



REPONSE AU RAPPORT D'AUDIT FINANCIER
ET ORGANISATIONNEL
REALISE PAR
LES CABINETS CACOGES ET RAINBOW FINANCE

Rédigé par ECAir

Brazzaville, le 8 mars 2017

SOMMAIRE

<i>LETTRE DE TRANSMISSION</i>	3
1. OBSERVATIONS GENERALES	4
1.1. Forme du rapport d’audit.....	4
1.2. Non-respect des normes internationales d’audit :	4
1.3. Impossibilité d’auditer des comptes non arrêtés	5
1.4. Mauvaise lecture des réalités organisationnelles et fonctionnelles.....	7
1.5. Contexte aéropolitique	7
1.6. Financement de la compagnie	8
1.7. Absence de benchmarking	9
1.8. Compétence des cabinets désignés pour réaliser l’audit.....	10
1.9. Limitation des pouvoirs du DG et du DGA.....	10
1.10. Objet de la mission.....	11
2. OBSERVATIONS DETAILLEES SUR LE RAPPORT D’AUDIT	13
2.1. Introduction	13
2.2. Organisation et contrôle interne.....	14
2.3. Contrôle des comptes	15
3. CONCLUSION	23
SOMMAIRE DES ANNEXES	25

LETTRE DE TRANSMISSION

Brazzaville, 8 mars 2017

A l'attention de Monsieur le Président du conseil d'administration de la société Equatorial Congo Airlines

Objet : Réponse à l'Audit financier et organisationnel de la société ECAir effectué par les cabinets CACOGES et Rainbow Finance

Monsieur le Président,

Un audit financier et organisationnel de la société ECAir au 30 Novembre 2016, a été réalisé par les cabinets CACOGES et Rainbow Finance, du 12 au 31 Décembre 2016.

Vous trouverez ci-après, Monsieur le Président, nos observations sur le fond et la forme du rapport d'audit qui nous a été transmis, en date du 16 février 2017.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.


Fatima BEYINA-MOLISSA


Documents joints :

- Réponse au rapport d'audit et annexes
- Rapports d'audit du Commissaire aux Comptes *Ernst & Young* (Etats Financiers Certifiés de 2011, 2012, 2013, 2014, 2015) - (Voir Annexe 1)

Ampliation:

- Membres du Conseil d'Administration d'ECAir
- Mr Ludovic NGATSE, Associé, Ernst and Young Congo
- Cabinets CACOGES et Rainbow Finance, Brazzaville

1. OBSERVATIONS GENERALES

1.1. Forme du rapport d'audit

- Le travail réalisé est différent de celui demandé dans le cadre des Termes De Référence (TDR) définis par un organe temporairement mis en place par le conseil d'administration de la société.
- Les comptes audités n'ont pas fait l'objet d'analyse, ni d'arrêté par les organes sociaux de la société ;
- Le rapport a été signé par les auditeurs avant d'obtenir les commentaires de l'audit, ce qui aurait permis de modifier beaucoup de commentaires sans objet ;
- Le rapport intitulé Audit organisationnel et financier, ne comporte rien d'organisationnel ;
- La durée standard d'un audit de cette nature, fait dans des conditions optimales, dans une compagnie de complexité moyenne et en fonctionnement, est généralement de 3 MOIS. Dans le cas d'espèce, étant donné la complexité du domaine aérien et la situation d'arrêt des opérations, il est techniquement et professionnellement difficile de comprendre que cet audit ait pu avoir lieu en seulement 3 SEMAINES.
- Le fait de retrouver la table des matières au milieu du rapport plutôt qu'au début, en plus d'erreurs dans la numérotation de certains chapitres (page 18), prouve à quel point le rapport d'audit a été un travail bâclé et non relu par ses auteurs.

