

# CADRE JURIDIQUE ET SON INCIDENCE SOCIO-ECONOMIQUE POUR L'AMENAGEMENT ET LA MODERNISATION DE L'AEROPORT DE LUBUMBASHI

Par *MWAPE NGOSA Valentin* et *NKULU BUTOMBE Noël*

## INTRODUCTION

L'aéroport international de Lubumbashi est situé à une quinzaine de kilomètres du centre-ville. Il constitue un organe interne de la société dénommée : La Régie des Voies Aériennes, RVA en sigle.

De manière succincte, l'aéroport international de Lubumbashi appartient à la catégorie 1 en République Démocratique du Congo et il est codifié en : FZQA pour le code de l'organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), et en FBM pour le compte du code de l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA en sigle). L'élévation de cet Aéroport est à 3.927' ou 1197m.

Ainsi, parler de l'aéroport de Lubumbashi, c'est par ricochet scruter l'organisation et le fonctionnement de la Régie des Voies Aériennes. Nous nous situons dans la province minière du Katanga et dans cette ville économique de la République Démocratique du Congo. Cet aéroport présente un intérêt économique très important tant pour la province que pour le pays tout entier.

Il constitue en soi une frontière aérienne, une porte de sortie et d'entrée des activités économiques et commerciales variées et selon le besoin.

A cet effet, notre préoccupation scientifique repose sur une réflexion qui tend à examiner le cadre juridique et évaluer l'impact socio-économique, le tout relatif à l'actuel aménagement et la modernisation dudit aéroport de Lubumbashi par le gouvernement central de la République Démocratique du Congo.

Un tel examen, et une telle évaluation ne se réfère qu'à l'état délabré, non conforme aux normes de la réglementation aérienne internationale dans lequel cet aéroport s'est retrouvé durant quelques décennies antérieures. Il s'agit de mauvais état de presque toutes les infrastructures aéroportuaires telles que la piste, la tour de contrôle, la caserne anti incendie, l'aérogare et les bureaux administratifs. Un tel aspect a présagé de mauvais décollage et atterrissage d'aéronefs, d'où la sûreté et la sécurité liées à la navigation aérienne se sont vue menacées et approchant ainsi des prévisibles conséquences économiques et humaines.

Le niveau de dégradation avancée des infrastructures principales de l'aéroport de Lubumbashi a suscité la curiosité de tout un chacun au sein du gouvernement afin de réfléchir sur la problématique de sa réhabilitation générale.

C'est de cette réhabilitation que tire l'originalité de cette étude qui repose sur une dialectique qui nous aide à décortiquer les vraies et fondamentales raisons de l'aménagement et la modernisation des infrastructures aéroportuaires.

Ensuite, la méthodologie historico-comparative qui se veut ici constante, linéaire et évaluative nous permet de fixer notre esprit scientifique sur le parcours socio-économique de cet aéroport pour en tirer le meilleur parti.

Enfin, l'interprétation exégétique<sup>1</sup> dont le principe est de rechercher ce qu'a voulu dire l'auteur du texte à partir de celui-ci, du contexte, des travaux préparatoires et de l'objectif général de la loi, d'en dégager le sens d'après l'intention du législateur afin d'en régler la portée, celle-ci nous aidera à interpréter les textes des lois.

Et l'ensemble des moyens pratiques utilisés en rapport avec les méthodes de référence pour atteindre l'objectif de cette étude se résume en une observation et analyse documentaire.

### *I. Bases juridiques et présentation historique de la Régie des Voies Aériennes*

Pendant la colonisation belge et bien après l'indépendance du Congo, avant la création de la Régie des Voies Aériennes, l'activité aéronautique était gérée par l'Aéronautique Civile. Celle-ci se trouvait, du point de vue fonctionnement, dans la branche de l'Administration Publique et dépendait directement du Ministère des Transports et Voies de Communication.

Par la quintessence de la matière lui attribuée, l'Aéronautique Civile s'occupait des problèmes de règlement de la navigation aérienne et des transports aériens, la livraison des autorisations de survol et la revalorisation des licences d'exploitation en République Démocratique du Congo.

