

# TAXE CARBONE EN RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO : RÉFLEXIONS ET ANALYSE DE FAISABILITÉ.

**Claude Boyoo Itaka**

- *Chercheur en diplomatie climatique,*
- *Doctorant en Relations Internationales  
à l'Université de Kinshasa.*
- **Téléphone: +243814905177**
- **Mail: boyooclaude@gmail.com**

# Extrait de notre livre...

## L'IMPLÉMENTATION DE LA JUSTICE CLIMATIQUE EN AFRIQUE Enjeux et défis

Le changement climatique constitue un vrai défi d'ordre existentiel à l'environnement dans le contexte contemporain. Le continent africain se révèle particulièrement vulnérable aux effets néfastes qui en découlent en dépit de sa faible contribution aux émissions de gaz à effet de serre, estimée à moins de 4 %. Il concentre le plus grand nombre des pays en développement confrontés aux difficultés d'ordre économique et technique qui ne s'avèrent guère susceptibles de faciliter leur résilience face à la crise environnementale que provoque ce phénomène. Ses importantes ressources naturelles et minérales utiles à la transition énergétique ainsi que sa généreuse démographie le placent pourtant au cœur des enjeux climatiques qui nécessitent ressources humaines et naturelles en vue de garantir la stabilité de l'écosystème planétaire. C'est dans cet ordre d'idées que ce continent s'engage explicitement dans cette cause.

Le présent ouvrage constitue à cet égard une analyse en profondeur des enjeux et perspectives en lien avec l'implémentation de la justice climatique sur ce continent. Il contribue à une certaine compréhension critique du discours relatif à la mobilisation du concept en question en scrutant au passage l'émergence des juridictions en charge du contentieux qui s'y rapporte. Il décrypte les mécanismes de mise en œuvre dudit concept par les politiques publiques et les cadres juridiques de sa conceptualisation tant au niveau régional que national. Il prolonge le débat autour du projet climatique à travers l'examen du principe des responsabilités communes mais différenciées et de la responsabilité internationale des États dans le contexte de pertes et préjudices consécutifs au dérèglement du climat.

Il est destiné à un large public constitué notamment des enseignants, chercheurs, décideurs et acteurs du développement durable.

Sous la direction de Ivon Mingashang et Blaise-Pascal Ntirumenyerwa Mihigo, l'ouvrage rassemble les contributions de Bokona François, Bope Shamashanga Patrick, Bouquelle Farah, Boyoo Itaka Claude, Bushabu Dany, Kambale Isemughole Darwin, Kanu Tshibuyi Honoré, Lavysen Luc, Lumu Mbaya Sylvain, Mashini Mwatha Cléo, Mingashang Ivon, Mohamed Ali Mékouar, Ntirumenyerwa Mihigo Blaise-Pascal, Seghobe Bigira Jean-Paul.

AFRCLM  
ISBN 978-2-8027-7696-3

[www.larcier-intersentia.com](http://www.larcier-intersentia.com) • [www.stradalex.eu](http://www.stradalex.eu)



9 782802 776963



**BRUYLANT**  
LEFEBVRE GROUP

Ivon Mingashang  
Blaise-Pascal Ntirumenyerwa Mihigo  
L'IMPLÉMENTATION DE LA JUSTICE CLIMATIQUE EN AFRIQUE

## L'IMPLÉMENTATION DE LA JUSTICE CLIMATIQUE EN AFRIQUE Enjeux et défis

Sous la direction de  
Ivon Mingashang et  
Blaise-Pascal Ntirumenyerwa Mihigo



**BRUYLANT**  
LEFEBVRE GROUP

Activer Windows

Accédez aux paramètres

## CHAPITRE VI. TAXE CARBONE EN RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO : ANALYSE DE FAISABILITÉ

Claude Boyoo ITAKA\*

### Résumé

L'institution de la taxe carbone en République démocratique du Congo constitue une mesure volontariste, une des réformes phares du Gouvernement visant à la fois la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la mobilisation des financements domestiques nécessaires pour la mise en œuvre de son agenda climatique. Elle est consacrée par l'ordonnance-loi n° 23-007 du 3 mars 2023 modifiant et complétant la loi n° 11/009 du 9 juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement<sup>1</sup>. Ainsi, le présent chapitre se charge d'analyser son éventuelle efficacité écologique, sa cohérence stratégique ainsi que son impact social.

**Mots-clés :** Taxe carbone, Marché carbone, Changement climatique, Écofiscalité.

### Abstract

*The institution of the carbon tax in the Democratic Republic of Congo constitutes a proactive measure, one of the Government's flagship reforms aimed at both reducing greenhouse gas emissions and mobilizing the domestic financing necessary for the implementation of its climate agenda. It is enshrined in Ordinance-Law No. 23-007 of March 3, 2023*

\* Doctorant en relations internationales, à la Faculté des sciences sociales administratives et politiques, Université de Kinshasa. Assistant à l'Université pédagogique nationale. E-mail : boyooclaude@gmail.com.

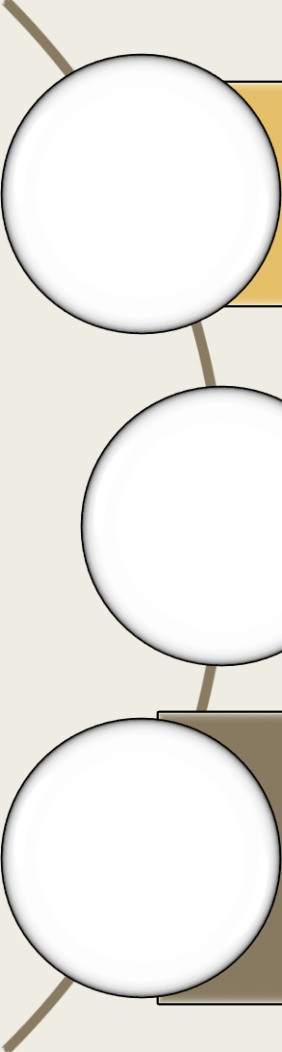
1. Art. 25bis de l'ordonnance-loi n° 23/007 du 3 mars 2023 modifiant et complétant la loi n° 11/009 du 9 juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement.