1.2. Non-respect des normes internationales d'audit :

Contrairement aux allégations des auditeurs, en Page 17 de leur rapport, selon lesquelles ils respecteraient les normes d'audit, nous faisons les constats suivants :

- En application de la Norme ISA 210 (International Standard on Audit), « Accord sur les termes et conditions d'une mission d'audit », les auditeurs n'auraient pas dû accepter la mission d'audit financier d'ECAir, du fait que :
 - L'ensemble du personnel d'ECAir, y compris le personnel comptable, était indisponible du fait qu'il cumulait plus de 3 mois d'arriérés de salaires en décembre ; par conséquent les auditeurs savaient qu'ils ne pouvaient pas avoir les explications, informations et pièces comptables nécessaires pour effectuer l'audit comptable et financier selon les normes de la profession;
 - Les états financiers intermédiaires au 30 novembre 2016 n'étaient pas disponibles, encore moins ceux au 31 décembre 2016 ; par conséquent, en l'absence d'états financiers, les auditeurs savaient qu'ils ne pouvaient pas

avoir les éléments leur permettant d'apprécier sans équivoque la situation financière de la compagnie ;

- En acceptant de réaliser en décembre 2016 la mission d'audit financier d'ECAir au 30 novembre 2016 alors que les conditions minimales n'étaient pas réunies, les auditeurs ont donc sacrifié le respect de la déontologie et des normes professionnelles de l'IFAC (International Federation of Accountants), au profit de leurs honoraires.
- Dans le cadre de leur mission d'audit financier d'ECAir, les auditeurs n'ont pas respecté la Norme ISA 260, « Communication avec les responsables de la gouvernance », étant donné qu'ils n'ont pas communiqué le projet de rapport d'audit ni à la Direction Générale, ni au Conseil d'Administration. De ce fait, l'audit n'a pas été fait de manière contradictoire, la Direction Générale n'ayant pas eu la possibilité de donner des explications et des informations qui auraient pu permettre d'éviter de tromper les lecteurs du rapport d'audit avec des affirmations mensongères et infondées.
- Le fait de ne pas avoir mis à la disposition de la compagnie le projet de rapport, de le transformer en rapport définitif sans que l'audit ne se soit prononcé sur le projet, et de surcroît, de l'avoir partagé avec des tiers avant l'audit, constitue une grave entorse à la déontologie et aux normes ci-dessus mentionnées. Ce constat nous amène à penser que cet audit ne constituait pas un audit conventionnel, mais plutôt un audit à charge, une condamnation d'avance. La compagnie n'a pu avoir accès au rapport que plus de 45 jours après sa mise en circulation.

1.3. Impossibilité d'auditer des comptes non arrêtés

Dans le 4^e paragraphe de leur rapport (page 35), les auditeurs affirment que :

En raison des faits exposés ci-dessus, nous sommes d'avis que :

- les comptes de la Société ECAir ne sont pas réguliers et sincères et ne donnent pas une image fidèle du résultat des opérations de la période écoulée ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société au 30 novembre 2015 conformément aux règles et méthodes comptables édictées par le Système Comptable de l'OHADA (SYSCOHADA).
- Compte tenu des analyses effectuées, des insuffisances du contrôle interne et de la documentation comptable relevée en générale, les conditions de la fiabilisation des comptes provisoires du 30 novembre 2016, telle qu'elle devra être effective au 31 décembre 2016, ne sont pas réunies.
- La mise à jour des soldes comptables d'ECAir nécessite un travail d'inventaire et de reconstitution significatif et indispensable pour leur mise en conformité avec les principes et méthodes comptables.

Ces affirmations des auditeurs sont erronées et sont de nature à tromper le lecteur du rapport, car :

