

EVOLUTION DES RECETTES GENEREES PAR LA TAXE GO-PASS PERCUES A L'AEROPORT DE KINDU DE 2018 A 2023

KANYAMA KASAMBA Matthieu^{1*}, SALEH KAPUNGU Fidel², FEZA BALEMA Alice³

¹ *Assistant à l'Institut Supérieur de Statistique du Maniema.

²Assistant à l'Institut Supérieur de Statistique du Maniema.

³Assistant à l'Institut Supérieur de Statistique du Maniema.

***Corresponding Author:**

RESUME

La présente étude porte sur l'analyse l'évolution des recettes de la taxe GO-PASS à Kindu (2018-2023) et l'impact de la COVID-19. Avant la pandémie, la croissance était faible et instable. Paradoxalement, pendant la pandémie, les recettes ont augmenté rapidement, possiblement grâce aux tarifs ou aux vols essentiels. Après, la croissance s'est maintenue, mais à un rythme moindre avec la reprise du trafic. La tendance globale montre une croissance moyenne, masquant les fortes variations dues à la pandémie. L'étude souligne l'impact majeur de la COVID-19 sur les recettes. Il est recommandé d'étudier les facteurs de l'augmentation pendant la pandémie pour une gestion financière aéroportuaire optimisée.

Mots clés : *Évolution des recettes, Taxe GO-PASS, Aéroport de Kindu.*

ABSTRACT

This study focuses on analyzing the evolution of revenues from the GO-PASS tax in Kindu (2018-2023) and the impact of COVID-19. Before the pandemic, growth was weak and unstable. Paradoxically, during the pandemic, revenues increased rapidly, possibly due to tariffs or essential flights. Afterward, growth was sustained, but at a slower pace with the recovery of traffic. The overall trend shows average growth, masking the significant variations due to the pandemic. The study highlights the major impact of COVID-19 on revenues. It is recommended to further study the factors behind the increase during the pandemic for optimized airport financial management.

Keywords : *Revenue evolution, GO-PASS Tax, Kindu Airport.*

I. INTRODUCTION

L'aéroport de Kindu, situé dans la Province du Maniema en République Démocratique du Congo, joue un rôle crucial dans la connectivité régionale et le développement économique local. À l'instar de nombreux aéroports, on y perçoit diverses taxes et redevances pour financer ses opérations et ses investissements. Parmi celles-ci figure la taxe GO-PASS, une redevance payée par les passagers, perçue par la Régie des Voies Aériennes ; RVA en sigle.

La période de 2018 à 2023 est particulièrement intéressante à analyser en raison de divers facteurs potentiels ayant pu influencer l'activité aéroportuaire et, par conséquent, les recettes de la taxe GO-PASS. Cette période inclut notamment :

- **La période pré-pandémique (2018-2019) :** Offrant un point de référence pour évaluer l'impact des événements ultérieurs.
- **La pandémie de COVID-19 (2020-2022) :** Ayant entraîné des restrictions de voyage, des fermetures de frontières et une diminution significative du trafic aérien mondial. L'impact sur l'aéroport de Kindu et ses recettes mérite d'être examiné.
- **La période post-pandémique (2022-2023) :** Caractérisée par une reprise progressive du trafic aérien, dont le rythme et l'ampleur à l'aéroport de Kindu restent à déterminer.
- **Le contexte socio-économique local :** Les fluctuations économiques, les enjeux sécuritaires régionaux et les initiatives de développement local peuvent également avoir influencé la mobilité des personnes et donc les recettes de l'aéroport.
- **Éventuelles politiques aéroportuaires :** Des changements dans la gestion de l'aéroport, les tarifs des taxes ou les services offerts pourraient avoir eu un impact sur la perception et le montant des recettes du GO-PASS.

Comprendre l'évolution des recettes de la taxe GO-PASS dans ce contexte spécifique est essentiel pour évaluer la résilience financière de l'aéroport, sa capacité à maintenir ses opérations et à contribuer au développement de la Province du Maniema.

La recherche scientifique ne peut progresser que dans la mesure où les chercheurs assimilent les œuvres de leurs prédécesseurs et s'exposent à l'illusion de découvrir ce que d'autres chercheurs ont découverts depuis longtemps (Isege, 2020).

La présente recherche n'a pas échappé à cette exigence scientifique, c'est pourquoi elle s'est inspirée de quelques travaux antérieurs, à travers lesquels les auteurs ont développé des thèmes sur le transport, en général ; et du transport aérien, en particulier.

Byamungu Polepole (2006-2007) soutient dans sa recherche que le transport est un facteur qui conditionne le bien-être de la population en facilitant l'économie du temps. Focalisant son attention sur le transport terrestre, caractérisé par sa facilité dans les activités économiques, n'a pas fait allusion au transport aérien.

Okili Boamungu Bog (2017-2018) s'est aussi intéressé au problème de transport, en orientant sa pensée sur la sécurité de transport aérien en RDC. Il a touché tous les points importants, mais n'a pas parlé de l'impact de la pandémie de la maladie à Coronavirus 2019.