<https://www.larcier-intersentia.com/fr/l-implementation-justice-climatique-afrique-9782802776963.html>

# Sommaire

1. **Contexte**
2. **Historique de la tarification carbone**
3. **Controverses autour de l'institution de la taxe carbone en RDC**
4. **Regard comparatif (benchmarking) de la taxe carbone sur quelques pays d'Afrique**
5. **Analyse d'efficacité sur les principaux secteurs émetteurs en RDC**
6. **Scénarios de l'impact de taxe carbone sur les investissements carbone en RDC**
7. **Options pour l'amélioration de l'efficacité écologique et la légitimité sociale**

# I. Tarification carbone, quid?



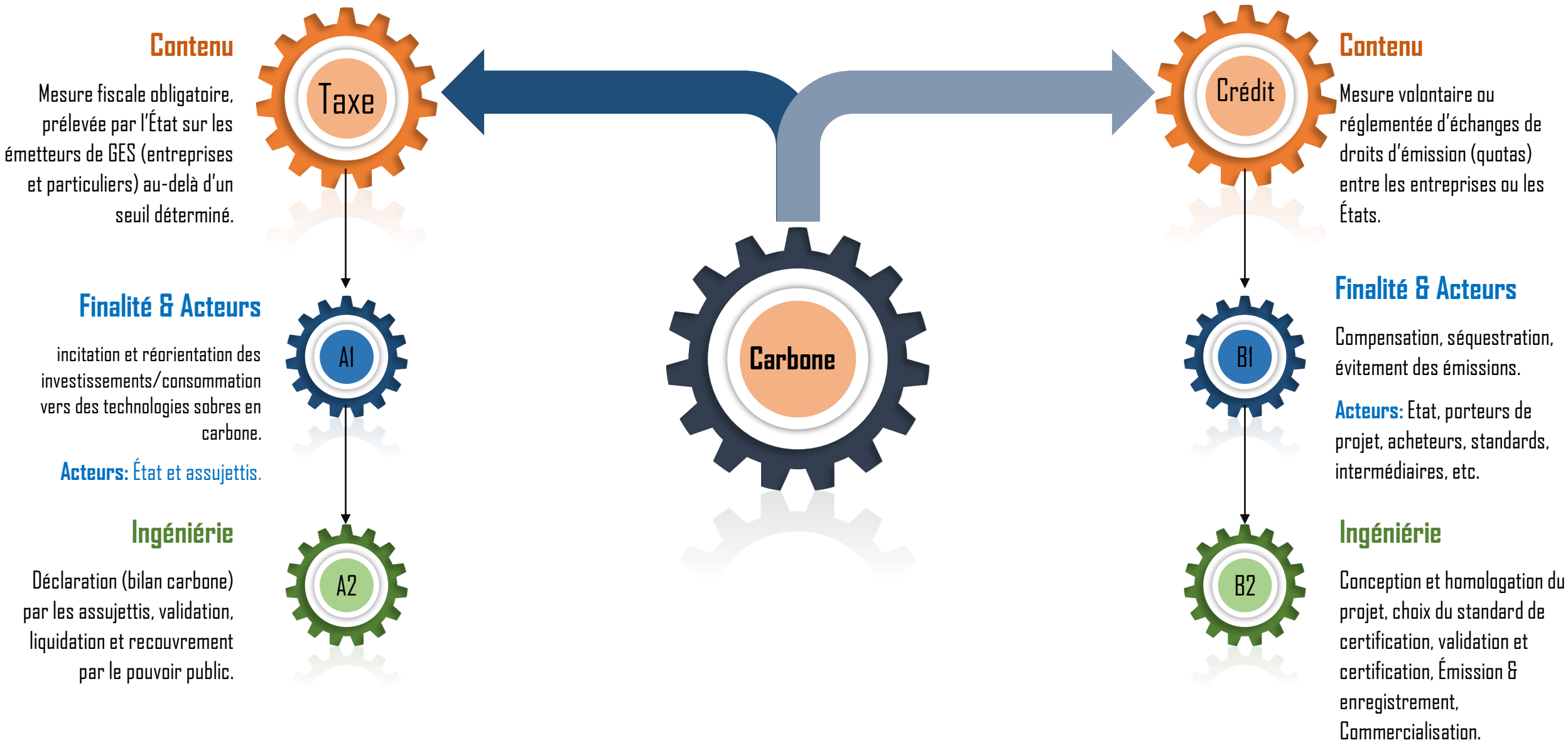
Instruments économiques ou fiscaux pour inciter et réorienter les investissements vers des technologies sobres en carbone;

Tout est parti du Protocole de Kyoto prévoyant les mécanismes de « flexibilité » compatibles avec l'échange de quotas d'émission : les permis d'émission négociables, la mise en œuvre conjointe et le mécanisme de développement propre;

Elle prend deux formes:

- **Forme explicite**, elle passe par l'imposition d'une taxe sur les émissions de CO<sub>2</sub> (au-delà d'un seuil fixé par le pouvoir public), mais aussi, par des systèmes d'échange de droits d'émission pour les entreprises qui achètent des autorisations pour chaque tonne de gaz à effet de serre qu'elles émettent et ce, moyennant le nombre limité de permis délivrés par les autorités. Il s'agit également de *la finance climatique basée sur les résultats (FCBR)* et *l'utilisation d'approches de compensation par projets*.
- **Tarification implicite** comprend des politiques ou instruments qui imposent un coût de conformité, c'est-à-dire un prix implicite, aux activités qui entraînent des émissions de gaz à effet de serre (Konrad-Adenauer-Stiftung e. V). Exemple: Suppression des subventions aux combustibles fossiles, des taxes sur les combustibles fossiles, des normes réglementaires et de performance pour la production et consommation durable (des voitures et des bâtiments).

