



**PERCEPTION DE LA TAXE SOUS FORME DE «JETON » AUPRES  
DES TAXIMANS-MOTOS : nature et effets juridiques  
(Cas de la Ville de Mbuji-Mayi/RD.CONGO)**

**KASONGO MUTOMBO MAKELELE Jean Michée<sup>1</sup>, KABUYA NKUNDA Séraphin<sup>2</sup>,  
MULAMBA NTUMBA Alain<sup>3</sup>, KABUMBA KABUMBA François<sup>4</sup>, KABAMBA  
MUKANYA Alpha<sup>5</sup>, BAKAJI BANTU BIABU Jacque<sup>6</sup>, KANKULU BAJIKILA  
Emmanuel<sup>7</sup>, SHONGO LUMUMBA Jules<sup>8</sup>, NGOYI KASANDA Eddy<sup>9</sup>, BUKASA  
TSHILONDA Jean Christophe<sup>10</sup>**

1,2,3. Université Officielle de Mbuji-Mayi, Mbuji-Mayi, RD. Congo.

4,5,6,7,10. Institut Supérieur des Techniques Médicales de Mbuji-Mayi, Mbuji-Mayi,  
RD. Congo.

8. Institut Supérieur des Techniques Médicales de Lusambo, Lusambo, RD.  
Congo.

9. Institut Supérieur des Techniques Médicales de Tshilenge, Tshilenge, RD.  
Congo.

**AUTEUR CORRESPONDANT : BUKASA TSHILONDA Jean Christophe.**

**E-mail : [jcbukasa4@gmail.com](mailto:jcbukasa4@gmail.com)**

## **1. INTRODUCTION**

Depuis des longues dates, l'Etat s'étant engagé à organiser et assumer la continuité des services publics, s'est octroyé le pouvoir de collecter certaines sommes auprès de ses sujets par le biais de l'Administration fiscale, en vue de faire face aux dépenses publiques qu'il engage. C'est ce qu'on appelle généralement fisc.

Ce fisc est ainsi imposé par le prince à ses sujets qui doivent l'exécuter en leur qualité de citoyens ; mais hélas ! Le droit d'imposer, quoique pouvoir régalien, ne s'exerce pas sans limite [1]. C'est alors que l'on peut dire que l'Administration fiscale est soumise à un formalisme rigoureux, protecteur du contribuable et qui, faute d'être observé, peut

conduire à l'annulation de l'imposition établie dans ces conditions [2]. C'est dans la logique de ce formalisme que le constituant congolais de 2006 a posé les principes sacro-saints selon lesquels « *il ne peut être établi d'impôt que par la loi... il ne peut être établi d'exemption ou d'allègement fiscal qu'en vertu de la loi.* » [3].

Parmi les perceptions que l'Administration peut récolter de la part des citoyens, la constitution de la République Démocratique du Congo, parlant de celles relevant de la compétence exclusive des provinces, en cite trois dont les impôts, les taxes et les droits provinciaux. <sup>(1)</sup> Ce qui revient à dire que la province peut percevoir les impôts, les taxes et les autres droits provinciaux.

La combinaison de l'ordonnance-loi n° 013/001 du 23 Février 2013 fixant la nomenclature des impôts, droits, taxes et redevances des provinces et des entités territoriales décentralisées, ainsi que leur modalité de répartition et de la loi n° 08/012 du 31 Juillet 2008 portant principes fondamentaux relatifs à la libre administration des provinces nous révèle que les ressources de la province comprennent les impôts, taxes, droits, redevances et recettes de participation [4].

Toute cette théorie suffit pour étudier ou analyser le phénomène **jeton** des **taxis-motos** qui fut, au Kasai-Oriental, plus particulièrement à Mbuji-Mayi, ville de ce nom et chef-lieu de ladite province, une imposition de paiement journalier sous la dénomination de « **jeton taxis-motos** » lequel jeton était perçu sur toutes les motos effectuant le transport des personnes et des biens.

Ce qui nous a valu la peine de consacrer la rédaction du présent article à la problématique de la **Perception de la Taxe sous forme de phénomène « jeton » auprès des taxis-motos à Mbuji-Mayi**, quant à sa « **nature** » et ses « **effets juridiques** ».

Notre étude sur le phénomène jeton des taxis-motos est alors abordée autour d'une problématique dont voici les questions :

- ❖ Quelle est la base juridique du phénomène jeton des taxis-motos à Mbuji-Mayi ?
- ❖ Quelle est la nature de la perception effectuée sur les taxis-motos sous la dénomination de jeton des taxis-motos ?
- ❖ Quels sont les effets juridiques qui s'en sont suivis, eu égard à la création et la perception de ce phénomène jeton ?

A cet ensemble de questions, les hypothèses que nous donnons sont les suivantes :

- ❖ Le phénomène jeton des taxis-motos n'a pas une base juridique qui soit une loi au sens strict, ni un acte réglementaire qui est entendu comme une loi au sens large ; en effet, la seule commission d'affectation nommant monsieur MUAMBI KABULEKEDI est considérée, par ceux qui le percevaient, comme une base de cette perception, alors qu'elle ne l'instituait même pas;
- ❖ En termes de nature juridique, le phénomène jeton des taxis-motos est une perception illégale en son genre qui n'est, à vrai dire, ni une recette fiscale ni non plus celle non fiscale ;
- ❖ Eu égard à la création et à la perception des jetons des taxis-motos, les effets qui s'en sont suivis sont la fraude, l'évasion et la diminution des recettes légalement

perçues telles que l'impôt sur le véhicule automoteur communément appelé la vignette automobile, la taxe sur la circulation routière et l'assurance.

Le présent article est délimité spatialement à l'étendue territoriale de Mbuji-Mayi, ville de ce nom et Chef-lieu de la province du Kasai-Oriental où le phénomène jeton des taxis-motos s'est déroulé. Il ne couvre aussi temporellement que l'année 2018 pendant laquelle il a existé.

## CHAPITRE I<sup>er</sup> NOTIONS SUR LE PHENOMENE JETON DES TAXIS MOTOS

Ce chapitre traite de la genèse du phénomène jeton des taxis-motos (Section 1), de sa base juridique (Section 2) ainsi que de son recouvrement à Mbuji-Mayi (Section 3).

### SECTION 1<sup>ère</sup>. GENESE DU PHENOMENE

La genèse du phénomène *jeton* des taxis-motos est impérativement liée à celle du phénomène *taxis-motos* même.

Après leurs débuts africains dans les grands centres urbains Ouest-Africains, le phénomène « **taxis-motos** » est entré sur le territoire congolais vers le début des années 2000 ; à partir des villes de l'Est (Goma, Bukavu etc.) il s'est progressivement étendu vers l'Ouest et le Sud sous des appellations différentes jusqu'à atteindre Kinshasa. Ce phénomène a connu plusieurs appellations qui variaient selon les lieux où il s'est répandu et surtout en considération des acteurs principaux de ce secteur qui sont en majorité les Kasaiens ; commencé à l'Est de la RDC, l'opération taxis-motos s'est solidement implantée au Kasai-Oriental, à Mbuji-Mayi, raison pour laquelle il a connu l'appellation de phénomène « **manseba** » à Lubumbashi et phénomène « **wewa** » à Kinshasa. A Mbuji-Mayi, se trouvant simplement assimilés à leur activité, ils sont appelés : « **taxis-motos** ».

Le taxi-moto peut donc se définir selon qu'on l'entend comme engin de transport ou comme une activité effectuée à l'aide de cet engin.

Entant qu'engin, le taxi-moto est un véhicule automobile terrestre privé, conduit par un chauffeur et destiné au transport des passagers et de leurs bagages, de porte à porte, contrairement au transport en commun qui ne transporte les passagers qu'entre les points déterminés (stations, arrêts de bus, gares etc.) <sup>(11)</sup>.