De son analyse de différents problèmes liés à l'exploitation de transport aérien en RDC, il a déterminé l'impact de la hausse de prix de transport aérien sur le pouvoir d'achat des ménages congolais. Considérant toute l'étendue du territoire national, il a comparé le prix de transport aérien à celui d'autres pays pour se rendre compte que par rapport au pouvoir d'achat des ménages, la RDC fait partie des pays où le transport aérien est l'apanage d'une faible proportion de la population.

Bokota Kamony (2019-2020) soutient quant à lui que le caractère fondamental du transport aérien en République Démocratique du Congo, RDC en sigle, réside dans la coopération trop étroite qui unit le pouvoir public et l'initiative privée de l'économie mixte. Il a orienté sa pensée sur l'exploitation de transport aérien en République Démocratique du Congo, curieusement, il n'a pas parlé de transport aérien des frets, ni en RDC, ni partout ailleurs à travers le monde.

À l'heure actuelle, il semble y avoir un manque d'études spécifiques et publiées concernant l'évolution des recettes aéroportuaires, et en particulier celles de la taxe GO-PASS, à l'aéroport de Kindu. La littérature existante sur le financement des aéroports en République Démocratique du Congo est souvent générale et ne se concentre pas sur des aéroports provinciaux spécifiques comme celui de Kindu.

En conséquence, cette étude se positionne comme une contribution originale en se concentrant spécifiquement sur l'évolution des recettes de la taxe GO-PASS à l'aéroport de Kindu sur une période charnière. Elle permet de combler un vide informationnel et d'apporter des éclairages contextuels importants pour la gestion de cet aéroport.

Malgré son rôle potentiel dans le financement de l'aéroport de Kindu, l'évolution des recettes générées par la taxe GO-PASS entre 2018 et 2023 demeure mal connue. Dès lors, la question centrale est la suivante : Comment les recettes générées par la taxe GO-PASS perçues à l'aéroport de Kindu ont-elles évolué au cours de la période allant de 2018 à 2023 ?

Plus spécifiquement, cette problématique soulève les interrogations suivantes :

- 1) Quelles ont été les tendances de l'évolution des recettes de la taxe GO-PASS avant, pendant et après la période de perturbation liée à la pandémie de COVID-19 ?
- 2) Quelle est la tendance générale de l'évolution globale desdites recettes durant la période retenue pour cette étude ?

L'étude de l'évolution des recettes générées par la taxe GO-PASS à l'aéroport de Kindu se justifie par plusieurs raisons :

- **Importance financière** : La taxe GO-PASS constitue une source de revenus potentiellement significative pour le fonctionnement et le développement de l'aéroport. Comprendre son évolution permet d'évaluer sa contribution réelle.
- **Indicateur d'activité** : Les recettes de la taxe GO-PASS peuvent être un indicateur indirect du niveau d'activité aéroportuaire (nombre de passagers). Analyser ces recettes peut donner un aperçu de la dynamique du trafic aérien à Kindu.
- **Prise de décision** : Les résultats de cette étude peuvent fournir des informations cruciales aux gestionnaires de l'aéroport et aux autorités compétentes pour la prise de décisions éclairées concernant la gestion financière, la planification budgétaire et l'éventuelle révision de la politique tarifaire.
- **Contexte local** : Étudier cette taxe dans le contexte spécifique de l'aéroport de Kindu permet de comprendre les dynamiques locales et les éventuelles spécificités régionales.
- **Période pertinente** : La période 2018-2023 inclut des événements potentiellement impactants (comme la pandémie de COVID-19), ce qui rend l'analyse de l'évolution particulièrement intéressante.

Aux questions posées ci-haut, l'hypothèse générale est formulée en ces termes : Les recettes générées par la taxe GO-PASS perçues à l'aéroport de Kindu ont connu une évolution significative durant la période allant de 2018 à 2023, potentiellement marquée par une baisse pendant la pandémie de COVID-19 et une reprise progressive par la suite. Les hypothèses spécifiques sont les suivantes :

1. Avant la pandémie de COVID-19 (2018-2019), les recettes générées par la taxe GO-PASS à l'aéroport de Kindu présentaient une tendance stable ou légèrement croissante. Durant la période de perturbation (2020-2021), ces recettes ont significativement diminué en raison de la réduction du trafic aérien. Après la période de perturbation (2022-2023), une reprise progressive des recettes a été observée, sans nécessairement atteindre les niveaux d'avant la pandémie.
2. La tendance générale de l'évolution globale des recettes générées par la taxe GO-PASS à l'aéroport de Kindu sur la période 2018-2023 est celle d'une fluctuation marquée, avec une probable diminution globale due à l'impact de la pandémie, suivie d'une tentative de retour à la normale.

L'objectif général de la présente recherche est de comprendre l'évolution des recettes générées par la taxe GO-PASS perçues à l'aéroport de Kindu durant la période allant de 2018 à 2023. Et comme objectifs spécifiques, il est question :

1. D'identifier et analyser les tendances de l'évolution des recettes générées par la taxe GO-PASS avant (2018-2019), pendant (2020-2021), et après (2022-2023) la période de perturbation liée à la pandémie de COVID-19.
2. De déterminer la tendance générale de l'évolution globale des recettes desdites recettes à l'aéroport de Kindu sur la période allant de 2018 à 2023.