# Deux mécanismes complémentaires mais avec une ingénierie d'intervention variée...



# Tarifification carbone, les chiffres.

*En 2021, plus de 60 programmes de taxation du carbone et d'échange de droits d'émission sont opérationnels, mais ne couvrant que le 1/5 des émissions mondiales (FMI).*

Il n'existe pas à ce jour, un prix plancher international du carbone adopté par tous les Etats, ce qui laisse, aux Etats et aux communautés régionales, la liberté de le faire selon leurs règles et capacités.

La moyenne mondiale du prix de carbone est de 3 dollars la tonne.

Pourtant, pour atteindre l'objectif de l'Accord de Paris de limiter le réchauffement à moins de 2°C., il faudrait que le prix plancher de la tonne de carbone atteigne 75 dollars (FMI)

# II. Contexte congolais



La REDD+ et le marché volontaire du carbone sont restés, depuis les décennies, au centre de la stratégie nationale de réduction des émissions de GES et de mobilisation de financements climatiques internationaux ;



Un réel besoin de financement domestique de la CDN;



**La taxe carbone: une des mesures additionnelles et volontariste du gouvernement pour la réduction de ses émissions de GES et de financement de son action climatique ;**



Reforme adoptée en Conseil des Ministres le 9 juillet 2021 dont la matérialisation est passée par la révision de la Loi N°11/009 du 09 Juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement;



Révision justifiée par le besoin de(i) renforcer le cadre juridique national en matière du climat, (ii) faire bénéficier le pays de la tendance positive du marché carbone et (iii) de disposer d'une réglementation spécifique pour la taxation notamment de certaines industrielles étrangères émettrices de carbone installées en RDC mais *qui continuent à payer leurs droits d'émission auprès des Etats étrangers où le marché carbone est organisé.*

# Contexte (suite)

**Article 25 bis** de l'Ordonnance-loi n°23/007 du 03 mars 2023 modifiant et complétant la Loi n°11/009 du 9 juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement:

*« Il est institué en République Démocratique du Congo une taxe sur les émissions de dioxydes de carbone et les gaz équivalents au dioxyde de carbone, appelée « taxe carbone ». Elle s'applique à toute personne physique ou morale de droit congolais ou de droit étranger dont les activités émettent des gaz à effet de serre, au-delà d'un seuil qui sera défini par un Arrêté Interministériel du Ministre ayant l'Environnement dans ses attributions et les Ministres sectoriels concernés par les émissions de GES. »*

La taxe carbone constitue, donc, une réforme qui vient renforcer les dispositifs incitatifs de la fiscalité écologique, plus particulièrement de la réduction des émissions de GES en RDC.

# Secteurs/produits éventuellement concernés par la taxe carbone en RDC

## Activités extractives

Exploitation minière, hydrocarbures et forestières.



## Produits fossiles

Produits pétroliers, gaziers et autres hydrocarbures (importés ou exportés), production d'électricité à base d'énergies fossiles, etc.



## Eventuellement? <

En attendant l'Arreté interministériel portant modalités d'application, fixation du taux, modalités de recouvrement et d'affectation de la taxe carbone.

Assujétis

## Manufacturés

Industrie manufacturière et cimenterie ; Entrepôts et magasins



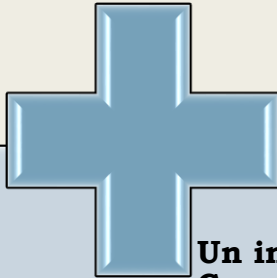
## Transport

Transport aérien, maritime, routier et ferroviaire.



# III. Taxe carbone en RDC, une réforme qui divise.

*Le gouvernement soutien, le secteur privé redoute les conséquences et la société civile conteste la procédure de son adoption.*



## **Un instrument financier majeur du Gouvernement pour la mise en œuvre de la CDN de la RDC**

- *Cette taxe vient combler les déficits, les promesses non tenues par les partenaires internationaux pour le financement de l'action climatique du pays. L'institution de la taxe carbone, selon le Gouvernement, devrait améliorer le rendement budgétaire, les assignations budgétaires du secteur de l'environnement. Exemple: Pour la mise en œuvre de la CDN de la RDC (de 2021 à 2030), le besoin financier est estimé à plus de 48 milliards d'USD, soit 23 milliards pour l'adaptation et 26 milliards pour l'atténuation.*
- **Pour le gouvernement**, la taxe carbone constitue une des mesures phares qui va, à la fois, inciter à la réduction des émissions, et mobiliser la finance climatique domestique nécessaire à la mise en œuvre de ses programmes d'adaptation.