- C'est le compte de résultat qui permet de se prononcer sur l'image fidèle du résultat d'opération ; or en l'absence de cette composante des états financiers dressée par ECAir, l'exercice n'étant pas clos, les auditeurs ne sont pas en mesure d'émettre une opinion sur le résultat des opérations de la période concernée; ils ne peuvent pas émettre une opinion sur un document dressé par eux-mêmes (contraire à l'indépendance exigée par la déontologie) ;
- C'est le bilan qui permet de se prononcer sur la situation financière et du patrimoine ; or en l'absence de cette composante des états financiers dressée par ECAir, l'exercice n'étant pas clos, les auditeurs ne sont pas en mesure d'émettre une opinion sur la situation financière et du patrimoine de la compagnie ; ils ne peuvent pas émettre une opinion sur un document dressé par eux-mêmes (contraire à l'indépendance exigée par la déontologie) ;
- Les auditeurs sèment la confusion auprès du lecteur et du public par leur manque de professionnalisme, en faisant référence dans leur opinion aux comptes au 30 novembre 2015 ; nous ne savons plus s'ils ont travaillé sur les comptes au 30 novembre 2015 ou 2016 ; et on ne sait plus s'il s'agit de comptes provisoires ou définitifs pour eux ;
- Les auditeurs font état des insuffisances du contrôle interne, de la documentation comptable, et des conditions de « fiabilisation des comptes provisoires au 30 novembre 2016 », en faisant volontairement abstraction du contexte d'arrêt de l'exploitation de la compagnie et de la démobilisation du personnel depuis octobre 2016 pour non-paiement des salaires ; ils auraient du tout simplement se rendre compte que les conditions pour réaliser un audit sur le plan de la déontologie et des normes internationales d'audit n'étaient pas réunies, et que de ce fait, ils ne pouvaient pas obtenir les informations nécessaires pour évaluer le contrôle interne et le système comptable, et la qualité des comptes, étant donné que la compagnie était en arrêt d'activités ;
- Nous constatons que le rapport d'audit n'est pas daté (page 35). Or D'après la Norme ISA 700, le rapport de l'auditeur doit porter une date ; on ne sait donc pas à quelle date les auditeurs ont rassemblé les informations pour étayer aussi légèrement leurs conclusions.

1.4. Mauvaise lecture des réalités organisationnelles et fonctionnelles

En faisant fi de la question centrale de sous-financement, les auditeurs dans leur rapport d'audit ont argumenté que les problèmes de la société provenaient d'une mauvaise gestion caractérisée. Cet argumentaire perd toute sa crédibilité lorsqu'on y oppose les quelques faits ci-après :

- La bonne gouvernance d'entreprise est prouvée par la tenue régulière de réunions du conseil d'administration et du de l'Assemblée Générale ;
- La certification des comptes par Ernst & Young pendant cinq ans (**Annexe 1**);
- La mise sur pied de la compagnie sur la base des standards internationaux régissant les compagnies aériennes, avec l'assistance technique de Lufthansa Consulting et ensuite de CoEM;
- L'observation des bonnes pratiques et l'utilisation des outils modernes de gestion ;
- L'adoption d'une stratégie d'amélioration continue de la qualité du service, du personnel et de la gestion globale de la compagnie ;
- L'accent mis sur la formation des jeunes congolais dans ce secteur de pointe qu'est l'aviation etc...

L'ensemble de ces éléments, non exhaustifs, prouve à suffisance la bonne gouvernance, la bonne gestion et la bonne organisation de l'entreprise. Cela explique qu'ECAir ait pu se hisser en 5 ans, selon l'évaluation des experts internationaux du domaine aérien, au rang des compagnies aériennes les plus prometteuses d'Afrique.

1.5. Contexte aéropolitique

Les explications des auditeurs sur le contexte aéropolitique, dans la section 1.1.1 de leur rapport, sont trop sommaires et ne font pas assez le lien avec les décisions stratégiques prises par la compagnie, malgré l'hostilité du contexte aéropolitique à l'époque de la création de la société en 2011.

Il est en effet nécessaire de rappeler qu'après l'édification du nouvel aéroport international de Maya-Maya à Brazzaville, les autorités politiques avaient décidé de la création d'une compagnie aérienne pour mettre en valeur la nouvelle infrastructure, en y établissant un point d'éclatement de trafic (Hub) pour l'Afrique Centrale.

En 2011, l'agence nationale de l'aviation civile du Congo (ANAC) se trouvait à la fois sur la liste noire de l'Union Européenne et sur le site sécurisé de l'OACI. Ceci signifiait qu'une compagnie dont les avions étaient immatriculés au Congo, ne pouvait effectuer que des vols domestiques.

La décision politique qui a prévalu à l'époque était de créer une compagnie aérienne nationale à vocation intercontinentale et capable de concurrencer des compagnies

établies comme Air France et Ethiopian Airlines, tout en procédant de manière parallèle aux réformes nécessaires de l'aviation civile.