Entant qu'activité, il est un mode de transport en milieu principalement urbain, à finalité exclusivement commerciale, au moyen des motos ou engins dont le moteur a au moins 125 cm<sup>3</sup> de cylindre.

Il présente donc quelques caractéristiques dont voici quelques unes :

- Il est une réalité des centres urbains très peuplés des pays pauvres et en voie de développement où le transport par route entre les différents coins est rendu difficile par la dégradation, l'étroitesse et l'impraticabilité du tissu routier ou les embouteillages dans les grands axes ;
- C'est une activité exercée par une classe sociale pauvre des petites gens vivant généralement dans les quartiers populeux et surtout par les jeunes au chômage ;
- C'est une activité qui se rencontre principalement dans les grandes agglomérations à démographie galopante du sud est Asiatique (Thaïlande,

<sup>11</sup> Dictionnaire Larousse, 2010.

Inde et Vietnam), d'Afrique (Abidjan, Ndjamena, Kinshasa et Mbujimayi) et d'Amérique latine (Brasilia, Sao Paulo, Buenos-Aires).

En effet, vers le début des années 2000, un phénomène des motos en transport appelé « taxis-motos » est entré sur le territoire congolais ; il s'est vite développé au Kasai-Oriental où il a pris un élan jusqu'à se répandre partout dans le pays sous différentes appellations, en raison des jeunes kasaiens qui l'exercent, même ailleurs, telles que les « wewa » à Kinshasa ou les « manseba » au Katanga.

Ce phénomène n'a pas longtemps duré sans se voir frapper d'une imposition qui lui soit propre. C'est ainsi que, par exemple, à Mbujimayi, il a connu une imposition de paiement journalier sous la dénomination de « **jeton taxis-motos** ».

## SECTION 2<sup>ème</sup>. BASE JURIDIQUE DU PHENOMENE JETON DES TAXIS-MOTOS

Sur ce qui concerne les actes juridiques taxés de base du phénomène jeton des taxis-motos, nul acte n'institue explicitement ce phénomène. Il sied alors de chercher les actes juridiques qui ont porté la nomination de Monsieur MUAMBI KABULEKEDI, percepteur de ces jetons pour découvrir les attributions qui lui ont été données, car, disons-nous, la compétence est d'attribution.

Recherchant ainsi la compétence dévolue à Mr. MUAMBI, nous ne sommes fatalement tombés que sur deux documents dont la seule commission d'affectation n°01/002/CAB.PROGOU/K.OR/2018 du 10 janvier 2018 portant désignation de Mr. MUAMBI ILUNGA KABULEKEDI pour exercer les fonctions de Chef de Division près le Gouverneur de Province, chargé de Recouvrement, Contrôle et taxation. Ainsi que la correspondance n°01/0012/CAB.PROGOU/K.OR/2018 du 15 janvier 2018 portant notification de ladite commission d'affectation.

Par rapport à la commission d'affectation, elle contient certaines mentions nécessitant une analyse.

En dehors de l'intitulé, la première rubrique contient des mentions suivantes :

- Monsieur : MUAMBI ILUNGA KABULEKEDI ;
- Matricule : Nouvelle Unité ;
- Grade : Nouvelle Unité.

La deuxième rubrique constitue le corps même de l'acte ainsi libellé : « *Est désigné pour exercer les fonctions de Chef de Division près le Gouverneur de province chargé de recouvrement, contrôle et taxation, à partir de la signature de la présente* ».

Après ces mentions, la commission d'affectation contient d'autres mentions telles que :

- Lieu de Résidence : Mbujimayi ;
- Imputation : aucune ;
- Ancienne affectation : Direction Générale des Recettes du Kasai-Oriental "DGRKOR"

Cette commission d'affectation : ne donne pas droit à l'indemnité d'intérim ; ne donne pas droit à l'indemnité de mutation et met fin à toutes les dispositions antérieures [5].

Analysant la commission d'affectation sus évoquée, il convient de relever l'ambiguïté qu'elle renferme sur deux points.

Le premier point qui pose problème est qu'il n'existe pas et qu'il n'a jamais existé une Division près le gouverneur au gouvernement de la province du Kasai-Oriental, ce qui laisse penser que cette commission d'affectation ne l'était que de fait.

Le deuxième point obscur est celui relatif à la mission lui dévolue. L'acte portant sa commission d'affectation ne se contente qu'à dire que Mr. MUAMBI KABULEKEDI est désigné pour exercer les fonctions de Chef de Division près le Gouverneur de province *chargé de recouvrement, Contrôle et Taxation*. Un flou amalgamé par l'absence de précisions sur la nature des recettes devant faire l'objet de recouvrement, de contrôle et de taxation par le prétendu Mr. Le Chef de Division près le Gouverneur de la province.

Quant à la nature des recettes percevables en Droit fiscal congolais, les recettes sont soit fiscales soit non fiscales et sont perçues ou recouvrées, au niveau national, par des régies financières bien appropriées.

Parler des *recettes fiscales* revient à envisager *l'impôt* qui est le principal moyen de couverture des charges publiques.

D'après la définition de GASTON GEZE, l'impôt est *une contribution pécuniaire requise des particuliers par voie d'autorité, à titre définitif et sans contrepartie visible, en vue des couvrir les charges publiques et de permettre à l'Etat d'effectuer certaines interventions dans le domaine économique et social*. [6].

Cette définition offre la possibilité de déceler certaines caractéristiques de l'impôt qui est :

- Prélèvement légal
- Prélèvement obligatoire
- Prélèvement opéré à titre définitif et sans contrepartie
- Destiné à couvrir les charges publiques.

L'impôt est ensuite caractérisé par le fait qu'il est créé et régi, en termes d'assiette, taux et modalités de recouvrement par une loi, au sens strict du mot.

Enfin, l'impôt est perçu par la DGI au niveau national et la DGRKOR qui, au niveau provincial, percevant toutes les recettes (fiscales et non fiscales), a une direction appropriée à chaque type de recette (Direction des recettes fiscales et Direction des recettes non fiscales).

Concernant les *recettes non fiscales*, d'après le Décret n°058 du 27/12/1995 portant création, organisation et fonctionnement de la DGRAD, celles-ci peuvent être classées en :

- Recettes administratives qui proviennent de la rémunération des services rendus par l'Administration aux administrés de l'Etat et des différents documents administratifs délivrés aux particuliers [7].
- Recettes judiciaires qui sont celles qui proviennent des organes judiciaires, surtout des cours et tribunaux, des offices de parquets et de la police judiciaire.

➤ Recettes domaniales qui sont celles qui proviennent du domaine de l'Etat. Soit-il public ou privé. Ces sont les revenus de gestion que l'Etat perçoit sur tous les biens : mobiliers ou immobiliers provenant du sol ou du sous-sol. Et

➤ Recettes de participation qui sont des recettes de portefeuille de l'Etat ; des dividendes et des intérêts des actions et des obligations que l'Etat possède dans les entreprises publiques ou mixtes.

Nous aurons plus à parler d'elles lorsque nous parlerons de la nature juridique du phénomène jeton des taxis-motos.

Ceci a été à la base de la confusion et a prêté au quiproquo d'une part sur la localisation de la Division de recouvrement, contrôle et taxation, près le Gouverneur qui était, de jure, censée exister au Gouvernorat de Province et qui était, en-même temps indiquée, de facto, au sein de la DGRKOR et, d'autre part sur la canalisation même des frais perçus par la vente de ces jetons. Alors que, même si la commission d'affectation affirmait que Mr. MUAMBI était d'avance affecté à la DGRKOR, celui ne venait que d'être admis comme la *nouvelle unité*.