En fait, c'est en 1972 que la Régie des Voies Aériennes, RVA en sigle, sera créée en vertu des dispositions de l'Ordonnance-Loi N°72-013 du 21 février 1972 en reconnaissant à cette société le statut d'une entreprise à caractère technique et commercial dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. Ceci voudrait dire en claire que les missions de gestion des aéroports, de contrôle et de sécurité de la navigation aérienne en République Démocratique du Congo sont confiées à la Régie des Voies Aériennes.

Cette entreprise gère 54 aéroports dont 5 internationaux, 15 nationaux et 34 secondaires. Elle est chargée de concevoir, construire, aménager, entretenir et exploiter ces aéroports, de gérer l'espace aérien de tout le pays et d'assurer la sécurité de la navigation aérienne. Une autre mission qui lui est dévolue est celle de l'exploitation commerciale des matériels et installations aéroportuaires, de la perception pour son compte des taxes et redevances aéronautiques et extra-aéronautiques et de la formation de son personnel.

1 Madeleine Grawitz, Méthodes des sciences sociales, éd. DALLOZ, 11<sup>ème</sup> édition, Paris, 2001, p. 352.

## 1. La Régie des Voies Aériennes comme entreprise publique

L'entreprise publique peut être considérée comme le déclarait le Président américain Roosevelt dans son message au Congrès américain en 1973 qu'une entreprise publique est une institution placée sous l'autorité du Gouvernement mais comportant la souplesse d'une entreprise privée<sup>2</sup>.

Nous constatons que cette pensée résume le double caractère d'une entreprise publique qui est à la fois une unité juridique, économique et financière affectée à la production des biens et des services à caractère économique et placée suivant des modalités diverses sous l'autorité de l'Etat ou des autres personnes publiques<sup>3</sup>.

De manière succincte, J.A. DRIER définit quant à lui une entreprise publique comme étant celle dans laquelle les pouvoirs publics assurent totalement ou partiellement les fonctions d'entrepreneur. Elle est donc par conséquent soumise à un régime prépondérant du Droit privé<sup>4</sup>.

La notion d'entreprise publique est née en RDC par la Loi- Cadre N°78-002 du 6 janvier 1978 portant dispositions générales applicables aux entreprises publiques et qui a laissé entendre par ce fait qu'une entreprise publique est tout établissement qui, quelle que soit sa nature :

- Est créée et contrôlée par le pouvoir public pour l'exploitation en commun d'un service ou d'une activité donnée;
- Est créée à l'initiative des personnes morales de droit public entre elles pour l'exploitation en commun d'un service ou d'une activité donnée;
- Est créée et contrôlée par le pouvoir public pour remplir une tâche d'intérêt général;
- Est créée à l'initiative du pouvoir public en association avec les personnes morales de droit public pour l'exploitation en commun d'un service ou d'une activité donnée.

De ce qui précède, il ressort ainsi que l'entreprise publique est une personne morale de droit public et, de ce fait, qui jouit d'une autonomie de gestion mais avec la main mise du pouvoir public.

C'est pourquoi l'organisation et le fonctionnement de la Régie des Voies Aériennes seront régis conformément aux nouvelles dispositions des articles 6 et 24 de l'Ordonnance-Loi N°78-002 du 6 janvier 1978 en tant qu'entreprise publique sous la gestion quotidienne d'un représentant de l'Etat dénommé « Mandataire Public ».

Le visage déconcertant que les entreprises publiques ont présenté durant ces trois dernières décennies, accentué aussi par des crises économiques, politiques et des pillages de 1991 et 1993 en République Démocratique du Congo, démontre très bien l'éveil de la

2 LUKOMBE NGHENDA, Le Droit des entreprises publiques nées de la réforme du 7 juillet 2008, publication des facultés de Droit des Universités du Congo, Kinshasa, Juin 2009.

3 KABANGE NTABALA, C., Grands services publics et entreprises publiques en Droit congolais : études monographiques SONAS-SNEL, Université de Kinshasa; Kinshasa, 1998, p. 67.

4 J.A. DRIER, Gestion de l'entreprise, structure et organisation, PUF, Paris, 1962, p. 20.

conscience au sein du gouvernement congolais de restructurer l'organisation et le fonctionnement desdites entreprises.