En attendant, pour pouvoir opérer des vols hors des frontières du Congo et offrir un niveau d'opérations équivalente aux concurrents, il fallait adopter un modèle temporaire, connu et commun dans le milieu de l'aviation, dénommé ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance). Selon ce modèle, l'exploitation des avions, leur suivi de navigabilité, la gestion des équipages, l'entretien et le maintien des assurances sont sous-traités à un opérateur tiers, qui effectue les vols sous une immatriculation étrangère, non reprise sur la liste noire, tandis que la commercialisation desdits vols est effectuée par ECAir. Ce modèle, très coûteux en exploitation, était le seul moyen pour une compagnie congolaise de desservir l'étranger sans être frappée des restrictions de la liste noire, qui n'a par ailleurs toujours pas été levée aujourd'hui (alors que le premier plan d'affaires de la compagnie avait comme prémice que le pays allait sortir de la liste noire après deux années d'exploitation, à savoir en 2013).

1.6. Financement de la compagnie

- En ce qui concerne le financement de la compagnie, les chiffres présentés par les auditeurs sont simplement faux. L'Etat congolais et ECAir ont signé deux conventions de financement. Une première de 35 milliards de FCFA au moment du démarrage de la société en 2011, et une seconde de 300 milliards de FCFA en 2013.
- Ces conventions de financement étaient liées à des plans d'affaires bien spécifiques. La première convention de financement a été totalement exécutée, en respect de son plan d'affaires, à savoir la création de la compagnie avec trois avions (deux Boeing 737-300 et un Boeing 757-200), afin de desservir des lignes domestiques, régionales et Paris.

La seconde convention qui couvrait la période 2013-2016 a été exécutée aux deux tiers, le sous-financement se chiffrant à 83 milliards de FCFA. Le plan d'affaires adopté en 2013 a bel et bien été respecté par la compagnie, car il consistait en l'achat de trois avions supplémentaires et en la location d'un Boeing 767-300, en plus de l'acquisition de deux Boeing 787 *Dreamliner*. Les trois avions ont pu être achetés et mis en exploitation en 2014 et 2015 respectivement (deux Boeing 737-700 et un Boeing 757-200) et le Boeing 767-300 a été loué et mis en exploitation début 2015. Un des *Dreamliner* a également été financé à moitié.

- Il convient de noter que la plupart des débours effectués sous la seconde convention se faisaient non pas selon la cadence du calendrier et des montants des débours convenus, mais avec des retards importants qui avaient un impact opérationnel direct sur le plan de croissance de la compagnie. Ainsi la compagnie n'a jamais pu mettre en exploitation simultanée ses quatre Boeing 737, ce qui avait un impact direct sur sa planification pour amener le hub de

Brazzaville à maturité ; avec pour conséquence un impact négatif sur le volume d'affaires.

- A partir de mi-2015, la situation économique du pays devenue encore plus difficile, a davantage accentué le sous-financement, paralysant le développement de la compagnie qui se trouve désormais non plus en mode de croissance mais en mode de survie et en cessation de paiement de ses fournisseurs. Objet de poursuites judiciaires par certains créanciers, la compagnie, tant bien que mal, a réussi pendant de nombreux mois à maintenir la voilure, la taille et le niveau de services tel que demandé par son actionnaire, au prix toutefois de dettes d'investissement et de fonctionnement croissantes. Cette situation a finalement mené à la suspension des activités en octobre 2016.
- Dans ce contexte, il convient de noter que les 20 milliards de FCFA de la BDEAC qui ont été octroyés en mai 2016, avec plusieurs mois de retard, devaient faire partie d'un financement de 60 milliards de FCFA que la compagnie avait cherché à lever via un emprunt obligataire sur le marché sous régional. Les 20 milliards de FCFA ont certes satisfait une partie des besoins mais ne pouvaient permettre d'assurer la pérennité de la compagnie. En effet, ces 20 milliards n'ont pas permis de couvrir intégralement : le basculement total vers des opérations en exploitation propre (opérations TN ou TNisation) ; le remboursement des dettes financières ; le paiement des dettes dues à PrivatAir et aux compagnies de maintenance pour libérer les avions retenus en Europe ; le paiement des dettes fournisseurs dans toutes les escales pour la continuité de l'exploitation.
- Malgré cela, tout ce qui a été demandé dans le cadre des deux plans d'affaires pour le lancement de la société a bel et bien été réalisé. En ce qui concerne la maîtrise et la réduction des coûts, la compagnie était déjà très avancée dans le processus de TNisation, qui devrait permettre à la compagnie de réduire ses charges d'exploitation et atteindre son seuil de rentabilité très rapidement. Ceci explique d'ailleurs pourquoi l'ensemble des contrats ACMI avec PrivatAir avaient été résiliés, et que malheureusement seul le délai de résiliation du contrat pour l'exploitation du Boeing 767 était encore en cours à fin octobre 2016 (trois des six mois de préavis étaient écoulés), lorsque la compagnie a dû suspendre ses activités.