Cette recherche a des intérêts tant sociaux qu'économiques.

- **Intérêts Sociaux** :

- **Transparence** : L'étude peut contribuer à une meilleure transparence dans la gestion des finances de l'aéroport, un service public essentiel pour la connectivité régionale.
- **Amélioration des services** : Une bonne gestion des recettes, y compris celles du GO-PASS, peut permettre d'améliorer les infrastructures et les services offerts aux usagers de l'aéroport.
- **Développement local** : Un aéroport fonctionnel et bien géré favorise les échanges et le développement socio-économique de la région de Kindu.

- **Intérêts Économiques** :

- **Planification budgétaire** : La connaissance précise des recettes du GO-PASS facilite la planification budgétaire de l'aéroport et permet d'anticiper les besoins financiers.
- **Investissements** : Une source de revenus stable et prévisible peut encourager les investissements dans l'amélioration des infrastructures aéroportuaires.
- **Attractivité économique** : Un aéroport moderne et efficace renforce l'attractivité économique de la région en facilitant les déplacements des personnes et des biens.
- **Impact sur le tourisme et le commerce** : L'évolution du trafic aérien, reflétée en partie par les recettes du GO-PASS, a un impact direct sur les activités touristiques et commerciales locales.

L'approche principale de la présente étude est quantitative, axée sur la collecte et l'analyse de données numériques relatives aux recettes de la taxe GO-PASS. Cette approche a été appuyée par la technique documentaire, a permis de collecter de données secondaires à partir des rapports financiers.

Les registres de perception de la taxe GO-PASS, des rapports d'activités de l'aéroport de Kindu, et potentiellement des textes légaux ou réglementaires relatifs à cette taxe ont été aussi consultés pour cette fin.

Des entretiens avec les responsables de la gestion financière de l'aéroport, les agents chargés de la perception de la taxe, et d'autres acteurs clés (direction de l'aéroport, autorités de l'aviation civile) ont été indispensables pour obtenir des informations contextuelles et qualitatives.

La statistique, précisément la régression linéaire simple (Méthode des moindres carrés ordinaires) a permis de déterminer les différentes tendances générales de l'évolution des recettes générées par la taxe Go-Pass à Kindu. Ce qui justifie le recours au logiciel Microsoft Excel pour le traitement automatique des données collectées, qui couvrent toute la période retenue pour cette étude. Ces dernières sont mensuelles et exprimées en dollars américains.

Les différents résultats obtenus ont nécessité le recours à l'analyse comparative afin d'identifier la période au cours de laquelle les recettes générées par la taxe Go-Pass ont connu une bonne évolution que d'autres.

II. CONSIDERATIONS GENERALES

II.1. HISTORIQUE DE L'AEROPORT NATIONAL DE KINDU

L'Aéroport National de Kindu a été construit vers 1946. Jadis, cet aéroport se trouvait à KATAKO, localité située à 9km de la ville de Kindu sur la route Kindu-Kibombo.

Pour des raisons sociales, Il fut déplacé de là jusqu'à son emplacement actuel et cela vers les années 1956. A ce moment, il fut de 800m de longueur et de 30m de largeur. Son rôle en ce temps était d'aider les sociétés minières CIMETAINE et COBELMINE à évacuer leurs personnels expatriés qui voulaient aller en congé ou en mission de service. L'Aéroport n'avait donc pas d'impact économique très important sur le milieu à cette période.

Avec le temps, cet aéroport a été modernisé au cours des années 1975-1978 par le Gouvernement à l'aide de la Compagnie WIMPEY. A la fin de l'exécution des travaux, la piste a atteint la longueur de 2.200m et 45m de largeur. Il fut maintenant capable de recevoir des avions de type Boeing 737. Aussi, pour raison de désenclaver la Province du Maniema et cela depuis les guerres et rébellions, cette piste reçoit des aéronefs plus grands que le Boeing 737 ; entre autres : les IL-YUSHIN 76. Ce qui peut malheureusement provoquer sa détérioration prématurée.

II.2. DEFINITION DE LA TAXE GO-PASS

La taxe GO-PASS, dans le contexte aéroportuaire, est généralement une redevance spécifique payée par chaque passager au moment de son départ d'un aéroport. Elle est distincte des tarifs de billetterie et des autres taxes aéroportuaires (comme les redevances d'atterrissage ou de stationnement des aéronefs). Le terme "GO-PASS" peut varier légèrement en fonction des pays et des aéroports, mais son principe fondamental reste le même : une contribution financière directe des passagers pour le financement de certains services ou infrastructures aéroportuaires.

II.3. HISTORIQUE DE LA TAXE GO-PASS

L'historique précis de la taxe GO-PASS à l'aéroport de Kindu nécessiterait des recherches spécifiques sur les réglementations aéroportuaires de la République Démocratique du Congo et les archives de l'aéroport lui-même. Cependant, de manière générale, les taxes de départ des passagers ont une histoire qui remonte à plusieurs décennies dans l'aviation civile internationale.

II.3.1. Origines

L'idée de faire contribuer directement les passagers aux coûts des infrastructures et des services aéroportuaires a émergé avec la croissance du transport aérien commercial. Initialement, ces coûts étaient principalement supportés par les compagnies aériennes et les budgets gouvernementaux.