## **Une double taxation, une mesure non consensuelle, inopportune, contreproductive et antisociale :**

- *S'estimant n'avoir pas été associée aux discussions, la société civile accuse le Gouvernement d'avoir violé le principe de la participation du public au processus d'élaboration de cette réforme (cfr article 9 de la loi sur l'environnement);*
- *Pour la société civile, la taxe carbone constitue une double taxation pour les assujettis à la « taxe de pollution » déjà prévue par l'article 39 de la même loi et par l'arrêté interministériel n°003/CAB/MIN/ECN-DD/2017 et n°CAB/MIN/FINANCES/2017/042 du 10 août 2017 portant fixation des taux de la taxe de pollution à percevoir à l'initiative du ministère de l'environnement.*

# III. Taxe carbone en RDC, une réforme qui divise (suite)

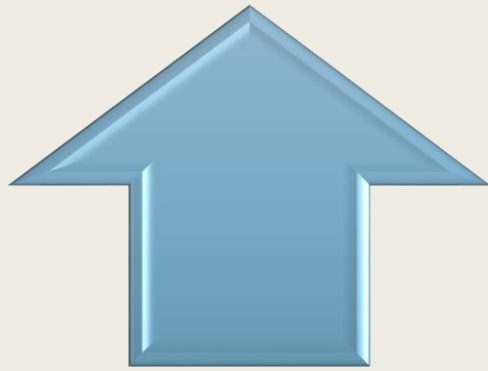
**« Se tirer une balle au pied »**

- *Pour la société civile, cette réforme risque de freiner le développement, augmenter la pauvreté, menacer la production alimentaire et violer le principe de l'équité et les capacités respectives dans la mise en œuvre.*

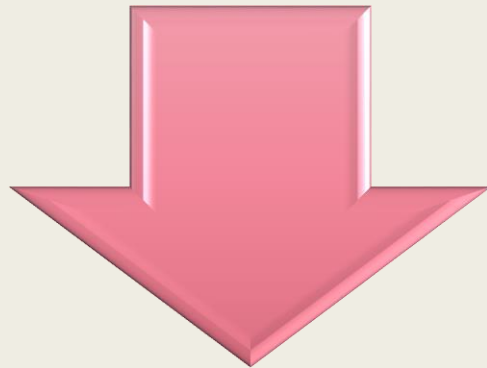
**« La RDC étant classée parmi les pays les plus pauvres et vulnérables au changement climatique, imposer à la population une limitation du droit de polluer ou augmenter les coûts de transports, de la production alimentaire, des infrastructures, etc. c'est se tirer une balle dans le pied de notre propre développement. »**

- Pour certains opérateurs économiques (investisseurs du marché carbone), l'institution de cette taxe les a fortement dissuadé de venir en RDC. Ils estiment que la clé de répartition établie lors de la vente de crédit carbone réserve une grande partie de bénéfice à l'Etat, à la communauté locale ainsi qu'au porteur de projet. Imposer une taxe carbone sur la *maigre partie* réservée à l'entrepreneur est injuste. Pour eux, « *soit on impose la taxe et on supprime la part du gouvernement dans le revenu du crédit carbone, soit on garde la part du gouvernement dans ce revenu mais sans introduire la taxe* ».
- Pour d'autres, le Gouvernement devrait mieux circonscrire l'assiette et le seuil de calcul de la taxe carbone et faire en sorte qu'elle ne fasse pas double ou multiple imposition avec d'autres, notamment la taxe de pollution.

# Ce que je pense!!!



*Une taxe justifiée  
dans le principe.*



*...mais inquiétante  
dans son application*



***Réduire oui, mais  
quelles émissions?***

***Pour une moyenne mondiale de 4,47 tonnes/personne en 2020, un Congolais pollue (0,03 tonne par an) soit 1233 fois moins qu'un Qatarien qui émet 37,02 tonnes par an.***

Source: Global Carbon Project, 2022.

# Ce que je pense!!!

Une taxe justifiée dans le principe

*Mesure souveraine du Gouvernement pour la mobilisation des financements domestiques et la réduction des émissions de GES;*

*En parfaite harmonie avec la Déclaration des Chefs d'Etats et du Gouvernement lors du Sommet Africain sur le climat tenu à Nairobi en septembre 2023;*

*Avec l'opérationnalisation du mécanisme européen d'ajustement de carbone aux frontières, la taxe carbone pourrait améliorer la compétitivité économique de la RDC dans la mesure où la décarbonation des mécanismes de production facilitera les exportations vers le marché européen.*

*Le contexte socio-économique et climatique de la RDC exige plusieurs préalables pour une application réussie de cette réforme. Si non, elle resterait une mesure à faible efficacité écologique, à la base des inégalités et à forte contestation sociale.*

*Sans un compromis redéfinissant les règles de commerce international/régional et fixant le prix planché du carbone, la RDC risque d'être pénalisée dans ses échanges commerciaux avec les autres Etats.*

*Au niveau de l'Afrique Centrale et de ses voisins, le Congo se trouve être le seul pays à s'engager dans cette voie. Dans ce contexte, la compétitivité des entreprises nationales risque d'être touchée.*

*« Ça ne marche pas quand on le fait tout seul »!: Dans un contexte économique mondialisé, le Gouvernement devrait préalablement déployer sa diplomatie en vue d'harmoniser les politiques concurrentielles et d'aboutir à une taxation internationale ou régionale du carbone.*

Une mesure inquiétante dans son application

## IV. Regards croisés sur la taxation du carbone dans quelques pays africain et en RDC

Confrontés déjà à plusieurs problèmes et barrières douanières ainsi qu'à une multiplicité de taxes, au regard de leur profil d'émissions, plusieurs pays africains ont opté plutôt des mesures règlementaires et d'incitations économiques pour réduire leurs émissions;

Nombreux se positionnent comme des vendeurs de crédits ou de compensations sur le marché international. A la place de la taxe carbone, plusieurs pays africains préfèrent rester sur *les formes traditionnelles de tarification internationale du carbone* telles que la REDD+, les marchés volontaires du carbone, le Mécanisme de Développement Propre (MDP), *ou son successeur en vertu de l'article 6 de l'Accord de Paris en tant que forme de financement climatique basé sur les résultats* (FCBR);

**L'Afrique du Sud**, première puissance industrielle et le plus gros pollueur du continent, reste le premier pays africain ayant réussi à imposer, à ses entreprises, la taxe sur les émissions de carbone (depuis 2019);

Au niveau du **Bassin du Congo**, pour lutter contre la déforestation, au lieu de recourir à la taxe carbone, plusieurs pays ont opté pour les incitations fiscales par le biais de baisse de taxes pour les producteurs responsables grâce notamment aux mécanismes de la certification des concessions forestières.