C'est le cas de la note adressée au Gouvernement de la RDC concernant la « Restructuration de la Régie des Voies Aériennes »<sup>5</sup> émise conjointement par les Ministères du Portefeuille et des Transports et Voies de Communication. Il s'agit là d'une restructuration qui s'inscrivait dans le contexte général de la Réforme du secteur des transports et du sous-secteur de l'aviation civile en particulier lesquelles découlent de la réforme globale de l'économie nationale.

Une telle restructuration fait référence à une série d'études financées à laquelle le Comité de Pilotage de la Réforme des Entreprises du Portefeuille de l'Etat entamée en 2006 sur « l'urgence et la nécessité de conformer le secteur congolais des transports au nouvel environnement institutionnel et juridique caractérisé notamment par la libéralisation des activités du secteur »<sup>6</sup>.

Par ailleurs, il convient de signaler que la RDC, a pris des dispositions légales de transformer les entreprises publiques en sociétés commerciales par une Loi n°08/007 du 07 juillet 2008. L'Etat congolais a compris par la suite que toutes ses entreprises dont la Régie des Voies Aériennes n'avaient pas atteint les objectifs économiques et sociaux leur assignés.

En transformant ces entreprises publiques en sociétés commerciales, celles-ci sont par conséquent tributaires des règles du droit privé, et par le fait de l'adhésion de la RDC au cadre juridique relatif au Traité de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires, OHADA en sigle. C'est le droit des sociétés commerciales de cet espace qui leur sera appliqué afin de se soustraire des anciennes qualifications de « vieux canards boiteux » ou entreprises de faillite.

La Régie des Voies Aériennes se conforme actuellement au Cadre OHADA par un acte unilatéral de volonté qui la déclare en harmonie avec les dispositions de l'Acte Uniforme des Sociétés Commerciales et du Groupement d'Intérêts Economiques tel que révisé à ce jour et elle bénéficie des statuts d'une Société par Actions à Responsabilités Limitées issue de la transformation de l'entreprise publique dénommée Régie des Voies Aériennes S.A.R.L. (R.V.A. S.A.R.L.).

## *II. Rôle et missions des organes aéroportuaires de Lubumbashi*

L'aéroport international de Lubumbashi fonctionne suivant l'organisation prévue selon les dispositions ci-après :

5 Jeanine MABUNDA LIOKO et al. Restructuration de la Régie des Voies Aériennes, Note au Gouvernement de la République Démocratique du Congo, Ministère du Portefeuille, Kinshasa, 18 sept 2007.

6 COPIREP, Rapport annuel 2008, COPIREP, Kinshasa, 2008, p. 68.

### 1. Le commandement d'aéroport

L'aéroport est géré au quotidien par un Directeur Provincial de la Régie des Voies Aériennes dit « Commandant d'Aéroport » et qui est placé sous l'autorité de l'Administrateur Délégué Général au plan national. Il reçoit les instructions, contrôle l'aéroport et il a comme mission de gérer, de planifier et d'organiser toutes les activités aéroportuaires.

### 2. Le Staff de Coordination

Il est composé des cadres supérieurs de l'entreprise qui veillent au contrôle de l'aéroport pendant l'absence du commandant de l'aéroport et son adjoint. Ils sont placés sous la direction du Coordonnateur responsable en exécutant les missions suivantes : établir les éléments de calcul de facturation (perception cash), veiller à l'application des normes de la sécurité de la navigation d'aviation civile aéronautique.

### 3. Division administrative

C'est l'appui administratif quant à la gestion des ressources humaines. Elle a la mission de veiller à l'application de la Convention Collective et au respect des obligations légales qui en découlent en matière de gestion du personnel.

### 4. Division Financière

Elle est la Banque dépôt des recettes financières de l'entreprise, et elle a la mission de veiller à la bonne tenue de la comptabilité et de la trésorerie à l'aéroport.

### 5. La Division de Circulation aérienne

Elle est une composante technique qui régule les mouvements des aéronefs de survol ou de l'atterrissage. Elle veille par un service en shift à la sécurité aérienne en poste de Lubumbashi.

### 6. La Division Sûreté et Facilitation

Il s'agit d'une branche qui s'occupe de la sécurité des passagers et leurs biens en facilitant les tâches aux usagers lors de leurs embarquements et débarquements.

### 7. La Division Moyens Généraux

C'est elle qui assure la gestion des activités d'exploitation commerciale d'aéroport, et veille sur le patrimoine de l'entreprise ainsi que la maintenance.