II.3.2. Développement

Progressivement, pour assurer l'autonomie financière des aéroports et financer leur expansion et leur modernisation, des taxes spécifiques aux passagers ont été introduites. Ces taxes ont évolué dans leur nature et leur destination.

II.3.3. Spécificités locales

L'introduction et la dénomination "GO-PASS" à l'aéroport de Kindu sont liées à une décision spécifique des autorités aéroportuaires ou gouvernementales congolaises à un moment donné. Il s'agit d'une initiative visant à financer des services spécifiques aux passagers ou le fonctionnement général de l'aéroport.

II.4. BASE JURIDIQUE DE LA TAXE GO-PASS

La base juridique de la taxe GO-PASS à l'aéroport de Kindu se trouve très dans les textes législatifs et réglementaires de la République Démocratique du Congo relatifs à l'aviation civile et aux redevances aéroportuaires. Cela inclut :

- **Lois nationales sur l'aviation civile** : Ces lois définissent le cadre général de l'exploitation aéroportuaire et peuvent autoriser la perception de certaines taxes.
- **Décrets et arrêtés ministériels** : Des décrets du Ministère des Transports ou d'autres ministères compétents peuvent spécifier les types de taxes aéroportuaires autorisées, leurs taux, leurs modalités de perception et leur affectation.
- **Réglementations spécifiques de l'autorité aéroportuaire** : L'autorité en charge de la gestion de l'aéroport de Kindu (par exemple, la Régie des Voies Aériennes - RVA ou une autre entité) édicte des règlements internes précisant les détails de la taxe GO-PASS.
- **Conventions internationales (moins probable pour une taxe spécifique comme le GO-PASS)** : Bien que les conventions internationales régissent l'aviation civile, les taxes de passagers sont généralement des décisions nationales.

II.5. OBJECTIFS DE LA TAXE GO-PASS

Les objectifs principaux de la taxe GO-PASS à l'aéroport de Kindu sont probablement les suivants :

- **Financement des services aux passagers** : Les recettes peuvent être destinées à financer des services directement bénéficiaires aux passagers, tels que la sécurité aéroportuaire, les services d'enregistrement, les infrastructures d'embarquement et de débarquement, la maintenance des terminaux passagers, l'information aux voyageurs, etc.

- *Contribution au budget de l'aéroport* : La taxe peut également contribuer au budget global de l'aéroport pour couvrir les coûts opérationnels, la maintenance des infrastructures générales (pistes, aires de trafic), les investissements dans de nouvelles installations et le développement de l'aéroport.
- *Autonomie financière* : La perception de cette taxe peut viser à rendre l'aéroport de Kindu plus autonome financièrement, réduisant sa dépendance aux subventions gouvernementales.
- *Amélioration de la qualité des services* : Les fonds générés par la taxe GO-PASS peuvent être réinvestis dans l'amélioration des infrastructures et la qualité des services offerts aux passagers, rendant l'expérience aéroportuaire plus agréable et efficace.

II.6. SERVICE CHARGE DE LA PERCEPTION

Le service spécifiquement chargé de la perception de la taxe GO-PASS à l'aéroport de Kindu est la Régie des Voies Aériennes (RVA). Elle constitue le terrain d'investigations pour cette recherche. A Kindu, cette entreprise est située dans le quartier communément appelé « Quartier R.V.A. commune de Kasuku. Cette Ville de est le chef-lieu de la Province du Maniema en République Démocratique du Congo.

La RVA est une Entreprise paraétatique à caractère technique et commercial. Créée par l'ordonnance-loi n°72/002 du 5 mai 1972 portant statut d'une entreprise dénommée « Régie des voies Aérienne ». Elle a été initialement créée par l'ordonnance loi N°72/013 du 21 février 1972 comme entreprise publique à caractère technique et commercial. Et dont les statuts ont été fixés par l'ordonnance N°78/02 du 6 janvier 1978 portant disposition générales aux entreprises publiques. Ensuite, elle a été transformée en société commerciale de forme « société par action à responsabilité limitée » dont l'Etat congolais est l'unique actionnaire.

Actuellement la RVA est régie par l'acte uniforme révisé du 30 janvier 2014 relatif au droit des sociétés commerciales et des groupements d'intérêt économique, et par les lois et règlements en vigueur en République Démocratique du Congo. En tant que société, elle doit se conformer à l'acte uniforme précité, ainsi que leurs mesures d'application de ses statuts et règlements intérieurs.

III. PRESENTATION DES DONNEES, ANALYSE ET INTERPRETATION DES RESULTATS

III.1. PRESENTATION DES RECETTES DE GO-PASS PERCUES PAR LA RVA/KINDU

Dans son activité de prestation de service, la RVA/Kindu travaille avec des agences qui s'occupe de transport des biens et des personnes. Cependant, en ce qui concerne le Go-pass, seulement le transport des personnes est concerné par sa perception.

Les deux agences principales des compagnies aériennes opérationnelles à Kindu durant la période retenue pour cette recherche sont précisément : la C.A.A et le Congo Airways. Il faut noter que, l'achat des billets se fait aux niveau des agences, tandis que le paiement des frais de Go-pass se fait à la RVA.