La RDC rejoint ainsi le club très restreint des Etats africains ayant adopté la fiscalité carbone avec un risque de perte de compétitivité régionale.

# V. Analyse d'efficacité de la taxe carbone sur les principaux secteurs émetteurs en RDC

*Au regard du profils des émissions nationales, les secteurs éventuellement les plus visés par cette tarification sont: les forêts et affectation des terres (FAT), l'agriculture, les mines, l'énergie et les déchets.*



## Taxe carbone et le secteur FAT

*Occupant à lui seul plus de 80% des émissions nationales, le secteur forêt et affectation des terres (FAT) est celui qui sera beaucoup touché par cette tarification si le Gouvernement tient effectivement à l'atteinte des cibles nationales d'atténuation;*

*Pour les forêts, avant la taxe carbone, le Gouvernement recourait plutôt à l'approche projets/programmes et contrôle administratif pour accompagner, inciter les exploitants forestiers à des méthodes de gestion durable des forêts. L'instrument réglementaire, à travers le plan d'aménagement forestier et les contrôles administratifs, étant généralement privilégié à cet effet (A. Karsenty et S. Salau)*

### *Question de ciblage:*

*S'agit-il des industriels forestiers, des exploitants agricoles modernes (mécanisés), ou des informels (qui font de l'extraction des bois de chauffage, du charbon de bois et de bois de construction) ou encore des paysans qui pratiquent l'agriculture itinérante sur brûlis, identifiés comme principaux moteurs de déforestation en RDC ?*

*Peut-être, la mesure d'application de la loi en répondra quand il s'agira de définir le seuil maximum d'émission de gaz à effet de serre.*

# Taxe carbone et le secteur FAT



**Conscient de la faiblesse des mécanismes d'encadrement des exploitants artisanaux et des répercussions sociales qui en découleront, l'attention gouvernementale devrait être focalisée sur les exploitants industriels.  
Mais pour quelle finalité!**



**La Stratégie Cadre Nationale REDD+ ne considère pas l'exploitation industrielle du bois comme un des principaux moteurs de déforestation en RDC. Il s'agit plutôt de l'agriculture itinérante sur brûlis, de l'exploitation des bois-énergie et bois de chauffage, de l'exploitation minière et des feux de brousse. Même de façon indirecte, ce sont les facteurs démographiques, institutionnels, économiques et d'urbanisation qui sont à la base de la déforestation en RDC.**



## **Questions d'efficacité écologique:**

**Quelle assurance dispose le Gouvernement de l'impact de la taxe carbone sur le rythme de déforestation et des pratiques agricoles non respectueuses de l'environnement ? Cette taxe va-t-elle réellement décourager l'exploitation informelle des bois liée essentiellement aux défis énergétiques et socioéconomiques des populations ?**

# Taxe carbone et le secteur FAT (suite)

Le **secteur agricole** congolais est essentiellement artisanal et occupe, selon la FAO, 70% de la population active. Il est identifié comme un des principaux moteurs directs de déforestation en RDC. A titre illustratif, entre 2000 et 2014, *environ 92,2% des perturbations forestières sont liées au défrichage à petite échelle et non mécanisé de forêts lié à la production agricole vivrière familiale (CAFI, 2021);*

**Questions: la taxe carbone constitue-t-elle une solution pour l'amélioration de la productivité agricole et le verdissement des moyens et techniques de production ? Comment taxer un secteur essentiellement informel, dont la majorité est constituée des personnes vulnérables/ paysannes?**

**Revue des cadres stratégiques existants:**



- La CDN renvoie plutôt à la mise en œuvre d'un programme d'amélioration de la productivité des exploitations vivrières et de l'agriculture commerciale extensive à petite échelle. Pour l'agriculture commerciale intensive *destinée principalement à l'export (huile de palme, cacao et café)*, elle préconise la *relocalisation en savanes arbustives ou mosaïques savanes-forêts de nouvelles plantations qui auraient été établies dans des forêts primaires*. Pas de taxes;
- la politique de l'agriculture durable (2022) propose plutôt la *sédentarisation progressive des producteurs agricoles* qui passe par l'amélioration des conditions d'accès au foncier rural et à d'autres facteurs de production comme stratégie de diminuer la pratique de l'agriculture itinérante sur brûlis, et, donc de lutter contre la déforestation. Pas de taxe;
- la lettre d'intention fixant le partenariat entre la RDC et l'Initiative pour les Forêts de l'Afrique Centrale (CAFI) de 2021 à 2030, prévoit pour sa part la prise des mesures d'accompagnement de l'agriculture familiale et intermédiaire pratiquée dans les forêts de grandes valeurs et les tourbières. Le Gouvernement s'engage ainsi à ne pas attribuer les concessions agroindustrielles dans les forêts de grandes valeurs et les tourbières et d'orienter, en priorité, tout développement agricole dans les zones de savane.