## 8. La Division Commerciale

Elle est subdivisée en deux services : le service commercial qui s'occupe de la facturation des taxes et redevances aéronautiques et extra-aéronautiques et du recouvrement auprès des clients. Il y a aussi en son sein le service de Vérification de Trafics Aériens, VTA en sigle, qui vérifie sans complaisance le tonnage des aéronefs, le nombre de passagers qui montent et descendent de l'avion.

## 9. La Division Radioélectricité

C'est une Division technique qui s'occupe de la sûreté et de la surveillance de la radioélectricité et travaille 24 h sur 24.

Ainsi, toutes ces divisions énumérées ci-haut ont toutes connu la dégradation et d'autres le délabrement et la vétusté des équipements. C'est pourquoi l'état de nécessité s'est avéré urgent pour l'aménagement et la modernisation de l'aéroport de Lubumbashi comme aussi c'est le cas des autres aéroports ciblés par le gouvernement national, étant donné que ces matières sont exclusives de la compétence du pouvoir central. Ceci en référence à l'article 202, alinéa 21 de la Constitution, les matières suivantes sont de la compétence exclusive du pouvoir central : la navigation maritime et intérieure, les lignes aériennes, les chemins de fer, les routes et autres voies de communication ... »<sup>7</sup>.

En son temps, le Gouvernement de la République dans son programme de 2007 à 2011 se souciait déjà de la réhabilitation et construction des infrastructures des transports en tant que priorités. Le secteur aérien en RDC est longtemps resté confronté à deux problèmes de sécurité relevés par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Il s'agit de la certification des transporteurs et du calibrage des équipements d'aide à la navigation. A cet effet, le gouvernement retiendra quelques interventions importantes dont « La modernisation de l'aéroport international de N'djili et des aéroports de Lubumbashi, Kisangani, Mbuji-Mayi, Kananga et la réhabilitation de celui de Goma<sup>8</sup>. Ceci pour dire que cet aménagement et la modernisation de l'aéroport de Lubumbashi est un ancien projet d'infrastructures.

Dans le même ordre d'idées, et à titre de rappel, nous pouvons rafraîchir la mémoire en scrutant le « Sous Programme RDC » du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique, NEPAD en sigle, que ce projet du secteur de transport aérien a été initié en 2002. Et dans les annales du NEPAD, celui-ci figure à la Fiche de Projet N°B20 relative à la mise aux normes internationales de l'aéroport de Lubumbashi<sup>9</sup>. Avec cet éclairage, nous pensons aborder le nœud de notre étude que nous éclatons en deux volets à savoir : d'une part, le

7 Commission Electorale Indépendante CEI, la Constitution et la Loi Electorale de la République Démocratique du Congo (Loi N°06/006 du 09 mars 2006), CEI, Kinshasa, 2006, p.8.

8 Gouvernement de la RDC, Programme du Gouvernement (2007-2011), Cabinet du Premier Ministre, Kinshasa 2007, p.47.

9 NEPAD, La RDC dans le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique, Sous région Afrique Centrale, NEPAD, Dakar, avril 2002.

cadre juridique qui a milité à l'effectivité de l'aménagement de l'aéroport, et d'autre part l'incidence socio-économique qui en découle.

### *III. Cadre juridique pour l'aménagement et la modernisation de l'aéroport de Lubumbashi*

Un cadre juridique se présente comme un garde-fou qui garantit la fiabilité et l'efficacité d'un compromis, d'un accord ou d'une convention afin de rendre effective une opération. En ce qui concerne cette étude, le cadre juridique sur lequel repose l'aménagement et la modernisation de l'aéroport de Lubumbashi contient plusieurs détails importants qui ont rendu possible l'exercice des travaux de la réhabilitation et de construction des infrastructures de cet aéroport.

En fait, cette réhabilitation est couverte par un Projet Prioritaire de Sécurité Aérienne, PPSA en sigle, sous le N° P-CD-DAO-001 DON FAD N° 2100155018970. Il s'agit là d'un projet tripartite et multilatéral mettant ensemble la Régie des Voies Aériennes, le Gouvernement Congolais et les partenaires financiers extérieurs dont le Fonds Africain de Développement, FAD en sigle. C'est un projet à trois contrats définis en Lot A, Lot B et Lot C à savoir :

- Lot A : relatif à la construction des bâtiments techniques et administratifs;
- Lot B : concernant la réhabilitation de la piste aéronautique;
- Lot C : appartenant à la modernisation des équipements et matériels de surveillance et contrôle de la navigation aérienne.