Quant à la notification de cette commission d'affectation, enregistrée sous la correspondance n°01/0012/CAB.PROGOU/K.OR/2018 du 15 janvier 2018 portant notification de la commission d'affectation n°01/002/CAB.PROGOU/K.OR/2018 du 10 janvier 2018 ; elle n'apporte aucune précision sur les points d'interrogations qui demeuraient de la lecture de la commission d'affectation, mais les complète davantage car, non seulement, elle affirme que par la commission d'affectation n°01/002/CAB.PROGOU/K.OR/2018 du 10 janvier 2018, il a plu à Son Excellence Monsieur le Gouverneur de province de désigner sieur MUAMBI pour exercer les fonctions de Chef de Division près le Gouverneur chargé de recouvrement, contrôle et taxation ; mais aussi, elle prête plus à confusion car, elle est transmise en copies pour information au Directeur Général des Recettes du Kasai-Oriental à Mbujimayi, ce qui semble irrationnel car les Recettes que recouvre Mr. MUAMBI ne sont précisément pas les Recettes qui rentrent dans la compétence de la DGRKOR, à moins qu'il soit ainsi en raison de l'ancienne affectation de la personne venant d'être affectée à la Division près le Gouverneur. Cette notification est signée par le Directeur du cabinet du Gouverneur.

L'analyse de ces deux documents ne démontre aussi nulle part l'institution expresse d'un phénomène appelé « *jeton des taxis-motos* » ; dès lors, il est censé être l'initiative de Mr. MUAMBI lui-même.

Il y a cependant lieu de parler d'un lien indirect entre les actes cités ci-haut et le phénomène jeton des taxis-motos institué par Mr. MUAMBI. Depuis que le phénomène a fait fureur dans la ville de Mbujimayi, le Gouverneur qui avait affecté Mr. MUAMBI en était d'accord, car, il se laisse découvrir par son comportement que s'il n'en était pas d'accord, il réglerait la situation par une réaction ; ce qui n'a pas été le cas, puisqu'il est allé loin jusqu'à lutter et obtenir l'insertion de ce phénomène dans le budget provincial de l'exercice 2019.

C'est à ce titre que nous disons que la base prétendue juridique du phénomène jeton des taxis-motos, quand bien même elle ne l'est pas, reste la commission d'affectation n°01/002/CAB.PROGOU/K.OR/2018 du 10 janvier 2018 dans la mesure où elle relève de l'illégalité.

### SECTION 3<sup>ème</sup>. DU RECOUVREMENT DU JETON DES TAXIS-MOTOS

La question de recouvrement des recettes de jeton des taxis-motos suscite deux autres questions, à savoir : comment se faisait le recouvrement de jeton ? et quelles étaient les données chiffrées traduisant les réalisations faites sur le jeton des taxis-motos au Kasai-Oriental ?

Sur les modalités de perception du jeton des taxis-motos, il faut préciser que le jeton des taxis-motos a été perçu par les agents non officiellement identifiés et qu'il se payait du jour le jour

Par rapport au taux du jeton, il était question de référence à la volonté du Chef de Division près le Gouverneur de Province qui, dans sa mission de taxation, arrêta le montant de la taxation du jeton, non selon un texte juridique ad hoc, mais selon son humeur journalier ou, selon d'autres observateurs, selon que le lui commandaient les autorités politiques, pour ainsi dire que plus les taximen appuyaient le candidat du Front Commun pour le Congo, plus il y avait des rabais du jeton voire des exonérations et, plus ils appuyaient l'un des candidats de l'opposition en ce temps-là, plus le taux du jeton était revu à la hausse (<sup>12</sup>).

Par rapport aux données chiffrées des réalisations, contactée tant que régie financière compétente pour le recouvrement ou la perception des recettes fiscales et celles non fiscales au niveau provincial, la Direction Générale des Recettes du Kasai-Oriental « DGRKOR » s'est avérée non intéressée par le recouvrement de jeton, arguant que celui-ci était perçu, non par elle, mais par la Division près le Gouverneur de Province, au gouvernement de province.

Contacté ad hoc, Mr. Le Comptable des recettes au Gouvernement de Province nie d'être en particulier chargé des simples statistiques de jeton des taxis-motos, mais affirme plutôt être chargé des statistiques communiquées par toutes les régies financières, au Gouverneur de province, indiquant ainsi que les données chiffrées dont il dispose lui proviennent de la DGRKOR où se trouvait le bureau du Chef de Division près le Gouverneur.

Ainsi, la comptabilité des recettes de la province a, sans déterminer les dates, mis à notre disposition les données suivantes :

- 25 025 000 Fc;
- 32 328 000 Fc ;
- 25 621 000 Fc ;
- 63 000 000 Fc ;
- 54 337 500 Fc ;
- 67 608 450 Fc ;
- 67 050 000 Fc.

---

<sup>12</sup> Propos recueillis auprès de certains taxis-motos qui pensent que la position politique des taximen pendant la campagne électorale d'avant les élections présidentielles du 31 décembre 2018 était fonction de la variation de la taxation du jeton des taxis-motos, interrogés vendredi le 30 août 2019.

Au cours de notre entretien, Mr. Le comptable des Recettes a affirmé que ces données se limitent, dans le temps, depuis le mois d'avril jusqu'au mois de novembre, précisant qu'à l'approche des élections de 2018, au mois de décembre, les taximen ont résisté au paiement du jeton jusqu'à la publication des résultats ; c'était alors la fin du paiement du jeton des taxis-motos, nonobstant la budgétisation de celui-ci dans la province [8].

Ces données, ne présentant pas un caractère ordonné pour être interprétées, nous avons voulu recourir à la police de circulation routière en vue de répertorier les chiffres exacts des motos qui furent en circulation, depuis avril jusqu'en novembre 2019.

Malheureusement cette technique n'a pas marché puisqu'intéressé, Monsieur le Commandant escadron de la surveillance de la Police de Circulation Routière a soulevé la difficulté selon laquelle les taximen ou les propriétaires des motos ne sont pas encore identifiés à ce jour et, ce, à cause du manque d'application de la procédure d'identification forcée qui doit se faire, non directement par les agents de la DGI qui délivre les plaques d'immatriculation conformément au code de la route (<sup>13</sup>), mais par l'intermédiaire de la police de circulation routière, sur ordre du Gouverneur de province, ce qui n'a pas été fait [9].

Cette tactique ayant échoué, nous nous sommes fiés aux propos des différents taximen en vue de nous assurer toujours de la véracité des données chiffrées nous livrées par la comptabilité des recettes au gouvernorat de province.

D'après quelques taximen rencontrés, il y avait, en 2018 au moins 1000 motos.

Voulant nous servir de ces estimations, nous prenons en compte le prix du jeton qui, malgré diverses variations, ne se laissait pas vendre en-deçà de 1.500 Fcs.

Si nous estimons les entrées journalières, elles s'élèvent à  $(1000 \times 1500) = 1.500.000$  Fc.

Les entrées hebdomadaires s'élevaient aussi à environs 9.000.000 Fc, sachant que le jeton n'était vendu que six jours pour la semaine, soit du lundi au samedi.

Les entrées mensuelles se calculeront par la multiplication des entrées hebdomadaires au nombre des semaines entières que contient un mois, soit  $(9.000.000 \text{ Fc} \times 4) = 36.000.000$  Fc.

Par conséquent, les revenus cumulés des huit mois qui ont couvert la vente du jeton s'élèveraient à 288.000.000 Fc. Ce qui nous pousse à avoir confiance aux données mises à notre disposition par la comptabilité des recettes du Gouvernorat dont le total s'élève à 334.969.950 Fc. Un total qui semble excéder celui découlant de l'analyse des estimations faites qui se limite lui à 288.000.000 Fc.

---

<sup>13</sup> Les articles 59 et 60 du code de la route

## **CHAPITRE II<sup>ème</sup>. DE LA NATURE JURIDIQUE ET EFFETS DU PHENOMENE**

### **SECTION 1<sup>ère</sup>. DE LA NATURE JURIDIQUE DU PHENOMENE JETON DES TAXIS-MOTOS**

Il sied d'abord de démontrer l'importance ou l'intérêt que revêt la précision ou la détermination de la nature juridique du phénomène jeton des taxis-motos.