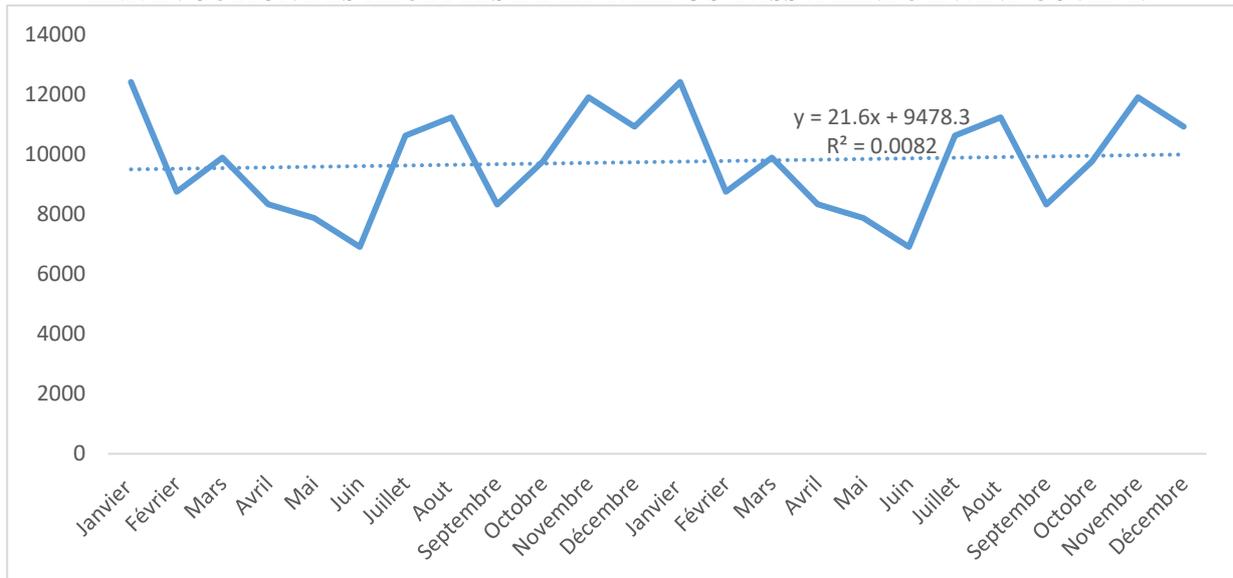
Tableau n°1. Recettes générées par la taxe Go-Pass et perçues par la RVA à l'aéroport de Kindu de 2018 à 2023 (en dollars américains)

MOIS	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Janvier	12420	12420	7430	4820	13330	13350
Février	8750	8750	7500	7160	11070	12810
Mars	9890	9890	6700	7610	10220	14300
Avril	8340	8340	450	7720	7450	15260
Mai	7880	7880	60	5640	11170	13840
Juin	6910	6910	260	5870	10170	16510
Juillet	10630	10630	2660	8190	17970	26770
Aout	11240	11240	7420	9760	19290	21370
Septembre	8320	8320	9600	16800	12560	20660
Octobre	9760	9760	270	17060	12320	18600
Novembre	11910	11910	7570	16460	17840	17160
Décembre	10930	10930	8790	18010	16820	22210

Source : Rapport financier de la RVA 2024.

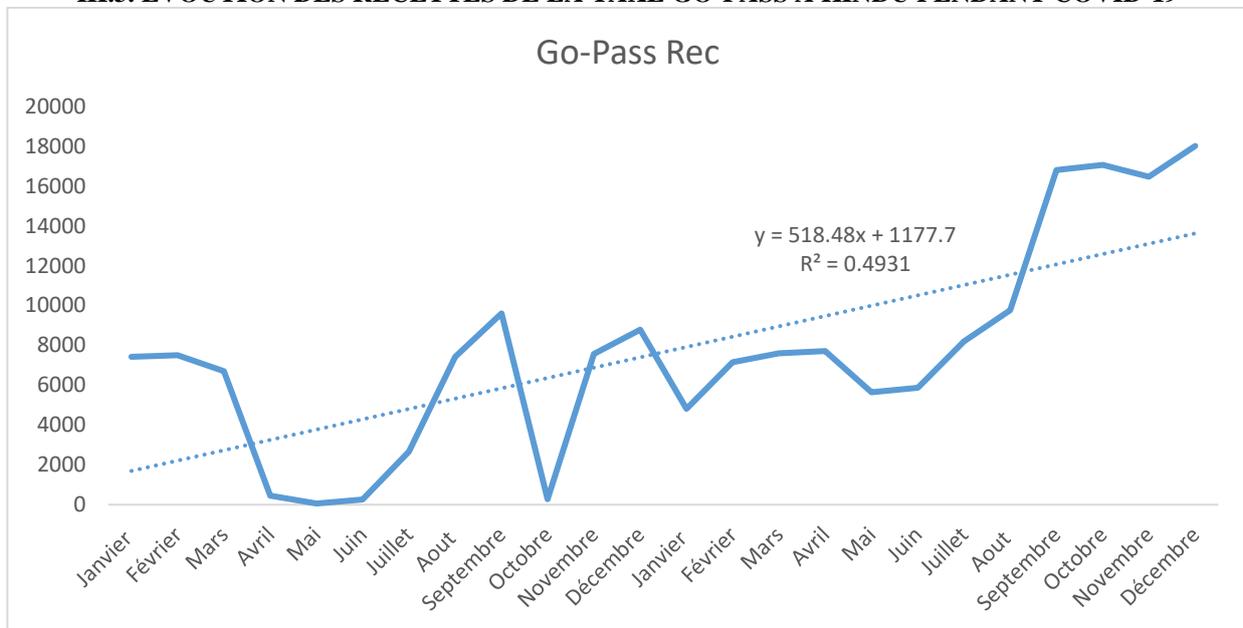
Il ressort des données présentées dans le tableau ci-haut (n°1) que les recettes générées par la taxe Go-Pass, perçues par la RVA à Kindu durant les six ans retenus dans le cadre de cette recherche ont varié d'un mois à l'autre, tout comme d'une année à l'autre. Et que le montant le plus faible (58.710\$) a été réalisé en 2020 ; par contre, le plus élevé (212.840\$) en 2023.

