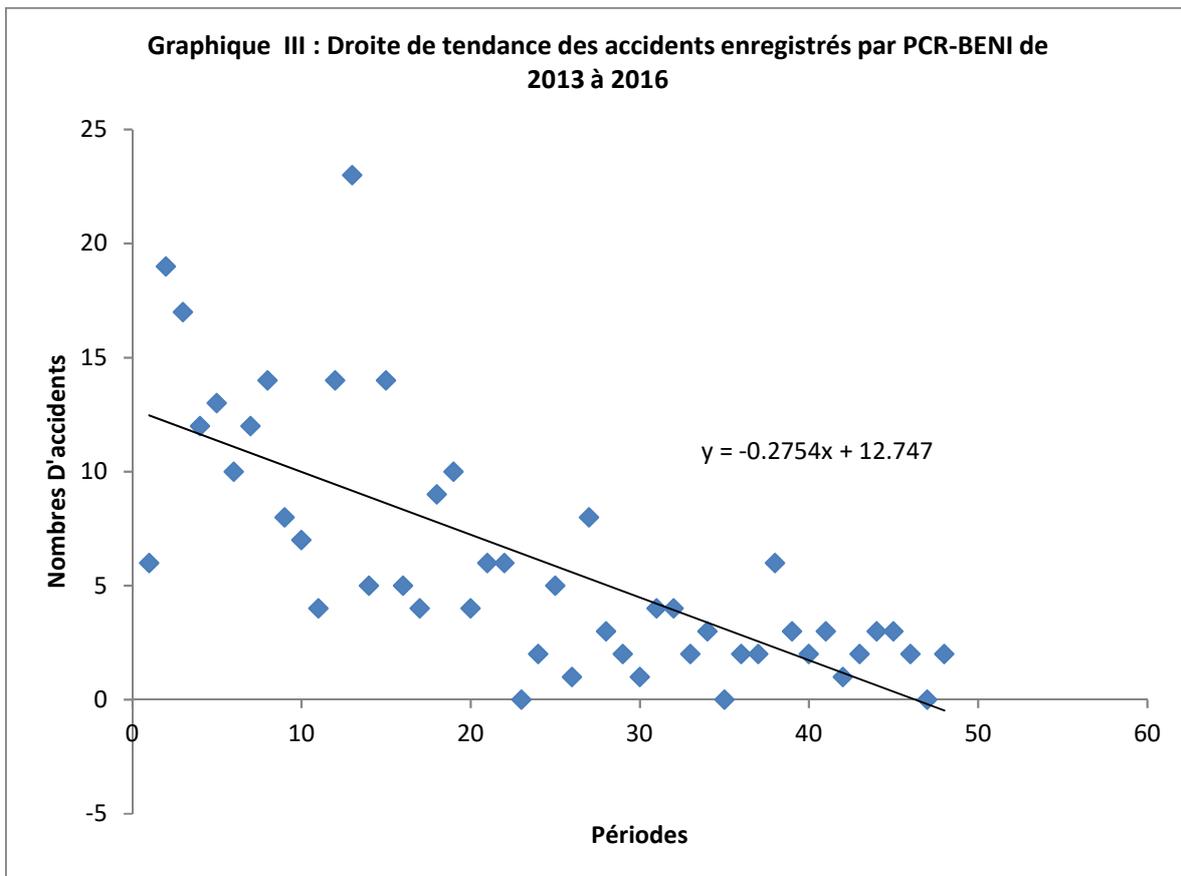
⁸ Jean LONGATTE et Pascal VANHOVE, *Economie générale*, 7^{ème} édition, Dunod, Paris, 2013, p. 87.

Tableau 2. Evolution des cas d'accidents enregistrés par la PCR-Beni

Mois	2013		2014		2015		2016	
	ni	fi	ni	fi	ni	fi	ni	fi
Janvier	6	0,04412	23	0,261364	5	0,14285714	2	0,068966
Février	19	0,13971	5	0,056818	1	0,02857143	6	0,206897
Mars	17	0,125	14	0,159091	8	0,22857143	3	0,103448
Avril	12	0,08824	5	0,056818	3	0,08571429	2	0,068966
Mai	13	0,09559	4	0,045455	2	0,05714286	3	0,103448
Juin	10	0,0735294	9	0,102273	1	0,02857143	1	0,034483
Juillet	12	0,0882353	10	0,113636	4	0,11428571	2	0,068966
Août	14	0,1029412	4	0,045455	4	0,11428571	3	0,103448
Septembre	8	0,0588235	6	0,068182	2	0,05714286	3	0,103448
Octobre	7	0,0514706	6	0,068182	3	0,08571429	2	0,068966
Novembre	4	0,0294118	0	0	0	0	0	0
Décembre	14	0,1029412	2	0,022727	2	0,05714286	2	0,068966
Total	136	1,0	88	1,0	35	1,0	29	1,0