La connaissance de la nature du phénomène jeton des taxis-motos est pertinente en ce que c'est grâce à cette précision que l'on pourra d'abord découvrir la procédure de recouvrement de jeton, que l'on pourra ensuite dire quel est l'organe ou quelle est la régie compétente pour le recouvrer et, enfin, quelle est la juridiction compétente pour connaître les contentieux y relatifs ou quelle est la voie de recours à laquelle il faut recourir pour se faire rétablir dans ses droits si jamais l'on se sentait lésé par l'opération de son recouvrement.

L'étude en vue de la précision de la nature juridique du jeton des taxis-motos va procéder par une analyse comparative, d'une part entre le jeton et les recettes fiscales et, d'autre part entre le jeton et les recettes non fiscales.

#### **§1. LE JETON ET LES RECETTES FISCALES**

Comme nous l'avons dit ci-haut, parler des recettes fiscales revient à envisager l'impôt qui est le principal moyen de couverture des charges publiques. Ce qui implique directement une confrontation entre le jeton et l'impôt.

De prime abord, le jeton des taxis-motos n'a pas été institué par la loi, moins encore, il n'est pas organisé par la loi, en termes d'assiette, taux et modalités de recouvrement.

Deuxièmement, le jeton des taxis-motos n'était pas perçu par la DGRKOR, c'est-à-dire qu'il n'était pas perçu par la Direction des Recettes fiscales. Ceci parait l'exclure du champ de l'impôt, il sied alors de continuer notre exercice en évoquant les autres propriétés de l'impôt.

L'impôt étant une contribution par voie d'autorité et destinée à couvrir les dépenses publiques, le jeton en est plus douteux car n'ayant pas laissé les traces des perceptions faites et de leur destination.

Il convient aussi de remarquer que la procédure de recouvrement de jeton n'était pas celle appliquée au recouvrement des recettes fiscales et que les agents de la DGRKOR n'en étaient pas intéressés.

Eu égard à ce qui suit, il est indubitable de conclure que le jeton n'était pas une recette fiscale.

#### **§2. LE JETON ET LES RECETTES NON FISCALES**

Le jeton, devant être comparé aux recettes non fiscales, il va de soi qu'il soit comparé tour à tour à chacune des catégories de ces recettes (administratives, judiciaires, domaniales et de participation).

Comparé aux recettes administratives, le jeton ne provenait pas de la rémunération des services rendus par l'Administration aux administrés de l'Etat et ne fait aucunement partie des différents documents administratifs délivrés aux particuliers puisque n'étant pas en lui-même un document administratif.

Le jeton, moins encore, n'est pas une recette judiciaire puisqu'il n'était pas l'émanation des organes judiciaires, c'est-à-dire qu'il ne venait pas cours et tribunaux, ni non plus des offices de parquets et de la police judiciaire.

Il reste aussi loin d'être admis comme une recette domaniale car le jeton n'est pas une recette perçue sur le domaine de l'Etat.

Enfin, les recettes de participation étant celles de portefeuille de l'Etat ou des dividendes et des intérêts des actions et des obligations que l'Etat possède dans les entreprises publiques ou mixtes (<sup>14</sup>), il s'avère inutile d'estimer que le jeton peut avoir à faire à une recette de participation.

Clairement, le jeton n'a jamais fait l'objet du recouvrement ou de la perception par la DGRAD, ni non plus par la DGRKOR dans sa Direction des Recettes non fiscales. Moins encore, il n'a pas fait l'objet d'un ordonnancement à proprement parler.

Finalement, le jeton des taxis-motos n'a jamais été cité parmi les actes générateurs des recettes non fiscales par le législateur (<sup>15</sup>). Ceci revient à dire que le jeton des taxis-moto n'est ni un droit, ni une taxe, ni non plus une redevance.

Il convient donc de se mettre à l'esprit que les recettes que devait recouvrer Mr. MUAMBI ne sont, aux termes de la commission d'affectation dont question, ni celles *fiscales* puisque perçues par la Direction Générale des Impôts au niveau national et par la Direction Générale des Recettes du Kasai-Oriental dans la province, ni les *recettes douanières* qui sont perçues par la Direction Générale des Douanes et Accises, ni non plus les *recettes non fiscales* qui sont perçues par la Direction Générale des Recettes Administratives, Domaniales, judiciaire et de Participation, au niveau national, et la DGRKOR en province. Autrement, on croirait que la Division de recouvrement, contrôle et taxation remplacerait les régies financières préexistantes et qu'une commission d'affectation signée par le Gouverneur de Province abrogerait une Ordonnance-loi, un Décret-loi ou un Arrêté provincial signé par le Gouverneur ou des ministres ; ce qui trahirait le *principe de parallélisme de forme et de compétence*.

Eu égard à ce qui précède, il ne suffit pas seulement de nier que le jeton est une recette fiscale ou non fiscale, mais bien plus de dire alors ce qu'il est en droit congolais.

Ayant déjà découvert, au travers de l'analyse faite, que le jeton des taxis-motos n'est ni une recette fiscale (impôt), ni une recette non fiscale (droit, taxe ou redevance) ; nous étudions maintenant ce qu'il peut être et ce qu'il vaut en droit, en terme de nature juridique.

Le jeton n'a été perçu que se fondant sur une simple commission d'affectation qui ne précisait même pas son institution expresse, ce qui le distingue de l'impôt qui est, au

<sup>14</sup> Revue française de finances publiques n°122 Avril 2013 L.G.D.J. éd. Lextenso, p. 599.

<sup>15</sup> Loi n°04/015 du 16 Juillet 2004 fixant la nomenclature des actes générateurs des recettes non fiscales

sens de la constitution, créé par la loi ; la commission d'affectation n'étant qu'un acte administratif, même si elle créait expressément une recette, celle-ci ne saurait être taxée d'un impôt ou d'une recette fiscale.

Le jeton a été budgétisé, pour l'exercice fiscal 2019. En examinant la rubrique dans laquelle il est classé, il se trouve confus aux recettes légales au sens large du mot, en matière de transport.

Il est amèrement constatable que le jeton a été recouvré avec succès pendant l'exercice fiscal 2018 où il n'a aucunement été reconnu par le budget de la province et que, curieusement, pendant l'exercice fiscal 2019 où il est reconnu, n'a jamais fait l'objet de recouvrement par les personnes qui le recouvraient, ces dernières qui ont disparu depuis l'issue des élections présidentielles de décembre 2018, c'est ce qui peut être retenu dans les propos de Mr. Samy, Comptable des Recettes qui reçoit les rapports de la DGRKOR sur les versements des recettes, au Gouvernorat de Province [10].

Le jeton était perçu par l'équipe de Mr. MUAMBI qui ne peut être taxé de receveur des recettes non fiscales car celui-ci étant l'agent public de l'Administration des recettes non fiscales qui fait office de comptable public, conformément à la Loi relatives aux Finances Publiques et au Règlement Général sur la Comptabilité Publique <sup>(16)</sup>. Par contre ; ce receveur de jeton n'était qu'un agent dont la lettre indique comme ancienne affectation, la DGRKOR.

De ce qui précède, nous oserons dire que le jeton des taxis-motos est, par rapport à sa création, **une recette illégale**, ne répondant en aucune façon, aux normes de création des recettes dans un Etat de droit.

Par rapport à son assiette, son taux et ses modalités de recouvrement, il demeure **une recette en son genre** qui, en même-temps, présente des caractères des recettes fiscales et celles de recettes non fiscales.

Par rapport à sa destination, le phénomène jeton des taxis-motos peut aussi être taxé d'une **recette d'utilité personnelle et non d'utilité publique**, car, imposée, non par l'Etat, mais par des personnes se faisant passer pour l'Etat, en vue de couvrir, non les charges publiques, mais plutôt de répondre aux besoins manifestement restreints.