Tous ces contrats répondent également aux souhaits contenus dans la Convention Collective de la Régie des Voies Aériennes qui stipule à l'article 41 relatif à «l'Équipement de travail » que « la Régie est tenue de fournir aux travailleurs l'équipement approprié aux circonstances et à la nature des prestations conformément à l'Arrêté Départemental n°0057/71 du 20 décembre 1971 et à l'Arrêté Départemental N° 0013 du 04 août 1972 relatifs à la législation sur la sécurité et l'hygiène sur les lieux de travail<sup>10</sup>.

La base juridique de tous les détails est contenue dans les références de contrats ci-après :

#### 1. Contrat N°01/RVA/DG/CGP/1465/2011 dont le projet a pour objectif :

- La construction et l'équipement d'un complexe vigie et blocs techniques;
- La construction et l'équipement d'une centrale électrique;
- La construction de la caserne anti-incendie et les bureaux administratifs.

<sup>10</sup> RVA, Convention Collective de travail, Régie des Voies Aériennes, Kinshasa, 2002, p. 17.

## 2. Entrepreneur :

Dans le but de l'exécution des travaux d'aménagement, la construction a été confiée à une firme chinoise dénommée SINOHYDRO CORPORATION domiciliée au n°02, CHEN-GONGZHUANG WAR ROAD, HAITION District, Beijing, 100048, République Populaire de Chine.

## 3. Contrat N°03/RVA/DG/CGP/1466/2011 relatif à la réhabilitation, le renforcement de la piste et renouvellement du balisage lumineux.

## 4. Entrepreneurs

Ces travaux ont été exécutés par l'entreprise chinoise dénommée CHINA FIRST HIGHWAY ENGINEERING Co. Ltd, CFHEC en sigle, une société domiciliée au n°1, Zhoujia-jing, Guangzhou, Chaoyong District, Beijing, 100024, République Populaire de Chine.

## 5. Contrat n° 05/RVA/DG/3436/2011 du 04/11/2011 relatif à l'objet suivant : la prestation des services de contrôle et surveillance des travaux de génie civil et d'équipement des aéroport internationales de Kinshasa, Lubumbashi et Kisangani.

## 6. Entrepreneur

Le maître d'ouvrage est la société canadienne SNC-LAUDUIN INTERNATIONAL SAS qui est domiciliée au N°455 Boulevard René-Lévesque Ouest, 21<sup>ème</sup> étage, Montréal, QC H2Z, ZO 51723, Canada.

IV. Incidence socio-économique de l'aménagement et la modernisation de l'aéroport de Lubumbashi

Pour que cette réhabilitation et construction des infrastructures aéroportuaires aient un sens, il sied de réfléchir sur leur impact socio-économique sur le fonctionnement de l'aéroport de Lubumbashi, sur le pays et le monde.

A ce sujet, l'interpellation de Didier MUMENGI contient une pensée profonde. Il déclare : « Plutôt que de se substituer au marché, l'Etat doit en améliorer le fonctionnement en octroyant à l'économie nationale un cadre juridique et social où sont reconnus et protégés les droits des consommateurs et des producteurs de posséder et d'échanger librement des ressources économiques<sup>11</sup>.

Le rôle de l'Etat dans un tel investissement aéroportuaire s'avère important et même constitutionnel dans le cas de la République Démocratique du Congo où l'article 34 de la Constitution du 18 février 2006 tel que modifiée et complétée par la loi N°11 /002 du 20 janvier 2011 portant révision de certains articles de la constitution de République Démocra-

11 Didier MUMENGI, L'avenir à bras le corps, prospective pour le développement de la République Démocratique du Congo, Editions Universitaires Africaines, Kinshasa, 2001, p. 169.



tique du Congo dispose que l'Etat « encourage et veille à la sécurité des investissements privés, nationaux et étrangers<sup>12</sup>.

Les impacts socio économiques sont nombreux dans le cas de la réhabilitation et construction des infrastructures à l'aéroport de Lubumbashi. Pour une analyse plus pragmatique, la situation se présente comme suit.