Source : Rapports Annuels de la PCR – Beni/ville

En 2013, la PCR a enregistré au total 136 cas d'accidents de véhicules dans tous les axes routiers de la ville et territoire de Beni. La plupart des accidents sont causés par panne mécanique, excès de vitesses, imprudence au volant, imprudence du piéton. En 2014 par contre, la PCR-Beni a enregistré au total 88 cas d'accidents des véhicules. Durant cette période d'étude, la décision de la primature a un impact positif sur la circulation routière des véhicules en diminuant les accidents de 136 à 88 cas.



Cette politique révèle qu'au cours de notre période d'étude, les accidents ont aussi baissé comme le montre la droite $Y = -0,2754X + 12,747$ avec une diminution de 0,2754 en moyenne. En fait, le nombre des véhicules et le poids influent fortement sur les recettes c'est-à-dire les deux variables expliquent les recettes à ce niveau.

D'après John Maynard Keynes, l'Etat joue un rôle central en vue de relancer la croissance économique soit en augmentant les investissements soit en augmentant les revenus des ménages⁹. Notre Gouvernement devrait donc étudier comment éviter le manque à gagner. Après calculs, nous avons trouvé les coefficients de variation de 47,61% à 2013 et 50,40% à 2014. En effet, comme les coefficients de variations sont supérieurs à 30, les véhicules importés ont connu une dispersion et cela dénote la pratique de la fraude.

4 CONCLUSION

Cette étude apprécie la politique douanière en matière d'importation des véhicules d'occasion et son impact sur les recettes de la DGDA au niveau de l'inspection de Kasindi-Lubiriha, pour une période de vingt-quatre mois, c'est-à-dire de janvier 2013 à décembre 2014. Ainsi, nous avons abouti aux résultats suivants : l'application de cette politique douanière en matière d'importation des véhicules d'occasion dans notre Pays a entraîné une réduction considérable des recettes issues de l'importation des véhicules d'occasion. Et cela est prouvé par le test de comparaison de deux moyennes qui nous a conduit d'accepter H_0 au seuil de 5%, où $t_{calc} = 5,7$ f $t_{0,05;22} = 2,0739$. La décision de la primature a un impact positif sur la circulation routière des véhicules, les cas d'accident sont passés de 136 en 2013 jusqu'à 88, en 2014 avec la droite de tendance $Y = -0,2754X + 12,747$ expliquant cette baisse. Toutes nos hypothèses ont donc été confirmées.

Nous ne prétendons pas avoir tout exploité toute la politique douanière. Nous invitons tous chercheur intéressé de ce domaine de continuer la construction de ce chantier pour l'achèvement de l'œuvre.

REFERENCES

- [1] BAILLY P. et CARRERE C., *Statistiques descriptives cours*, éditions Presses Universitaires de Grenoble, Paris, 2007
- [2] BURA DHENGO F., *Les références bibliographiques. Guide de chercheur*, inédit, ISP/BUNIA, 1997
- [3] FENET C. et WAQUET Isabelle, *Economie contemporaine*, éditions Dunod, Paris, 2013
- [4] JOURNAL OFFICIEL-NUMERO SPECIAL-18 mars 2011
- [5] KRUGMAN P. ET OBSTFELD M., *Economie internationale*, Nouveaux horizons, Paris, 2009
- [6] LONGATTE J. et VANHOVE P., *Economie générale*, 7^{ème} édition, Dunod, Paris, 2013
- [7] LOUDET Del BAYLE, *Guide du chercheur en sciences humaine*, 2e Ed. C.E.C., 2012
- [8] MANKIW G. et TAYLOR M., *Principes d'économie*, éditions de Boeck Université, Paris, 2010
- [9] THAMBWE MWAMBA Alexis S., *Droit Douanier Zaïrois*, P.U.Z, Kinshasa, 1996.

⁹Catherine FENET et Isabelle WAQUET, *Economie contemporaine*, éditions Dunod, Paris, 2013, p47.