1.7. Absence de benchmarking

Dans leurs analyses financières, les auditeurs ont omis de faire du benchmarking pour apprécier objectivement les performances financières (et même opérationnelles) d'ECAir ; ils auraient dû comparer les résultats d'ECAir avec :

- ceux prévus dans le plan d'affaires initial d'ECAir ;

- ceux des compagnies aériennes africaines sur environ la même période d'exploitation (cinq ans) et dans la même région (CAMAIR-Co et CEIBA par exemple, qui seraient en faillite si elles ne continuaient pas à être subventionnées par leurs Etats) ;
- ceux des compagnies aériennes africaines en général ; selon IATA : les pertes totales des compagnies aériennes africaines étaient de – 800 millions USD (400 milliards FCFA) en 2014, -900 millions USD (450 milliards FCFA) en 2015 et - 800 millions USD (400 milliards FCFA) en 2016 (voir page 2 IATA Economic Performance of the Airline Industry).

Au constat des statistiques ci-dessus, les auditeurs auraient honnêtement conclu que la situation financière d'ECAir était en phase avec son niveau de financement (lui-même devant toujours être analysée, en rapport avec le business plan y relatif).

1.8. Compétence des cabinets désignés pour réaliser l'audit

- Il est important de rappeler le fait que les comptes de la compagnie ont été certifiés depuis le début par Ernst & Young (2011-2015), notre commissaire aux comptes et que les réunions du Conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale pour l'approbation de ces comptes se sont toujours tenues aux dates appropriées. Ernst & Young a souvent effectué des revues semestrielles, en plus des revues annuelles obligatoires. Ce fait démontre à suffisance le sérieux du suivi du Conseil d'Administration et de la gouvernance d'entreprise. Seuls les comptes de l'année 2016 n'ont pas été arrêtés pour les raisons déjà énoncées d'interruption des activités. Ernst & Young reste, jusqu'à preuve du contraire, une des quatre grandes signatures de l'audit mondial (communément appelées 'Big Four').
- À contrario, les deux cabinets désignés, non seulement ne sauraient être érigés au même niveau de réputation que Ernst & Young, mais ne possèdent pas assez d'expérience en matière d'audit de compagnies aériennes. Pendant les séances de travail, l'inexpérience des auditeurs ainsi que leur méconnaissance du secteur de l'aviation paraissait toute a fait évidente.

1.9. Limitation des pouvoirs du DG et du DGA

Les auditeurs font une fois de plus preuve d'une méconnaissance totale du secteur du transport aérien, en s'insurgeant dans leur rapport sur l'absence de limitation des pouvoirs d'engagement et de décaissements du DG et du DGA ; Or en leur qualité de Dirigeant Responsable auprès des autorités aéronautiques, le DG/DGA, ne doivent pas être limités au risque de compromettre la sécurité des avions et des passagers (cf. Réglementation du transport aérien).

Le DG et le DGA travaillent dans le cadre des budgets approuvés par le Conseil d'Administration. Les dépassements budgétaires occasionnels sont expliqués et sont

souvent occasionnés par les AOG (Aircraft on Ground), cas imprévus de pannes d'avions qui du fait de leur nature ne peuvent attendre, par les fluctuations des prix du carburant sur le plan international.

1.10. Objet de la mission

1.10.1. Concernant le diagnostic financier

Ce diagnostic devait, conformément aux termes de référence, permettre de :

- Déterminer le niveau d'endettement de la Société au 30 Novembre 2016
- Evaluer les engagements à échoir à moins d'un an
- Analyser les ratios financiers de la société
- Revoir les coûts avions et les lignes exploitées.