# Taxe carbone et le secteur FAT (suite)

*Sans des exonérations, la taxe carbone devrait toucher un secteur économiquement et socialement sensible dans un pays qui connaît une insécurité alimentaire où environ 62 % de la population qui vit avec moins de 2,15 dollars par jour.*

*Au stade actuel, au lieu de recourir à de nouvelles taxations, le secteur agricole congolais mérite plutôt des subventions, des exonérations fiscales et de l'accompagnement du pouvoir public. Sans un réel investissement dans l'amélioration de la productivité durable de l'agriculture, cette taxe carbone aura peu de chances de freiner le rythme actuel de déforestation.*

*Il faudrait des réflexions profondes pour évaluer le coût d'opportunité entre l'approche d'imposition d'une taxe sur les émissions et celle de compensation par projets.*

# Taxe carbone sur le secteur minier congolais

**Article 238 bis (Code Minier RDC): Des taxes et redevances du secteur forestier et protection de l'environnement.**

Le titulaire des droits miniers et des carrières est assujéti, sans préjudice des dispositions des articles 257 et 258 du présent Code, au paiement des taxes et redevances ci-après :

- **taxe de déboisement ;**
- **taxe d'implantation sur les installations classées de la catégorie 1A ;**
- **taxe rémunératoire annuelle sur les installations classées de la catégorie 1A ;**
- **taxe de pollution sur les installations classées de la catégorie 1A.**

Le dispositif fiscal existant ainsi que les exigences réglementaires actuelles en termes de RSE ne suffisent-ils pas pour améliorer la viabilité écologique de l'exploitation minière en RDC?

**Moteur de croissance et important contributeur au budget national, les mines font partie des secteurs stratégiques en RDC. A cet égard, il serait le plus visé dans la décision gouvernementale d'institution de la taxe carbone. Outre les recettes additionnelles qu'elle pourrait générer au profit du trésor public, elle aurait le mérite d'inciter les miniers à réduire l'empreinte carbone de leurs activités;**

Risque de contestation de la part des miniers, besoin de concertation et d'harmonisation.

Problème: comment faire face au régime fiscal exclusif consacré par le Code Minier?

# Taxe carbone et la transition énergétique en RDC

**Pays de paradoxe:**

**Forte potentialité  
énergétique avec plus de  
75% de population n'ayant  
pas accès à l'électricité;**

**Mix énergétique dominée à  
95% par l'hydroélectricité  
mais 93,3% de la  
consommation finale totale  
de l'énergie provenant de  
la biomasse (bois de feu,  
charbon de bois et  
déchets). Cette  
prédominance de  
consommation du bois  
énergie constitue à  
l'échelle nationale une des  
causes majeures de la  
déforestation, une des  
sources d'émissions dans le  
secteur énergétique  
congolais;**

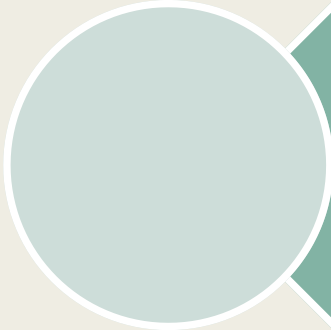
*Les hydrocarbures  
représentent moins de 5%  
du mix énergétique du  
pays, essentiellement  
utilisées pour les besoins  
de transport et pour les  
activités minières;*

**Quelle source d'énergies à taxer pour encourager  
la transition énergétique en RDC?  
(charbon de bois ou hydrocarbures?)**

# Taxe carbone sur le charbon de bois



**La taxe carbone constitue-t-elle le mécanisme idéal tendant à décourager le recours à la biomasse (à la base de la déforestation) pour emprunter d'autres sources d'énergies moins polluantes?**



**La cible principale/finale serait le ménage et non les exploitants forestiers**



Il faudrait préalablement faire face au défi de l'informalité du secteur et les conséquences socio-économiques de cette réforme sur les ménages dont la majorité (62%, selon la Banque Mondiale) vit avec moins de 2,15 dollars par jour;

# Taxe carbone sur les hydrocarbures

**Taxer encore les combustibles fossiles qui sont en grande partie subventionnés par l'Etat ?**

**La Banque Mondiale révèle qu'en RDC, les subventions sur le pétrole ont fortement augmenté en 2022 jusqu'à atteindre 2,4 % du PIB, soit environ quatre fois ce qui était prévu dans la loi de finances initiale de l'année.**

**Au regard de ce qui précède:**

**En quoi consistera la taxe carbone dans le secteur des hydrocarbures congolais ? S'agira-t-il de la suppression des subventions de l'Etat ? Le Gouvernement va-t-il prendre le risque d'ajouter une charge fiscale complémentaire, tout en étant conscient de ses faibles co-bénéfices climatiques ? S'appliquera-t-elle sur l'exploitation de nouveaux blocs pétroliers et gaziers mise aux enchères récemment (en 2022) par le Gouvernement ?**

**On devrait, dans ce cas, réviser, préalablement, les régimes fiscaux, douaniers et de change applicables aux activités en amont du secteur des hydrocarbures définis par le Code des hydrocarbures.**

# Taxe carbone et le transport



**Quelle base imposable pour quels co-bénéfices climatiques?**



*Devrait-on l'intégrer à la liste des taxes existantes sur l'usage des infrastructures (à l'instar de Go pass imposé à tous les voyageurs pour le développement des infrastructures aéroportuaires) ? Faudra-t-il l'incorporer parmi les redevances à prélever sur les lubrifiants et les carburants (combustibles fossiles) à l'instar de celles du FONER recouvrées à la pompe par les compagnies pétrolières distributrices ?*



*Faudrait-il appliquer une tarification carbone (spéciale) sur l'âge de mis en circulation des véhicules comme en Zambie ? La taxe carbone va-t-elle s'imposer à tout le secteur de mobilité (réseau fluvial, aérien, maritime, ferroviaire et routier) où il y aura des exonérations ?*