### 1. La réhabilitation de la Piste et le Tarmac

L'aéroport de Lubumbashi a une piste d'une longueur de 3200m. Selon l'angle d'inclusion du relief de l'espace de cet aéroport, nous avons la Piste 07 située à l'Ouest et à 70°, et la Piste 25 localisable à l'Est et à 250°. Par ces travaux, la Piste a été réhabilitée et agrandie en largeur afin de faciliter l'atterrissage et le décollage de gros avions comme le Boeing 747 à plus de 350 passagers.

A la dimension de la vie économique de la ville de Lubumbashi, nous pensons que cette piste aéroportuaire pourrait être ramenée à plus de 3200m comme c'est le cas de celle du Zimbabwe qui mesure 4725m et dont la codification IATA est : HRE et celle de l'OACI : FVHA.

Quant à ce qui est du Tarmac, initialement prévu à 7560 m<sup>2</sup>, il a été ramené à 25.300m<sup>2</sup>, c'est-à-dire à plus ou moins 35.860m<sup>2</sup> dans le but de recevoir plus d'avions qu'avant.

### 2. La construction de la Tour de Contrôle et le Balisage

La nouvelle Tour a une longueur et une hauteur qui facilitent la visibilité de l'espace aéroportuaire, et elle est équipée des matériels modernes adaptés à la performance du travail par les agents de la circulation aérienne.

Quant au Balisage lumineux, il sera utile aux décollages et atterrissages diurnes et nocturnes.

### 3. La construction de la Caserne anti-incendie, de la Centrale électrique et des Bâtiments administratifs

L'objectif principal est celui d'améliorer la qualité des services anti-incendie, l'alimentation et le maintien de l'énergie électrique dans la zone aéroportuaire, ainsi que d'acquiescer un cadre administratif qui favorise la bonne gestion pour le fonctionnement des services sensibles.

De cette description des infrastructures, l'incidence socio-économique nous démontre que ces travaux vont influencer sur le trafic, les passagers, le fret et par conséquent sur l'économie de la Province du Katanga en particulier et à celle du pays en général. Il y aura l'afflux des activités commerciales, des services et le recrutement de la main d'œuvre dans le cadre de la création de nouveaux emplois.

<sup>12</sup> CEI, *op. cit.*

En fait, il y aura également une nette amélioration des conditions de travail, la diminution de risque d'accidents d'avions et autres suite à l'utilisation des équipements plus performants.

Par ces moyens modernes de gestion de l'espace aérien et de l'exploitation aéronautique, il y aura un regain de confiance de la part de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et des exploitants tant nationaux qu'étrangers.

De façon détaillée et réaliste l'impact socio-économique de cette réhabilitation peut se faire sentir à travers les activités des services concernés suivants :

4. Le service commercial de la régie de voies aériennes aura la main mise sur les taxes et redevances aéronautiques et extra-aéronautiques

a) Redevance aéronautiques

Nous avons : les redevances d'atterrissage, les redevances de stationnement, les redevances de Balisage, les redevances de fret, les redevances messagers.

b) redevances extra-aéronautiques

Il s'agit des redevances liées aux accès dans les zones réservées, par exemple les redevances d'accès au tarmac, relatives aux personnes et aux véhicules, les redevances d'accès au Parking par les véhicules et pour les personnes. Cette redevance de départ se nomme <<Go Passs>> et elle est conçue par la régie des voies aériennes pour la maintenance des infrastructures aéroportuaires.

En fait, dans la plupart des aéroports africains, cette redevance départ prend de l'ampleur pour son application, c'est comme le cas de l'aéroport de HARARE qui la fixe à 30 \$ (trente dollars américains) par voyageur ici, à l'aéroport de Lubumbashi elle correspond à 15 \$ (quinze dollars américains)<sup>13</sup>

Pour un voyage dans le réseau matériel est à 55 \$ (cinquante-cinq américains) dans le réseau international.

La régie des voies aériennes vit des redevances aéroportuaires domaniales et de navigation aérienne à ce titre, il est important d'avoir connaissance de la définition d'une taxe ou redevance.