Ce travail devait permettre d'apporter à notre société des outils tant financiers que stratégiques pour permettre à la société de faire face à ses engagements sociaux et commerciaux et, faciliter le redécollage sur la base d'un plan stratégique clair.

Mais au vu du travail effectué par les auditeurs, il semble que ce diagnostic n'en soit point un, et n'apporte aucune réponse aux termes de référence, car au lieu de respecter ces derniers, les auditeurs se sont convertis en « Commissaire aux comptes » sur des comptes non arrêtés, donc non analysés, à cause de l'arrêt des activités de la société depuis le mois d'octobre 2014.

Nous rappelons que lors des différentes réunions du conseil d'Administration, la Direction générale a fourni tous les éléments relatifs au diagnostic susmentionné avec les urgences et implications juridiques, opérationnelles et financières.

Nous sommes tentés de nous poser la question sur l'objectif réel de cet audit qui n'a pu apporter de solutions conformément au travail demandé dans les termes de référence.

1.10.2. Concernant le diagnostic organisationnel

Force est de constater qu'aucune recommandation pertinente n'est sortie du travail des auditeurs.

Le diagnostic organisationnel consiste à évaluer l'efficacité organisationnelle de tous les départements ou fonctions de l'entreprise et à proposer des pistes d'amélioration selon les résultats. Au moyen de rencontres et d'investigations, ce diagnostic issu du processus de conseil en management, permet d'identifier les forces et les faiblesses, d'élaborer des recommandations, de dresser un plan d'actions et un calendrier de réalisation.

Après lecture du rapport, nous constatons que:

1. La démarche entreprise par les auditeurs ne correspond pas à celle d'un diagnostic organisationnel classique tel que mentionné ci-dessus;
2. Leurs conclusions ne peuvent être pertinentes car n'émanant pas de l'analyse d'une entreprise en état de fonctionnement normal, l'ensemble du personnel étant quasiment absent et les systèmes de l'entreprise étant en arrêt total;
3. Aucun plan d'action susceptible d'être une valeur ajoutée pour l'entreprise n'a été proposé.

1.10.3. Concernant le business plan

Force est de constater que le Business Plan de la compagnie n'a fait l'objet d'aucune analyse approfondie de la part des auditeurs. Aucune revue des scénarii proposés au conseil d'administration par la direction générale n'a été faite.

Depuis plus d'un an, la direction générale n'a cessé d'apporter différents scénarii de business plan avec des options aussi claires que concises, dans le souci d'optimiser les opérations d'ECAir afin de les rendre rentables et pérennes, pour continuer à propulser le projet de société du Président de la République.

En effet, depuis que l'aviation civile Congolaise est sortie du site sécurisé de l'OACI, la compagnie s'est engagée dans un processus de « TNisation » (Immatriculation de ses avions au Congo), en arrêtant de manière progressive ses contrats avec ses opérateurs extérieurs (Privatair, JetAirFly).

Avec les réformes entreprises par l'ANAC, la TNisation des avions d'ECAir est rendue possible et la compagnie devrait dorénavant opérer avec des coûts d'exploitation beaucoup plus faibles, et atteindre plus rapidement le seuil de rentabilité.

Le fait que les auditeurs ne prennent pas en considération ces facteurs importants, rend leurs analyses inadaptées aux réalités de l'entreprise.

2. OBSERVATIONS DETAILLEES SUR LE RAPPORT D'AUDIT

2.1. Introduction

2.1.1. Examen des comptes

Tout d'abord, nous référant à la page 17 du rapport d'audit, il est erroné de parler de « l'exercice clos au 30 novembre 2016 », étant donné que l'exercice financier et comptable d'ECAir est clos au 31 décembre 2016 ; cette fausse affirmation a pour objectif d'induire les lecteurs en erreur en leur faisant croire qu'ils ont travaillé sur des comptes annuels, alors qu'il s'agit de comptes d'une période intermédiaire de 11 mois de l'exercice comptable;

Par ailleurs les auditeurs affirment bien qu'ils ont « examiné les comptes provisoires » ; leurs travaux n'ont donc pas été effectués sur les comptes définitifs, ni sur les états financiers de la compagnie ; sur ces bases, les auditeurs induisent les lecteurs de leur rapport en erreur en tirant des conclusions sur des comptes provisoires, intermédiaires, sans états financiers.