**Difficultés d'opérationnalisation de certaines réformes du secteur suite à la précarité socio-économique des populations. Exemple: la mesure portant interdiction d'importation des véhicules vieux de plus de 10 ans prise par le Gouvernement en 2012 mais modifiée en 2017 pour besoin d'assouplissement des conditions d'importations et compte tenu du pouvoir d'achat des populations.**



# Taxe carbone et le transport (suite)

## **Expériences française et européenne:**

- *En France, c'est la décision gouvernementale de majoration de la taxe carbone auprès des usagers de la route qui était à la base de mouvement de "Gilets jaunes" en novembre 2018. Laquelle décision a été suspendue un mois à la suite grandes manifestations sociales.*
- *L'Union Européenne, dans le but de protéger les citoyens européens d'une inflation sur le prix du carburant, les députés et les membres du Conseil Européen ont décidé de reporter jusqu'à 2028 l'application du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE II) dans les secteurs du bâtiment et du transport routier.*
- *En RDC, la mesure d'institution de la taxe carbone va certainement influencer le prix du transport. Ce qui va également impacter sur le prix des biens de première nécessité ainsi que sur les efforts de lutte contre la pauvreté. Ceci, faute des mesures claires d'encadrement, risquerait d'exacerber les tracasseries administratives constatées dans les ports et les aéroports.*

# Taxe carbone et les déchets



**Responsable à lui seul d'environ 11% des émissions nationales de gaz à effet de serre;**



*Des émissions en progression imputables (i) à l'évacuation de déchets solides (90,4%) de toutes natures générés par les ménages, les collectivités et les entreprises (commerces, industries, construction, les résidus agricoles, etc.), (ii) au rejet des eaux usées domestiques (6,8%), et à la combustion à l'air libre (CDN-RDC) ;*



**Comment différencier la taxe de pollution et celle des émissions de GES?**

Depuis 2013, l'Etat congolais collecte auprès d'une certaine catégorie d'opérateurs économiques une taxe sur la pollution. (Décret n°13/015 du 29 mai 2013 portant réglementation des installations classées)

# Taxe carbone et les déchets (suite)



## **Pollution:**

*« introduction directe ou indirecte, par l'activité humaine, de substances, de vibrations, de chaleur ou de bruit dans l'air, l'eau ou le sol, susceptibles de porter atteinte à la santé ou à la qualité de l'environnement, d'entraîner des détériorations aux biens matériels ou une entrave à l'agrément de l'environnement ou à d'autres utilisations légitimes de ce dernier »*

**Article 2 de l'Ordonnance-loi n°23/007 du 03 mars 2023 modifiant et complétant la Loi n°11/009 du 9 juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement**



**A la lumière de cette définition, certains analystes considèrent que les émissions de gaz à effet de serre constituent une catégorie de la pollution. Ainsi, taxer les émissions de gaz à effet de serre des installations classées déjà assujetties à la taxe de pollution relèverait d'une double taxation.**

Les discussions techniques s'imposent pour départager/spécifier la fiscalité de pollution et celle des émissions de gaz à effet de serre. De plus, il serait important d'évaluer la valeur ajoutée de la taxe carbone sur la problématique de gestion des déchets qui, dans les grands centres urbains, proviennent essentiellement des ménages.

# TAXE CARBONE ET CLIMAT DES AFFAIRES DANS LES INVESTISSEMENTS CARBONE EN RDC

UN ÉCOSYSTÈME ÉCONOMIQUE EN CONSTRUCTION ET A FORTE DÉPENDANCE EXTÉRIEURE



## ACHETEURS/FINANCEURS

- Les institutions internationales (Banque Mondiale)
- Les sociétés multinationales étrangères (aviation, industries pétrolières, manufactures, etc.)
- Les acheteurs et intermédiaires privés occidentaux



## VENDEURS

- Les entreprises privées spécialisées en marché carbone (ERA CONGO, etc.)
- Les ONG environnementales locales et internationales.
- Les entreprises forestières.
- Les porteurs de projet communautaire (CFL).

# SCÉNARIOS POSSIBLES CONCERNANT L'IMPACT DE LA TAXE CARBONE SUR LES INVESTISSEMENTS DANS LE SECTEUR DU CARBONE EN RDC

01



Pour certains investisseurs du marché carbone, l'instauration de cette taxe risque de les dissuader de venir en RDC. La clé de répartition établie lors de la vente de crédits carbone réserve une grande partie du bénéfice à l'État, à la communauté locale ainsi qu'au porteur de projet. Pour eux, « soit on impose la taxe et on supprime la part du gouvernement dans le revenu du crédit carbone, soit on garde la part du gouvernement dans ce revenu mais sans introduire la taxe »

## Les craintes

Certains opérateurs redoutent les implications négatives de la taxe carbone sur la clé de répartition des bénéfices issus de la vente des crédits carbonés. Ce qui défavoriserait les investissements.

02



Si le marché de compensation n'est pas réglementé et que la demande de crédits demeure majoritairement importée, la taxe carbone n'affectera pas considérablement les investissements actuels. À moins que le système de quotas soit instauré et qu'une catégorisation (segmentation par taille des émetteurs) des opérateurs soit appliquée pour générer une demande domestique.

## Scénario 1. Influence marginale

Sans la réglementation du marché de carbone, avec une demande domestique faible, sans une segmentation de la tarification selon la taille des émetteurs, la taxe carbone n'affecterait pas les investissements carbone en RDC.