Par rapport à la gestion des traces de sa perception, le jeton demeure une **affaire magouillée** dont les traces restent introuvables, non en raison du respect de l'obligation du secret professionnel, mais en vue de couvrir les auteurs qui se sentaient menacés d'une éventuelle découverte qui entrainerait leur responsabilité. C'est ainsi qu'échangeant avec Mr. NYEMBUE NYERERE, ancien député provincial au Kasai-Oriental, celui-ci affirme que tout suivi de cette affaire produisait des risques inestimables tels que sa propre arrestation, pour avoir cherché à en savoir plus et régulariser la situation [11].

## SECTION 2<sup>ème</sup> DES EFFETS DU PHENOMENE JETON DES TAXIS MOTOS

Parlant des effets du phénomène jeton, nous parlerons de l'évasion fiscale ou de la fraude fiscale par les uns, de la double imposition sur les autres, de la décanalisation des recettes étatiques et de la perturbation de la régie financière provinciale qui est la DGR/K'OR ; sur quoi, pour besoin de conviction, examinerons l'effet du recouvrement du jeton sur la maximisation des recettes en matière de transport publique telle que l'Impôt sur le véhicule automoteur (vignette automobile) auquel est associée la taxe spéciale de circulation routière.

### §1<sup>er</sup>. LA FRAUDE ET L'EVASION FISCALE

#### 1. EVASION FISCALE

C'est l'action du contribuable dont le but exclusif est de se placer dans les conditions les plus avantageuses au regard de la loi fiscale [12]. Cet ensemble de procédure est non réprimé par la loi. Il y a évasion fiscale au sens propre du terme quand celui qui devrait payer un impôt ne le paie pas, sans que la charge de celui-ci soit supportée par un tiers. Elle consiste en outre à échapper à l'impôt en s'appuyant sur les lois. La notion d'évasion fiscale est plus large que celle de la fraude fiscale car cette dernière n'est qu'un cas particulier de l'évasion fiscale.

Ceux qui la pratiquent, agissent dans un but de détournement de la législation et comme conséquence néfaste sur le plan fiscal, elle crée l'injustice sociale entre contribuables qui ont l'habitude de payer normalement leurs impôts, et rend le pays pauvre car, il y a « la diminution des recettes fiscales, la soustraction des capitaux importants à l'économie du pays [13].

Par l'instauration du jeton, les policiers de circulation routière n'étant pas envoyés à contrôler les documents et pièces des conducteurs et des engins qu'ils conduisent, seuls les membres de l'équipe du prétendu sieur le Chef de Division près le Gouverneur étaient au contrôle du seul *jeton des taxis-motos* sur la voie publique ; ceux-ci ne pouvant rester jusqu'aux après-midi dans l'exercice de leur contrôle, certains taximen s'abstenaient simplement de commencer leur activité dans les avant-midi de peur d'être arrêtés, ils se mettaient alors à l'œuvre aux après-midi quand l'équipe de contrôle était déjà partie.

#### 2. FRAUDE FISCALE

La fraude fiscale est la soustraction illégale à la loi fiscale de la matière imposable qu'elle devrait frapper [14].

Elle est l'expression d'une insurrection de la personne physique ou morale contre l'Etat .c'est le fait d'échapper à l'impôt en violant les lois. D'après LUCIEN et PIERRE BEL TRAME, la fraude fiscale est une infraction ayant pour but d'échapper à l'impôt ou d'en réduire les bases. Cette volonté d'éluder l'impôt est d'autant plus grave que le préjudice au sein de l'ensemble de la collectivité [15].

La vente et le contrôle du jeton ont occasionné une fraude fiscale dans le sens que beaucoup de propriétaires des motos qui, avant de les mettre en circulation, devraient régulariser avec l'administration fiscale, la division de transport et la police de circulation

routière ont contourné tous les paiements auxquels ils étaient assujettis en payant uniquement le jeton des taxis-motos ; leurs engins n'étant pas reconnus ni autorisés encore à la circulation ou au transport qui constituaient la matière imposable et le fait générateur de diverses recettes, ont été couverts par le simple jeton.

Pour ces personnes qui usaient de la fraude envers l'Etat, le jeton était une bonne voie pour la province.

## §2<sup>ème</sup> LA DOUBLE IMPOSITION

La double imposition est le fait qu'une même matière imposable soit frappée par deux prélèvements fiscaux différents, mais de même nature. Elle est nationale lorsqu'elle se produit à l'intérieur du territoire national, la même matière imposable ou le même contribuable est soumis à plusieurs impôts de la même nature, à la suite de la juxtaposition ou de la superposition des règles et des services appelés à les percevoir [16].

Les propriétaires des motos et/ou les conducteurs qui remplissaient déjà toutes les conditions officielles avant ou pendant l'institution du jeton ont vu leurs engins imposés à un double paiement, c'est-à-dire en dehors des impôts, taxes et autres recettes administratives desquels ils s'étaient déjà acquittés, ils ont dû supporter de surcroît le paiement du jeton tous les jours.

Cette double imposition dont question, pour le cas du jeton, n'est pas tout à fait une double imposition au vrai sens du mot, car le jeton ne répondant pas aux critères d'une fiscalité, soit elle proprement dite ou réglementaire ; cependant, reste-t-il vrai qu'il a été considéré comme une imposition par l'autorité exécutive provinciale, l'assemblée provinciale et même par certains soi-disant contribuables du jeton.

Il paraît paradoxal d'accepter, à la fois, les effets évasifs fiscaux du jeton, à côté des ceux de surcharge des contribuables due à la double imposition. Ceci ne s'explique que relativement à une catégorie des propriétaires des motos-taxis ou des conducteurs ayant la culture fiscale et à une autre catégorie de ceux qui croient enrichir inutilement l'Etat par le paiement de l'impôt ; c'est alors que quand les uns fêtaient, les autres souffraient et, considérant le jeton comme une imposition qui a trouvé une réalité à Mbujimayi.

## §3<sup>ème</sup> LA DECANALISATION DES RECETTES PROVINCIALES

La vente ou le recouvrement du jeton a, outre la favorisation de la fraude et de l'évasion fiscale, entraîné une décanalisation évidente des recettes provinciales au Kasai-Oriental, car en lieu et place des recettes légales provinciales, les contribuables ont payé le jeton dont aucune trace de destination n'a été découverte à la DGR/K'OR.

Pour le démontrer, nous allons donc nous focaliser sur les éventuelles incidences qu'a pu avoir le recouvrement ou la vente du jeton sur la réalisation de l'impôt sur le véhicule automoteur et de la taxe spéciale de circulation routière au Kasai-Oriental.

Le choix porté sur cet impôt et cette taxe pour l'étude de leurs réalisations en vue de comprendre leur éventuelle influence subie par le fait de la vente du jeton n'est pas tombé comme d'un hasard, à écouter les propos de Mr. Célestin KABWE, Chef de Bureau et Secrétaire de la DGRKOR selon qui « *il est vrai que la taxe appelée communément « jeton »* »

*existe et a même été budgétisée à l'assemblée provinciale de l'exercice fiscal 2019, car lors de son expérimentation sur terrain, elle a apporté beaucoup d'argent dans le trésor de la province ; mais elle n'a pas remplacé la vignette automobile » [17].*

En effet, l'impôt sur le véhicule automoteur, appelé **vignette automobile** est institué par l'Ordonnance-loi n°69-006 du 10 février 1969 telle que modifiée et complétée à ce jour ; il est certainement cité parmi les impôts provinciaux par la constitution, la loi portant principes fondamentaux relatifs à la libre administration des provinces et des entités territoriales décentralisées ainsi que par l'Ordonnance-loi 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 [18].

Parlant de sa matière imposable, l'impôt sur le véhicule automoteur est une taxe annuelle qui frappe tous les véhicules à moteur, sous réserve de certaines exceptions.