2.1.2. Responsabilités de la Direction Générale

La manière dont la Direction Générale assume ses responsabilités évoquées par les auditeurs en page 17 du rapport d'audit, est évaluée exercice par exercice, par le Conseil d'Administration et le Commissaire aux Comptes, ce qui a été régulièrement fait au cours des exercices précédents de 2011 à 2015. L'évaluation de la manière dont la Direction Générale s'acquitte de ses responsabilités sur les comptes et les états financiers ne peut se faire qu'après la clôture de l'exercice le 31 décembre, étant donné que plusieurs opérations et écritures comptables ne peuvent être faites qu'à la clôture de l'exercice (telles que les amortissements, provisions, dépréciation, la comptabilisation des billets non utilisés, etc.), et les états financiers sont dressés à la clôture de l'exercice le 31 décembre.

Les auditeurs ne sont donc pas en situation d'apprécier au 30 novembre 2016, la manière dont la Direction Générale s'est acquittée de ses responsabilités en matière de comptes et d'états financiers, étant donné que l'exercice n'était pas encore clôturé, à moins de vouloir là encore induire en erreur les lecteurs du rapport d'audit.

2.2. Organisation et contrôle interne

2.2.1. Séparation des tâches (CoEM)

Contrairement à ce que prétendent les auditeurs dans le chapitre 2.1.1.2, les chefs de projet de CoEM n'occupaient pas l'ensemble des postes de direction d'ECAir (à l'exception du poste de Directeur Général). Ainsi, au niveau n-1, les fonctions de Directeur Financier et Comptable, Directeur des Ressources Humaines, Directeur Operations de Vol, Directeur Technique et Responsable Formation ne sont pas occupés par des ressources CoEM.

Dans le cadre d'une responsabilisation de ressources internes, à l'exception du Directeur Financier et Comptable et le Directeur des Ressources Humaines qui n'ont jamais été des ressources CoEM, il convient de noter que les postes suivants ont été repris par des ressources ECAir aux dates suivantes :

- 1) Directeur Opérations de Vol : août 2014 ;
- 2) Directeur Technique : janvier 2015 ;
- 3) Responsable Formation : août 2014 ;

Il en ressort ainsi un déphasage graduel de ressources CoEM en faveur de ressources ECAir pour certaines fonctions de direction d'ECAir. Ce déphasage visait une responsabilisation de ressources internes, mais aussi évidemment une réduction des charges.

Comme indiqué lors des entretiens avec les auditeurs, les services ad hoc de CoEM étaient retenus de commun accord entre le Directeur Général et Monsieur Marco Villa, sans intervention du Directeur Général Adjoint. Conscient de l'existence d'un conflit d'intérêt potentiel, ni le Directeur Général Adjoint, ni d'autres ressources CoEM intervenaient dans le choix ou le nombre du ressources CoEM mis à disposition d'ECAir.

La remarque des auditeurs concernant une surfacturation potentielle est dès lors complètement non-fondée. Au contraire, il convient de noter que CoEM a fourni sur la totalité de sa mission 10.969 jours de prestations ad hoc (qui est le nombre repris dans les tableaux contresignés par ECAir), alors que CoEM n'a facturé que 9.810 jours de prestations ad hoc. Ce différentiel s'explique par le fait que certains consultants ad hoc ont été mis à disposition d'ECAir par CoEM à leur coût réel, et donc sans provision pour dépenses ni marge aucune pour CoEM, dans le cadre d'un rabais commercial convenu entre ECAir et CoEM.

2.2.2. Nomination et rémunération du Directeur Général Adjoint

En ce qui concerne le prétendu surcoût engendré par le double emploi du Directeur Général Adjoint énoncé dans le chapitre 2.1.1.3 du rapport d'audit, il convient de noter que celui-ci est amplement compensé par la mise à disposition par CoEM d'une cinquième ressource fixe, à savoir le Directeur Stratégie et Développement Marco Villa, sans facturation additionnelle.