**Scénario de continuité des tendances.**

03



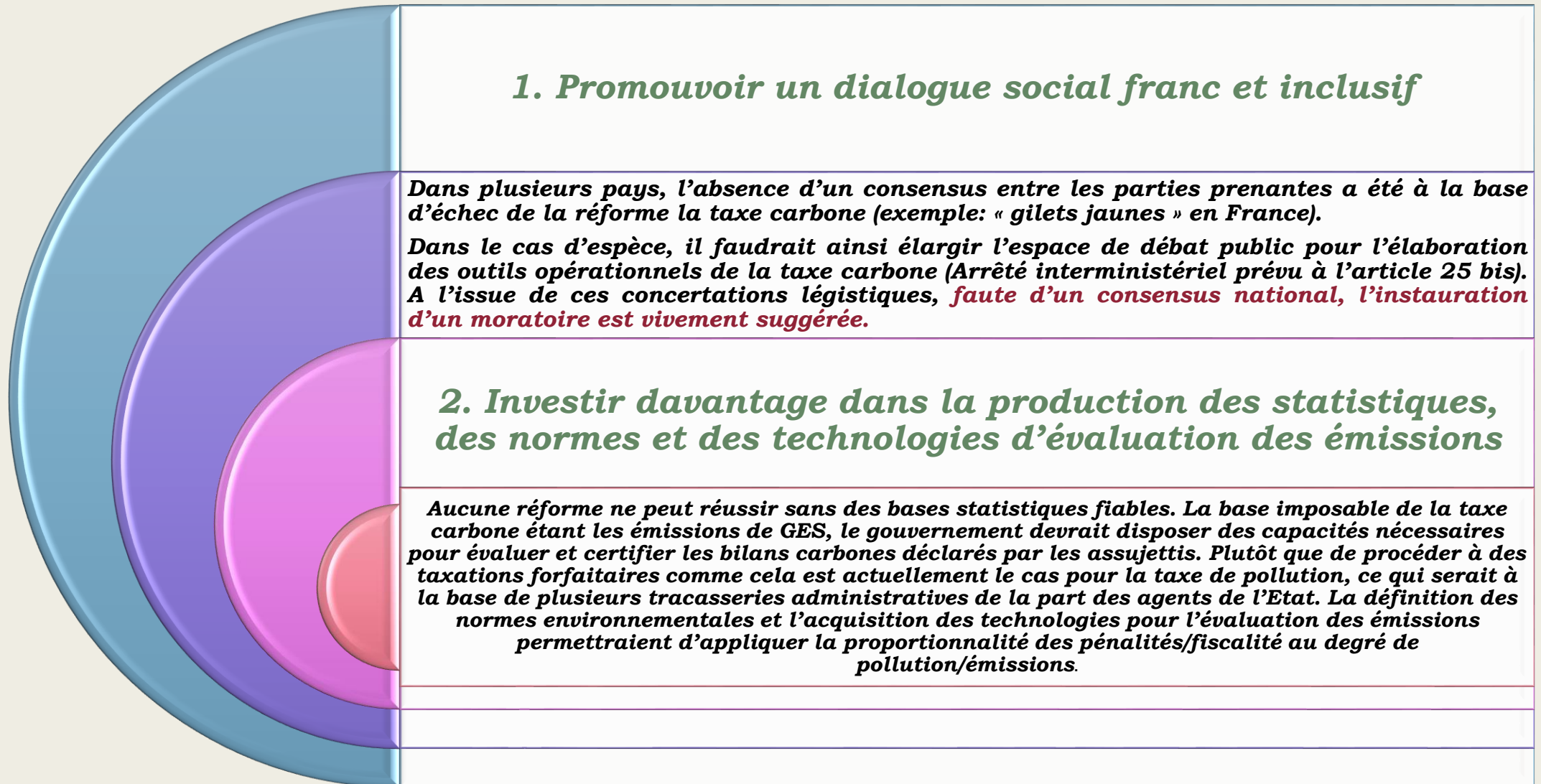
Si la loi ou l'arrêté interministériel (en cours de préparation) permet l'utilisation de crédits carbone certifiés issus des projets locaux pour acquitter une partie de la taxe, la demande domestique devrait considérablement augmenter. Cas de Singapour ou Afrique du Sud. Ceci valoriserait également le prix actuel du marché volontaire qui, en toute évidence, devrait s'aligner sur le montant de la taxe carbone.

## Scénario 2. Valorisation du marché domestique

L'autorisation d'utilisation des crédits carbonés locaux pour régler une partie de la taxe carbone ou la segmentation du marché renforcerait la demande domestique des crédits et valoriserait leur prix qui devrait s'aligner au montant de la taxe.

**Scénario de rupture.**

# Options pour améliorer l'efficacité écologique et la confiance sociale de la taxe carbone en RDC ?



# Que faire pour améliorer l'efficacité écologique et la confiance sociale de la taxe carbone en RDC ?



## 3. Définir un périmètre opérationnel réaliste



**Cibler** les secteurs opérationnels, à forte efficacité écologique et à faible sensibilité sociale; clarifier les exonérations et les secteurs pilotes avant une généralisation;

Un classement des régions économiques, comme celui prévu par le Code des Investissements, est vivement encouragé dans le but de ne pas dissuader les investissements dans certaines provinces pauvres.



## 4. Assurer une cohérence stratégique d'intervention

L'opérationnalisation de la taxe carbone exige les réformes et la révision de plusieurs politiques sectorielles (agriculture, économie, mines, finances publiques, transport, changement climatique, énergies, forêt, commerce extérieur, stratégie nationale REDD+, etc.). Il en est de même pour les cadres juridiques y relatifs.

Plutôt que d'être sectorisée, la conduite de ces réformes devrait se faire sous une approche de concertation interinstitutionnelle et avec la participation des entités territoriales décentralisées dans la perspective d'en assurer une cohérence horizontale et verticale.



**Matondo  
mingi!**