Le terme véhicule est utilisé dans le sens le plus large possible puisqu'il ne désigne pas simplement les véhicules automoteurs, mais aussi tout moyen de transport par terre et par mer et ce, quel que soit le mode de propulsion utilisé.

Sa base d'imposition peut être soit la puissance du moteur exprimée en cheval-vapeur (C.V.), soit la capacité ou le jaugeage exprimé en mètre cube (m<sup>3</sup>), soit la catégorie et le poids du véhicule exprimée en Kilogramme (Kg) ou en Tonnes [19].

Au Kasai-Oriental, l'arrêté provincial n°01/056/CAB/PROGOU/K.OR/2014 du 25 août 2014 portant fixation des taux des impôts, droits, taxes et redevances provinciaux à percevoir à l'initiative du ministère provincial des finances, économie, industrie, PME, travail et prévoyance sociale retient que son fait générateur est l'utilisation du véhicule, sa débiton ou son délai butoir est l'avant mise en circulation du nouveau véhicule et le 31 mars de l'exercice en cours pour les anciens véhicules [20].

Le fait générateur de l'impôt sur le véhicule automoteur est l'immatriculation du véhicule.

Parlant des exonérations, elles sont accordées à certaines catégories des véhicules, en fonction de plusieurs critères [21].

Le taux de l'impôt sur le véhicule automoteur est fixé selon la personne du propriétaire (personne physique ou personne morale), la puissance du moteur, la catégorie et le poids du véhicule ou encore en fonction du jaugeage de l'engin de navigation.

La diversification du taux d'imposition découle de la mise en circulation d'une variété de véhicules automoteurs, ces taux se présentent comme suit :

- Véhicules terrestres : de 5 à 44 \$ (par véhicule)
- Véhicule de navigation : de 4 à 17 \$ par cheval-vapeur et 9\$ par m<sup>3</sup> de jauge pour les engins de transport des marchandises.

L'impôt sur le véhicule est dû par l'utilisateur du véhicule, en termes de son échéance de paiement, l'impôt sur le véhicule est acquitté au moment de la déclaration du véhicule lorsque celui-ci est mis en service pour la première fois, par la suite, il est payé lors des différentes campagnes de son recouvrement.

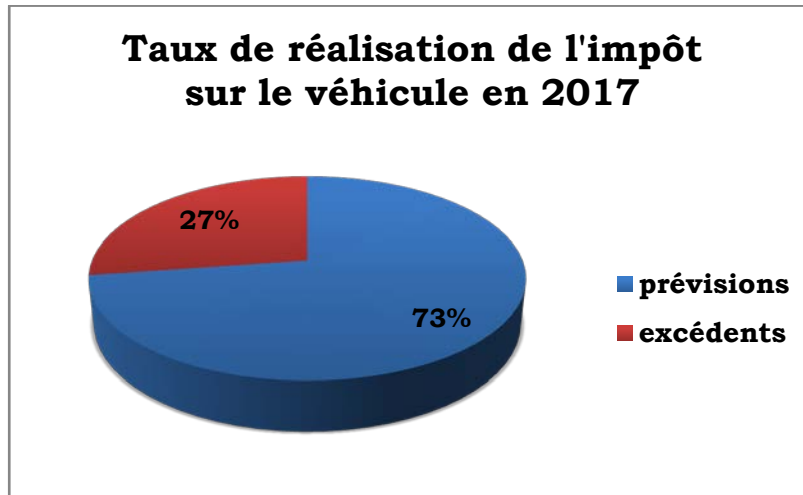
Après avoir expliqué l'impôt sur le véhicule automoteur, nous ferons recours aux réalisations de l'impôt sur les revenus locatifs pour l'exercice fiscal 2017 pendant lequel le phénomène jeton n'était pas encore en cours pour les comparer à celles de l'exercice fiscal 2018 où le jeton faisait fureur.

Pendant l'année 2017, la Direction Générale des Recettes du Kasai-Oriental a réalisé les données chiffrées suivantes

| N°                | Mois      | Réalisations   |
|-------------------|-----------|----------------|
| 1                 | JANVIER   | 808 400.00     |
| 2                 | FEVRIER   | 2 504 666.00   |
| 3                 | MARS      | 11 563 556.00  |
| 4                 | AVRIL     | 46 672 065.00  |
| 5                 | MAI       | 8 725 945.00   |
| 6                 | JUIN      | 2 486 900.00   |
| 7                 | JUILLET   | 2 574 060.00   |
| 8                 | AOUT      | 4 068 999.00   |
| 9                 | SEPTEMBRE | 4 075 900.00   |
| 10                | OCTOBRE   | 12 206 245.00  |
| 11                | NOVEMBRE  | 1 405 320.00   |
| 12                | DECEMBRE  | 780 150.00     |
| <b>TOTAL</b>      |           | 194 964 282.00 |
| <b>PREVISIONS</b> |           | 141 737 500.00 |

Le taux de réalisation sera alors égal à  $194\,964\,282.00 \times 100 / 141\,737\,500.00 = 137.55306958 = 137.5\%$ .

Nous remarquons tous que pendant cet exercice fiscal de 2017, l'administration fiscale a pu dépasser le maximum des prévisions budgétaires à environs 40%. En d'autres termes, les prévisions elles-mêmes ont fait 73% des réalisations faites et les excédents ont été de 27%.



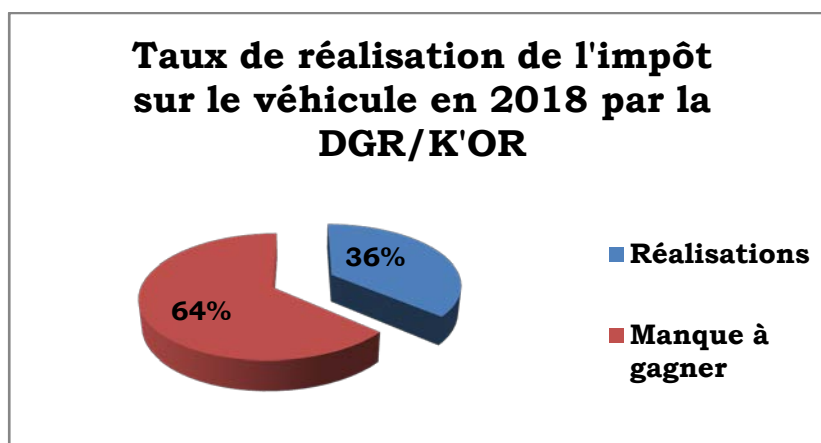
Pour l'exercice fiscal 2018 où le jeton était en cours, nous remarquons curieusement un tableau des réalisations qui se présente comme suit :

| N°           | Mois      | Réalisations         |
|--------------|-----------|----------------------|
| 1            | JANVIER   | 1 234 950.00         |
| 2            | FEVRIER   | 4 567 800.00         |
| 3            | MARS      | 23 946 024.00        |
| 4            | AVRIL     | 14 703 410.00        |
| 5            | MAI       | 7 099 928.00         |
| 6            | JUIN      | -                    |
| 7            | JUILLET   | -                    |
| 8            | AOUT      | -                    |
| 9            | SEPTEMBRE | -                    |
| 10           | OCTOBRE   | -                    |
| 11           | NOVEMBRE  | -                    |
| 12           | DECEMBRE  | -                    |
| <b>TOTAL</b> |           | <b>51 552 112.00</b> |

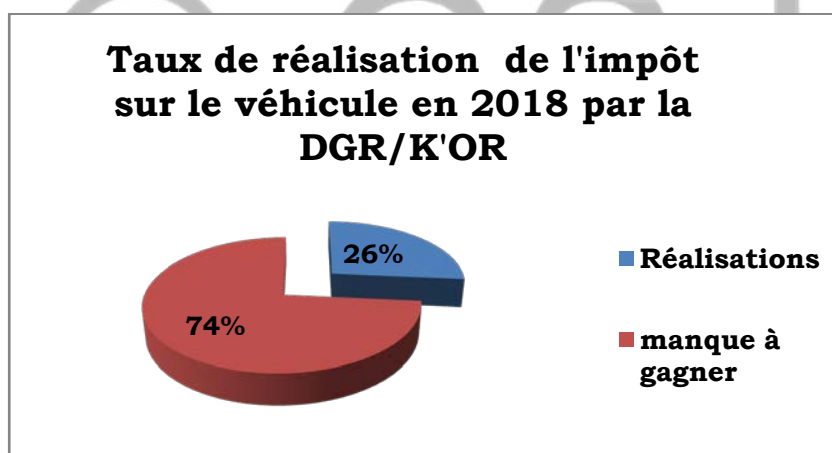
Si nous nous rendons compte que la vente du jeton n'a commencé que vers le mois d'avril jusqu'au mois de décembre, il est incontestable que nous affirmions qu'à cause du phénomène jeton, la DGRKOR, donc l'Etat, a été privé des revenus très gonflés.