III.2. EVOLUTION DES RECETTES DE LA TAXE GO-PASS A KINDU AVANT COVID-19



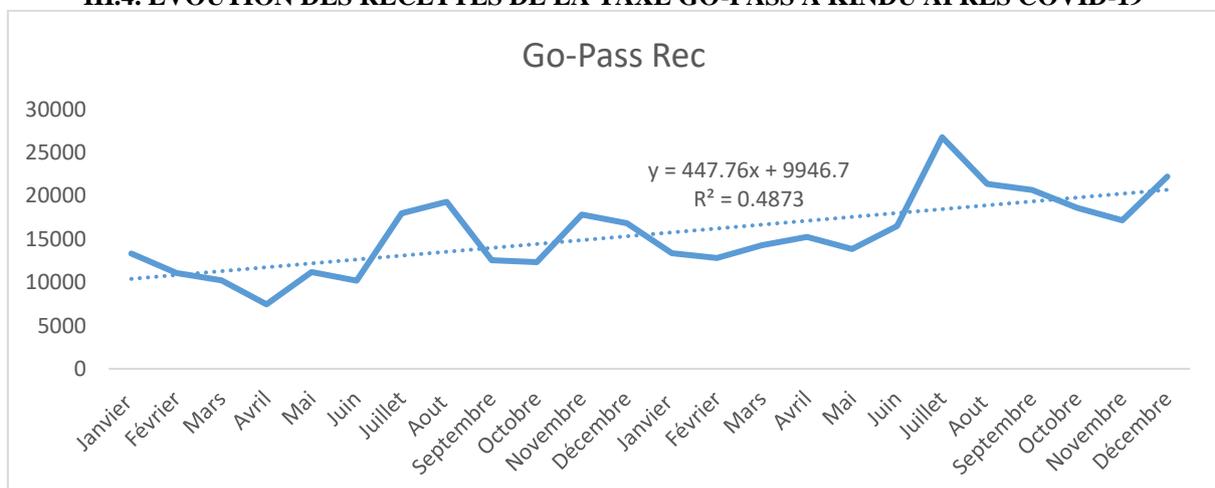
Source : L'auteur à partir de traitement des données du tableau n°1 sur Microsoft Excel.

III.3. EVOLUTION DES RECETTES DE LA TAXE GO-PASS A KINDU PENDANT COVID-19



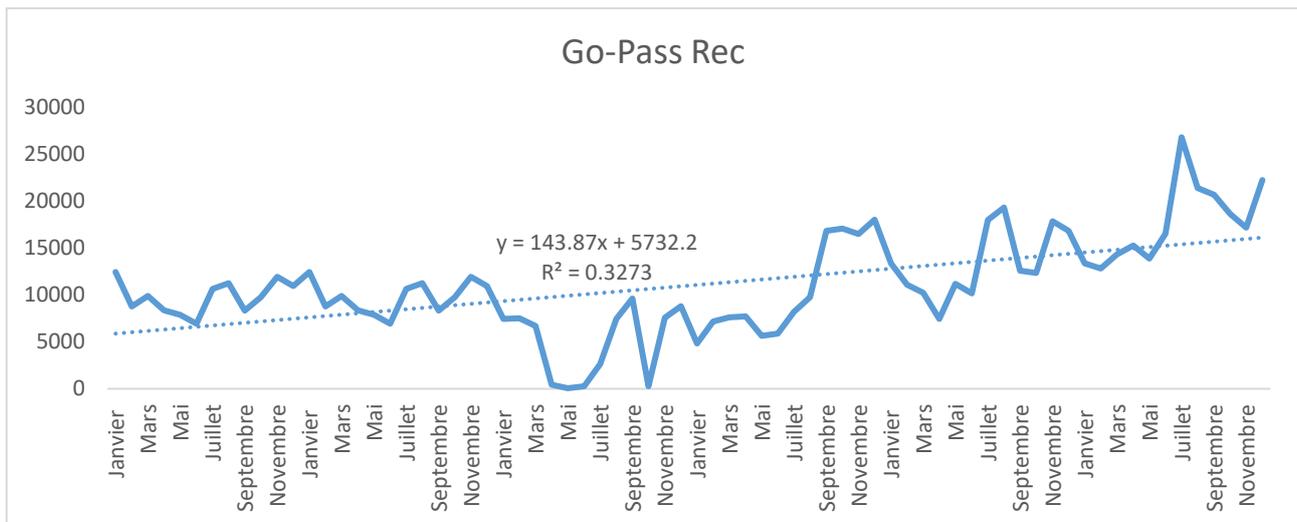
Source : L'auteur à partir de traitement des données du tableau n°1 sur Microsoft Excel