Complétant la convention relative à l'aviation civile internationale dûment ratifiée par la République Démocratique Du Congo, et son annexe 9 relative à la facilitation du transport aérien, la résolution du 14/12/1993 du conseil de l'OACI définit une taxe comme étant un droit perçu pour procurer au trésor national ou local des recettes qui seront utilisées dans l'intérêt public, à des fins générales particulières<sup>14</sup>, c'est-à-dire hors du secteur aéronautique.

13 [www.caaz.com-.zw](http://www.caaz.com-.zw).

14 .Nkulu Butombe, F, analyse critique sur la faillite des entreprises publique congolaises.cas de la Régie des voies Aériennes, RVA, Article, UNILU, mai 2013.

5. La Direction générale de migration (DGM en sigle)

Est un service public qui s'occupe du contrôle des mouvements des passages par la vérification validité des passeports, des visas des cartes d'identité afin d'éviter la fraude. Elle est aussi une direction génératrice des recettes au trésor public.

6. La direction générale de douane et ACSISE(DGDA)

Fait le contrôle des mouvements douaniers des biens et équipements qui entrent et qui sortent de la ville ou du pays.

7. L'office congolais de contrôle(OCC)

Est chargé de contrôler à l'embarquement et au débarquement de toutes sortes des marchandises.

8. L'association des Bagagistes de Lubumbashi(ABALU)

Est celle qui facilite le transport des bagages et frets lors du Check in des poids et dimension par les Compagnies aériennes.

Dans le contexte de l'impact économique, l'aéroport international de Lubumbashi connaîtra une incidence socio-économique importante en terme : de la densité des mouvements de vols d'aujourd'hui par rapport aux années antérieurs, de chiffre d'affaire dû aux redevances pour le fret, les passagers, et cet aéroport représentera un atout indispensable pour le dynamisme économique de la province du Katanga et du pays.

Par son attractivité nouvelle, cet aéroport créera des richesses et de emplois secondaires aussi va s'agrandir la contribution fiscale.

C'est pourquoi il constitue aussi un outil pour le fonctionnement et le développement des autres secteurs d'activités tels que la restauration, l'hôtellerie le tourisme, le petit commerce reconnu légalement et qui permettent à la province du Katanga de s'intégrée dans le flux d'une économie régionale et mondiale.

## *V. CONCLUSION*

La dégradation avancée des infrastructures aéroportuaires de Lubumbashi et la vétusté des équipements d'aide à la bonne navigation aérienne empêchent la RVA ce mode de remplir correctement sa mission.

Le constat, à cet effet, restait amer car la Piste et les aires de stationnement d'avions légués par la Colonisation belge n'avaient jamais été réhabilitées, de même que les bâtiments techniques et administratifs.

Au regard des normes actuelles et spécifiquement l'aéroport de Lubumbashi s'est vu dans l'état de nécessité pour recouvrir une nouvelle tenue de réhabilitation et de la moderni-

sation des infrastructures aéroportuaires. Ces dernières à l'état actuel présagent une rentabilité économique forte pour le progrès de la navigation aérienne et la bonne image de la Régie des Voies Aériennes.

De ce fait, la valeur ajoutée générée par la régie de voies aériennes repose sur l'impact économique direct indirect et induit à savoir :

#### 1. L'impact économique direct

Il s'agit de la richesse injectée directement dans l'économie provinciale et du territoire national à travers les taxes et redevances. C'est à dire cet impact correspond à la valeur ajoutée au chiffre d'affaires diminué les consommations intermédiaires et au nombre d'emplois des entreprises présentés sur le site aéroportuaire.

#### 2. L'impact économique indirect

Concernes les dépenses des passagers non-résidents dans la province tant sur le territoire via l'aéroport international de Lubumbashi, ces dépenses profitent directement aux prestataires de biens et services de Lubumbashi en d'autres termes, l'impact économique indirect est la somme des prestations effectuées pour le compte des entreprises installées à l'aéroport par des fournisseurs non présents sur les plates-formes d'où l'impact socio-économique se réalise par les emplois nécessaires à la réalisation de ces prestations.

3. L'impact économique induit se mesure à partir d'un coefficient multiplicateur, l'effet d'entraînement, dans l'économie provinciale, des flux monétaires issus des impacts directs et indirects de l'aéroport international de Lubumbashi des revenus démultipliés l'effet des flux financiers générés par le système aéroportuaire, et engendre la création de revenus provinciaux supplémentaires. tout ceci veut dire que l'impact induit résulte de la totalité des dépenses des salaires de la régie des voies aériennes et des salaires fournisseurs.