Ainsi, toutes choses restant égales par ailleurs, sur les 194 964 282.00 Fc. perçus au nom de l'impôt sur le véhicule automoteur en 2017, l'administration fiscale, qui avait bel élan depuis le départ de l'année 2018, n'a pu réunir au total pour cette année que 51 552 112.00 Fc. pour cinq mois simplement.

Ainsi, par rapport aux prévisions reportées de l'année précédente, le manque à gagner enregistré par l'administration fiscale est de 90185388 Fc, soit 64% des recettes non mobilisées contre 36% des recettes mobilisées, comme le démontre le graphique ci-dessous :



Par rapport aux réalisations de l'année précédente, il y a environs un manque à gagner évaluable à 194 964 282.00 Fc - 51 552 112.00 Fc au cas où nous maintenons les prévisions de 2017, donc le trésor public a souffert de **143 412 170.00 Fc de manque à gagner** alors que, pendant la même année, les contribuables se sont vus dépossédés de leur argent pour qu'au final 334.969.950 Fc soient perdus au jeton, pour une destination inconnue. Ce qui correspondrait à 74% des recettes non mobilisées contre 26% seulement des recettes mobilisées.



Ce qui revient à affirmer que le jeton a tué l'impôt sur le véhicule, pris par nous comme échantillon de comparaison. Lorsque nous nous rappelons aussi que Mr. MUAMBI ILUNGA n'a pas simplement recouvré le jeton, mais qu'il a recouvré presque toutes les recettes confondues, nous estimons que même les autres impôts, droits, taxes et redevances perçus par la DGRKOR ont subi le même sort. L'Etat a donc trop perdu au profit d'un groupe d'individus.

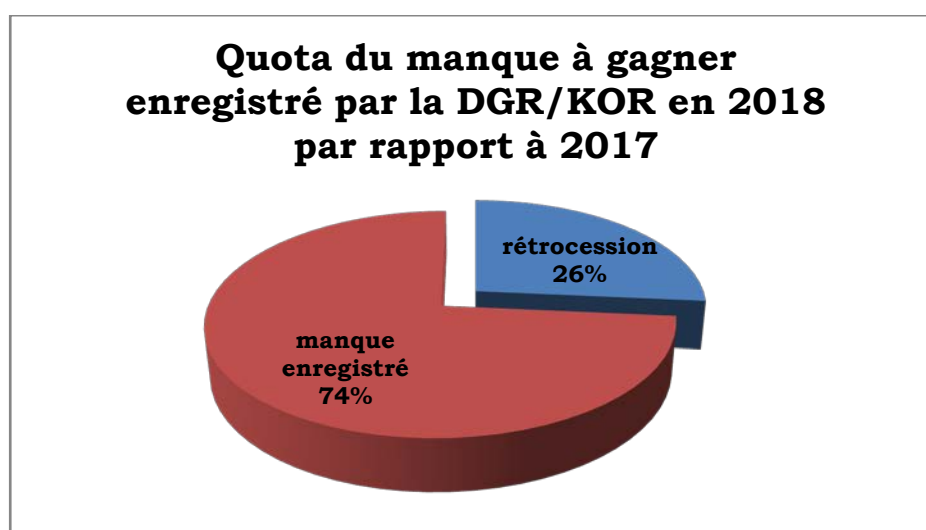
#### §4<sup>ème</sup> LA PERTURBATION DU FONCTIONNEMENT DE LA DGR/K'OR

Le phénomène jeton des taxis-motos a causé des effets néfastes au fonctionnement de la DGR/K'OR dans la mesure où, sur les réalisations faites par elle, en termes de mobilisation des recettes, la DGR/K'OR bénéficie d'une rétrocession de 5% des recettes mobilisées.

La décanalisation des recettes provenant de la vente du jeton des taxis-motos est alors la cause de ce manque à gagner infligé à la régie financière provinciale du Kasai-Oriental qui, dans le programme de son fonctionnement, s'est vu privée d'une très grande partie de ses ressources à cause de la vente du jeton en lieu et place des recettes fiscales existantes tels l'impôt sur le véhicule automoteur et la taxe spéciale de circulation routière.

Ce manque à gagner dont a souffert la DGR/K'OR peut être calculé en fonction du quota de la rétrocession relative à l'impôt sur le véhicule automoteur qu'elle a bénéficié en 2017, toutes choses restant égales par ailleurs. En 2017, la DGR/K'OR a, en ce qui concerne l'impôt sur le véhicule, réalisé 194 964 282 fc ; ce qui voudrait dire que pour cet impôt uniquement, elle a joui de 5% de 194 964 282 fc. ( $\frac{5}{100} * 194\,964\,282\text{ fc}$ ) = 9 748 214, 09fc. Alors qu'en 2018, à cause du jeton, elle n'a réalisé que 51 552 112 fc, réduisant son quota de sa rétrocession à ( $\frac{5}{100} * 51\,552\,112$ ) = 2 577 605,6 fc. D'où elle a été privée d'un quota de 7 170 608,49 fc.

Ce qu'illustre le graphique suivant :



Le phénomène jeton laisse encore voir une grande obscurité ou une lourde charge désormais sur le dos du contribuable Kasaien qui sera chaque fois taxé d'avoir amené en comble son incivisme fiscal en ne payant collectivement aucun sous pendant toute une période de huit mois, alors que celui-ci s'acquittait même plus que de raison, mais que, malheureusement, l'accomplissement de son devoir civique n'a laissé aucune trace pour tout futur chercheur qui ne songerait pas ou à la connaissance duquel il ne sera jamais porté l'existence du phénomène jeton des taxis-motos.

Par rapport aux effets sur l'assurance, il est vrai que le phénomène jeton des taxis-motos a empêché le paiement de l'assurance par les assujettis qui ne se contentaient alors que de l'équipe de vente du jeton qui, sur le terrain, était unique, excluant même le contrôle de l'assurance par l'organe compétent. Mais le manque à gagner lui infligé ne saurait être exactement calculé en raison de la libéralisation du secteur d'assurance qui, ayant vu jour depuis 2015, s'est fait accompagner de la création de l'*Autorité de contrôle et de régulation des assurances* conformément au code des assurances[22], Autorité qui, malheureusement,

n'a pas encore d'équivalent au Kasai-Oriental, nous mettant ainsi en difficulté de pouvoir découvrir, de manière exacte, le nombre de fraude ou de non-paiement de l'assurance.

#### §4. SUGGESTIONS

En termes des suggestions, nous proposons d'un côté, les voies par lesquelles les congolais pourront se tirer de l'embarras dès lors qu'une telle situation se fera vivre de nouveau ; d'un autre côté, nous suggérons aux organes pouvant, par leurs pouvoirs, empêcher la répétition d'une telle situation de veiller à ceci.