III.4. EVOLUTION DES RECETTES DE LA TAXE GO-PASS A KINDU APRES COVID-19



Source : L'auteur à partir de traitement des données du tableau n°1 sur Microsoft Excel

III.5. EVOLUTION GLOBALE DES RECETTES DE LA TAXE GO-PASS A KINDU APRES COVID-19 DE 2018 A 2023



Source : L'auteur à partir de traitement des données du tableau n°1 sur Microsoft Excel

III.6. INTERPRETATION DES RESULTATS

L'analyse de l'ensemble des résultats présentés à travers les quatre figures ci-dessous concernant les recettes générées par la taxe Go-Pass à l'aéroport de Kindu révèle que :

1) Avant Covid-19 (2018-2019) : $Y = 21,6 X + 9478,3$ et $R^2 = 0,0082$

- **Pente (21,6) :** La pente positive, bien que très faible, suggère une légère augmentation des recettes de la taxe Go-Pass avant la pandémie. Cela indique une croissance très lente et peu significative au fil du temps.
- **Coefficient de détermination ($R^2 = 0,0082$) :** Ce coefficient est extrêmement faible, proche de zéro. Cela signifie que le modèle linéaire (la droite) n'explique que 0,82% de la variation des recettes. En d'autres termes, d'autres facteurs, non pris en compte dans ce modèle simple, avaient une influence beaucoup plus importante sur les recettes à cette période. La tendance observée est donc très peu fiable et sujette à de fortes fluctuations indépendantes du temps.

2) Pendant Covid-19 (2020-2021) : $Y = 518,48 X + 1177,7$ et $R^2 = 0,4931$

- **Pente (518,48) :** La pente est devenue beaucoup plus forte et positive pendant la pandémie. Cela indique une augmentation plus rapide des recettes au cours de cette période. Cela peut paraître contre-intuitif étant donné les restrictions de voyage, mais pourrait s'expliquer par plusieurs facteurs :
 - **Augmentation du coût du Go-Pass :** Si le tarif de la taxe a été revu à la hausse pendant cette période, cela pourrait expliquer l'augmentation des recettes malgré une diminution du trafic passager.
 - **Vols essentiels :** Les vols qui ont continué à opérer étaient peut-être des vols plus coûteux ou concernaient des passagers moins sensibles aux prix (fret, personnel essentiel, etc.).
 - **Effet de base :** Les recettes ayant chuté drastiquement au début de la pandémie, une légère reprise pourrait se traduire par une pente plus forte.
- **Coefficient de détermination ($R^2 = 0,4931$) :** Ce coefficient est nettement plus élevé qu'avant la pandémie, indiquant que le modèle linéaire explique désormais environ 49,31% de la variation des recettes. La tendance est donc plus fiable qu'avant, suggérant que le temps (ou des facteurs corrélés au temps durant cette période spécifique) avait une influence plus marquée sur les recettes.

3) Après Covid-19 (2022-2023) : $Y = 447,76 X + 9946,7$ et $R^2 = 0,4873$

- **Pente (447,76) :** La pente reste élevée et positive après la pandémie, bien qu'un peu inférieure à celle observée pendant la période Covid-19. Cela suggère que la croissance des recettes s'est poursuivie, mais à un rythme légèrement moins soutenu. La reprise progressive du trafic aérien pourrait être un facteur clé ici.
- **Coefficient de détermination ($R^2 = 0,4873$) :** Le R^2 est similaire à celui de la période Covid-19, indiquant que le modèle linéaire continue d'expliquer une part substantielle de la variation des recettes (environ 48,73%). La tendance reste donc relativement fiable.

4) Durant toute la période (2018-2023) : $Y = 143,87 X + 5732,2$ et $R^2 = 0,3273$

- **Pente (143,87) :** La pente sur l'ensemble de la période est positive mais moins forte que pendant et après la Covid-19. Elle représente une tendance de croissance moyenne sur l'ensemble des années étudiées, lissant les fortes variations observées pendant la pandémie.
- **Coefficient de détermination ($R^2 = 0,3273$) :** Ce coefficient est plus élevé qu'avant la pandémie, mais inférieur à ceux des périodes "Pendant" et "Après" Covid-19. Cela indique que le modèle linéaire explique environ 32,73% de la variation des recettes sur l'ensemble de la période. L'hétérogénéité des données (avec la forte perturbation de la pandémie) rend l'ajustement linéaire sur l'ensemble de la période moins pertinent pour décrire précisément l'évolution des recettes.

D'une manière générale, et par rapport au contexte de la Covid-19, cette pandémie a clairement eu un impact significatif sur l'évolution des recettes de la taxe Go-Pass à l'aéroport de Kindu.