### VI. BIBLIOGRAPHIE

#### V.1. Texte des Lois

1. Commission Electorale Indépendante CEI, La Constitution et la Loi Electorale de la République Démocratique du Congo (Loi N°06/006 du 09 mars 2006), CEI, Kinshasa, 2006.
2. la constitution du 18 février 2006 telle que modifiée et complétée par la loi N° 11/002 du 20 janvier 2011 portant révision de certains articles de la constitution de la République démocratique du Congo.
3. Ordonnance –loi N° 72-013 du 21 février 1972 portant création d'une entreprise dénommée "la régie des voies aériennes, RVA en sigle".

4. Loi-cadre № 78-002 du 06 janvier 1978 portant disparition générales applicables aux entreprises publiques.
5. Loi № 08/007 du 07 juillet 2008 portant disparition de transformation des entreprises publiques en sociétés commerciales en république démocratique du Congo.  
Arrêté départemental № 0057/71 du 20 décembre 1971 et l'arrêté départemental № 0013 du 04 août 1972 relatifs à la législation sur la sécurité et l'hygiène sur les lieux de travail

## V.2. Ouvrages généraux

1. COPIREP, Rapport annuel 2008, COPIREP, Kinshasa, 2008.
2. Didier MUMENGI, L'avenir à bras le corps, prospective pour le développement de la République Démocratique du Congo, Editions Universitaires Africaines, Kinshasa, 2001.
3. J.A. DRIER, Gestion de l'entreprise, structure et organisation, PUF, Paris, 1962.
4. Jeanine MABUNDA LIOKO et al. Restructuration de la Régie des Voies Aériennes, Note au Gouvernement de la République Démocratique du Congo, Ministère du Portefeuille, Kinshasa, 18 sept 2007, s.é.
5. Gouvernement de la RDC, Programme du Gouvernement (2007-2011), Cabinet du Premier Ministre, Kinshasa 2007, p.47.
6. KABANGE NTABALA, C., Grands services publics et entreprises publiques en Droit congolais : études monographiques SONAS-SNEL, Université de Kinshasa; Kinshasa, 1998.
7. LUKOMBE NGHENDA, Le Droit des entreprises publiques nées de la réforme du 7 juillet 2008, publication des facultés de Droit des Universités du Congo, Kinshasa, Juin 2009.
8. Madeleine GRAWITZ, Méthodes des sciences sociales, éd. DALLOZ, 11<sup>ème</sup> édition, Paris, 2001.
9. NEPAD, La RDC dans le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique, Sous région Afrique Centrale, NEPAD, Dakar, avril 2002.
10. RVA, Convention Collective de travail, Régie des Voies Aériennes, Kinshasa, 2002.

# Impressum

**KAS African Law Study Library – Librairie Africaine d'Etudes Juridiques**

**Herausgeber:** Konrad-Adenauer-Stiftung e.V., Klingelhöferstraße 23, 10785 Berlin

**Schriftleitung:** RA Prof. Dr. Hartmut Hamann, Falkertstraße 82, D-70193 Stuttgart

Telefon: +49 (0) 711 120950-30 | Fax : +49 (0) 711 120950-50

Mail: hamann@hamann-legal.de

**Erscheinungsweise:** 4 Ausgaben pro Jahr

**Druck und Verlag:** Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG – Waldseestr. 3-5 –

D-76530 Baden-Baden. Telefon +49 – 7221 – 2104-0 / Fax 49 – 7221 – 2104-27

E-Mail: nomos@nomos.de

**Anzeigen:** sales friendly Verlagsgesellschaft mbH – Inh. Frau Bettina Roos – Pfaffen-

weg 15 – D-53227 Bonn Telefon +49 – 228 – 97898-0 / Fax +49 – 228 – 97898-20

E-Mail: roos@sales-friendly.de

**Urheber- und Verlagsrechte:** Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Der Nomos Verlag beachtet die Regeln des Börsenvereins des Deutschen Buchhandels e.V. zur Verwendung von Buchrezensionen.

ISSN 2363-6262



**Nomos**