Nous commençons par dire que les assujettis au jeton, l'ayant ainsi découvert comme un phénomène illégal poursuivant l'intérêt personnel de ses initiateurs, ils ne devraient pas se laisser faire, ils devraient en revanche appliquer leur légitime droit reconnu par la Constitution de la RDC, celui de résister à l'oppression, mais compte tenu de l'exponentiation de la soi-disant puissance publique appliquée en vue de contraindre ceux-ci, cette solution pourtant juridique paraît moins efficace.

La commission d'affectation qui portait désignation du Chef de Division près le gouverneur au service de taxation, contrôle et recouvrement étant un acte à valeur administrative, il fallait simplement l'attaquer en justice par une action en annulation pour excès de pouvoir, conformément à la loi organique portant création, organisation et compétence des juridictions d'ordre administratif, mais lorsque nous nous rendons compte que cette commission d'affectation n'institue pas expressément le phénomène jeton des taxis-motos, il s'avère inutile de le faire.

Le phénomène jeton pouvant aussi être considéré sous l'aspect politique, le combattre revenait juste d'adresser une pétition à l'autorité publique elle-même, tant au niveau provincial que national, tout individu ayant le droit d'adresser individuellement ou collectivement une pétition à l'autorité publique qui y répond dans les trois mois, nous nous rappelons alors que l'autorité qui appuyait implicitement ce système n'était personne d'autre que celle qui avait le pouvoir de recevoir la pétition et y répondre, ce qui ne promettait rien de positif ; une telle pétition hasardeuse ne pouvait être que comparable à une offrande de soi-même.

L'assemblée provinciale qui est un organe de contrôle de l'exécutif provincial devait alors jouer son rôle de contrôle et de sanction de l'autorité exécutive provinciale qui ne pouvait laisser continuer un tel phénomène, ce qui n'était pas le cas, car au lieu de jouer son rôle, cet organe législatif n'a fait qu'applaudir l'acte commis en allant jusqu'à approuver la budgétisation d'un tel phénomène ; pire encore, selon les propos de Mr. NYEMBUE NYERERE, les députés provinciaux qui ont osé attaquer ce phénomène ou en demander juste la lumière ont du faire la prison s'ils ne se seraient pas débrouillé autrement.

Ainsi, toutes ces solutions sont fondées, mais compte tenu de l'absolutisme du pouvoir politique qui était encore en place, elles devenaient alors inefficaces, ce qui veut dire que la seule solution qui garantit l'efficacité des autres est **l'instauration d'un véritable Etat de droit** où les gouvernants tiennent compte de droits et libertés fondamentaux des gouvernés et les respectent.

## CONCLUSION

Le débat sur la question de savoir ce qui est pré séant entre les faits et le droit date bien de longtemps, loin d'y entrer pour appuyer l'une ou l'autre des positions, nous voulons juste nous servir de cette dualité pour expliquer qu'il y a une corrélation entre le droit et les faits et le droit dans le sens où le droit régit les faits et que les faits peuvent aussi être à la base du droit.

Ceci veut dire qu'il y a toujours moyen d'analyser les faits par rapport au droit ou de se servir d'eux pour créer ou modifier le droit. C'est dans cette première hypothèse que nous nous sommes assignés d'étudier un phénomène survenu au cours de l'année 2018, au Kasai-Oriental, en matière de recouvrement des recettes publiques dans le secteur de transport et qui fut communément appelé « *phénomène jeton des taxis-motos* ». Notre étude s'oriente de manière à parler de la nature juridique de celui-ci et de ses effets.

Sur ce qui concerne sa nature juridique, il sied de conclure qu'étant créé sur base d'une simple commission d'affectation qui n'est pas une loi en vertu de laquelle une imposition peut être instituée, le jeton vendu aux taxis-motos n'était alors qu'une imposition illégale ; lorsqu'on considère qu'il n'était non plus régi, dans son taux, son assiette et ses modalités de recouvrement ou de vente, ni par une loi, ni par un acte réglementaire, il est impeccable d'affirmer qu'il n'était ni une recette fiscale (impôt), ni celle non fiscale (droit, taxe ou redevance) ; c'était une illégalité.

Quant à ses effets, le phénomène jeton des taxis-motos a privé l'Etat d'une très grande partie de ses ressources, il a, en outre entraîné une double imposition chez certaines personnes et facilité une fraude ou une évasion fiscale pour les autres, causé de dysfonctionnement à la DGR/KOR et empêché le paiement de l'assurance.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

### I. TEXTES OFFICIELS

1. la Constitution du 18 Février 2006 telle que révisée à ce jour par la loi n° 11/002 du 20 Janvier 2011 ;
2. Loi n°04/015 du 16 Juillet 2004 fixant la nomenclature des actes générateurs des recettes non fiscales ;
3. Loi n° 08/012 du 31 Juillet 2008 portant principes fondamentaux relatifs à la libre administration des provinces in Journal officiel n° spécial du 16 Septembre 2012 ;
4. la loi n° 16/027 du 15 octobre 2016 portant création, organisation et fonctionnement des juridictions d'ordre administratif;
5. l'Ordonnance-loi n° 13/003 du 23 Février 2013 portant réforme des procédures relatives à l'assiette, au contrôle et aux modalités de recouvrement des recettes non fiscales in Journal Officiel du 27 Février 2013 ;
6. L'ordonnance-loi n° 013/001 du 23 Février 2013 fixant la nomenclature des impôts, droits, taxes et redevances des provinces et des entités territoriales décentralisées, ainsi que leur modalité de répartition, in Journal Officiel n° spécial du 27 Février 2013 ;

7. L'Ordonnance-loi n°69-006 du 10 Février 1969 relatives aux impôts réels ;
8. Le Décret n° 16/001 du 26 Janvier 2016 portant création, organisation et fonctionnement de l'Autorité de régulation et de contrôle des assurances ;
9. L'arrêté provincial n°01/056/CAB/PROGOU/K.OR/2014 du 25 août 2014 portant fixation des taux des impôts, droits, taxes et redevances provinciaux à percevoir à l'initiative du ministère provincial des finances, économie, industrie, PME, travail et prévoyance sociale, non publié au Journal officiel ;
10. La Commission d'affectation n°01/002/CAB.PROGOU/K.OR/2018 du 10 janvier 2018 portant désignation de Mr. MUAMBI ILUNGA KABULEKEDI pour exercer les fonctions de Chef de Division près le Gouverneur de Province, chargé de Recouvrement, Contrôle et taxation.

## **II. OUVRAGES**

11. Anonyme, *Dictionnaire de droit ohada*, Organisation, sine dato, non loco ;
12. BELTRAME P et MEHL L., *Technique, politiques et institutions fiscales comparées*, PUF, Paris, 1997 ;
13. BERNARD et alii, *Dictionnaire de droit économique et financier*, éd. Seuil, Paris, 1978 ;
14. COUDERT M et Alii., *fiscalité de l'entreprise*, éd. Sirey. Paris 1987 ;
15. GAUDET R., *Contrôle fiscal : les vices de procédure*, l'Harmattan, Paris 2007 ;
16. JEZE Gaston, *Economie politique sur la fiscalité*, éd. DALLOZ, Paris, 1985 ;
17. Nguyen Cham Tam et alii, *Guide juridique de l'entreprise*, éd. Dalloz, Paris 2002 ;
18. RICHER D., *le droit du contribuable dans le contentieux fiscal*, LGDJ Paris 1997 ;

## **III. AUTRES DOCUMENTS**

19. KITOPi KIMPINDE A., Notes de cours de droit fiscal. L1 DROIT. U.O.M. 2018-2019. Inédit.
20. Revue française de finances publiques n°122 Avril 2013 L.G.D.J. éd. Lextenso ;

## **IV. PERSONNES INTERVIEWEES**

21. Certains taxis-motos interrogés vendredi le 30 août 2019 ;
22. Mr. DIATUMUA KELA GUY, Commandant escadron/ surveillance de la PCR, lundi 2 septembre 2019, à 12h 30' ;