- **Rupture de la tendance initiale** : La période avant la pandémie était caractérisée par une croissance très faible et peu prédictible des recettes.
- **Effet paradoxal pendant la pandémie** : Contrairement à ce que l'on pourrait attendre d'une période de fortes restrictions de voyage, les recettes ont montré une augmentation plus rapide. Cela suggère que des facteurs tels que l'augmentation des tarifs, la nature des vols maintenus ou un effet de base ont pu compenser la diminution du trafic passager. La tendance est devenue plus clairement liée au temps.
- **Maintien d'une croissance soutenue après la pandémie** : La reprise du trafic aérien après la levée des restrictions s'est accompagnée d'une continuation de la croissance des recettes, bien qu'à un rythme légèrement inférieur à celui observé pendant la période la plus critique.
- **Lissage de la tendance sur l'ensemble de la période** : L'analyse sur l'ensemble de la période masque les variations importantes induites par la pandémie. Le modèle linéaire global est moins pertinent pour comprendre les dynamiques spécifiques liées à la Covid-19.

En conclusion, l'analyse des droites ajustées révèle que la Covid-19 a agi comme une rupture dans la tendance des recettes de la taxe Go-Pass à l'aéroport de Kindu. Alors que la croissance était quasi nulle avant la pandémie, une augmentation plus marquée a été observée pendant et après cette période. Il est crucial de considérer le contexte spécifique de chaque période (restrictions de voyage, reprise progressive, éventuelles modifications tarifaires) pour comprendre pleinement ces évolutions.

CONCLUSION

Cette étude s'est penchée sur l'évolution des recettes générées par la taxe GO-PASS perçue à l'aéroport de Kindu sur la période allant de 2019 à 2023, cherchant à comprendre l'impact de la pandémie de COVID-19 sur cette source de financement aéroportuaire. L'analyse des tendances avant, pendant et après cette période de perturbation, ainsi que la tendance globale sur l'ensemble de la période, révèle des dynamiques complexes et significatives.

Avant la pandémie de COVID-19 (2018-2019), les recettes de la taxe GO-PASS à l'aéroport de Kindu présentaient une croissance extrêmement faible et peu fiable. Le coefficient de détermination ($R^2 = 0,0082$) indiquait que le temps n'expliquait pratiquement pas les variations des recettes, suggérant l'influence prédominante d'autres facteurs non identifiés. Cette période était donc caractérisée par une instabilité et une absence de tendance claire.

La période de la pandémie (2020-2021) a marqué une rupture significative et paradoxale dans cette tendance. Contrairement à l'attente d'une diminution des recettes due aux restrictions de voyage, une augmentation notable et plus rapide a été observée (pente de 518,48 avec un R^2 de 0,4931). Cette hausse pourrait s'expliquer par une augmentation potentielle du tarif de la taxe, la nature essentielle des vols ayant continué à opérer, ou un effet de base suite à une forte baisse initiale des recettes. Durant cette période, l'évolution des recettes est devenue plus étroitement liée au temps.

Après la phase aiguë de la pandémie (2022-2023), la croissance des recettes s'est maintenue à un niveau élevé (pente de 447,76 avec un R^2 de 0,4873), bien qu légèrement inférieure à celle observée pendant la pandémie. La reprise progressive du trafic aérien a probablement contribué à cette continuation de la croissance, indiquant une certaine résilience des recettes de la taxe GO-PASS face au retour à une activité aéroportuaire plus normale.

L'analyse de la tendance globale sur l'ensemble de la période 2018-2023 révèle une croissance moyenne (pente de 143,87 avec un R^2 de 0,3273). Cependant, ce modèle global masque les variations considérables induites par la pandémie. Le coefficient de détermination plus faible pour l'ensemble de la période souligne l'hétérogénéité des données et la limitation d'un modèle linéaire unique pour décrire une évolution aussi fortement influencée par un événement exogène majeur.

BIBLIOGRAPHIE

1. Bokota Kamony, D. (2017-2018). *Problématique de transport aérien en République Démocratique du Congo*, Mémoire inédit, L2 Fiscalité. Kisangani : ISIG/Kisangani.
2. Byamungu Polepole. (2006-2007). *Impact de transport sur l'amélioration du bien-être des habitants de la ville de Kisangani : Cas de la ville de Kisangani*, Mémoire inédit, L2 comptabilité. Kisangani : ISC/Kisangani.
3. Isege Shindano, J. (2017-2018). *Méthodes de recherche en Sciences Commerciales*, Cours inédit, L1/SCA. Kindu : ISP/Kindu.
4. Okili Boamungu bog. (2017-2018). *Sécurité de transport aérien en République Démocratique du Congo*, TFC inédit, G3 SCA. Ubundu : ISP/Ubundu.
5. Ordonnance loi N°72/013 du 21 février 1972 comme entreprise publique à caractères technique et commercial.
6. Ordonnance N°78/02 du 6 janvier 1978 portant disposition générales aux entreprises publiques.
7. Ordonnance-loi n°72/002 du 5 mai 1972 portant statut d'une entreprise dénommée « Régie des voies Aérienne ».
8. Rapports financiers de la RVA 2018, 2019, 2020, 2021 et 2023.