Il convient également de noter que le Directeur Général Adjoint combinait sa fonction avec celle de Directeur d'Exploitation (COO) jusqu'au 31 décembre 2015, sans facturation additionnelle.

2.3. Contrôle des comptes

2.3.1. Emprunts à long terme

➤ Emprunt BGFI

Concernant les différents débloquages liés au décaissement, lors de nos entretiens avec les auditeurs, nous avons apporté les preuves que le virement de FCFA 20.000 000 000 a été effectué au profit du Trésor Public sur instruction du Ministère en charge des Finances de l'époque. En l'absence immédiate des documents concernant ce virement, nous avons expressément demandé à la banque de nous apporter la justification dudit virement. A cet effet, la banque avait mis à disposition le Swift et l'impression écran montrant bien qu'il s'agissait d'un retour de fonds au Trésor Public. Ceci, a été mis à la disposition des auditeurs. **(Annexe 2)**

Concernant l'objet de l'emprunt BGFI, cet emprunt vient palier au retard de financements de l'Etat pour respecter la convention de financement initialement signée. Ces fonds avaient servi à financer l'activité entière de la société, selon les besoins actuels qu'il s'agisse d'exploitation, de fonctionnement ou d'investissement.

Concernant le montant de FCFA 1 milliard prévu à titre de prélèvement mensuel du compte SNPC vers le compte ECAir, la convention BGFI BANK prévoit en effet un prélèvement mensuel de FCFA 304 millions par tranche de FCFA 10 milliards, soit un total de FCFA 913 millions par mois sur l'emprunt total de FCFA 30 milliards, au lieu du milliard prévu chaque mois pour le remboursement, soit un différentiel de de FCFA 87 millions dans la comptabilisation et non un différentiel de comptabilisation de FCFA 696 millions évoqué par les auditeurs.

➤ Emprunt LCB

Il s'agit d'un emprunt contracté en 2016. Les écritures relatives aux opérations des intérêts de cet emprunt se justifient dans nos états de rapprochement, qui pourtant ont bien été remis aux auditeurs. **(Annexe 3)**

➤ **Emprunt BSCA**

Concernant les conditions d'utilisation prévues de cet emprunt, l'observation des auditeurs est incompréhensible et n'est pas fondée ; les auditeurs ne devraient pas se substituer aux décisions de la Direction Générale et du Conseil d'Administration. **(Annexe 4)**

Voici encore une preuve que les auditeurs n'ont pas bien analysé les documents mis à leur disposition (relevé bancaire et convention de prêt).

Dans le relevé bancaire, nous constatons au crédit du compte un montant de 11 200 000 000 FCFA qui représente le remboursement du principal 10 000 000 000 FCFA du prêt et 1 200 000 000 FCFA, à titre d'intérêt tandis que dans le commentaire des auditeurs, on parle de 10 000 000 000 FCFA et 200 000 000, soit un écart de 1 000 000 000 qui montre le manque d'analyse de la part de nos auditeurs. Par contre dans la convention de prêt il est dit que le taux applicable à cette opération est de 11% soit un montant 1 100 000 000 et un écart de 100 000 000, défavorable à ECAir.

En attendant que les avis de crédit correspondant au remboursement et au calcul des intérêts inscrits dans le compte bancaire ECAir soient mis à notre disposition par la banque, ces montants font l'objet de suspens bancaires dans notre état de rapprochement bancaire au 30 novembre 2016.

➤ **Emprunt Etat Congolais**

Le solde de l'emprunt Etat au 31 décembre 2015 a été intégralement abandonné, sur proposition du Conseil d'Administration et décision de l'Assemblée Générale. Ce qui est évident c'est qu'au 30 novembre 2016, le solde du compte ne puisse correspondre qu'aux paiements reçus courant 2016 de la BDEAC et du Trésor Public. Tout autre écart à ressortir serait non raisonnable.

L'augmentation du capital avait été de FCFA 65.000.000.000, puisque le capital social avait été remis à zéro d'abord par une opération de réduction de capital. Nous ne comprenons pas l'observation des auditeurs. Les documents relatifs aux décisions d'abandon de créance sont disponibles à la Direction Générale du Portefeuille Public ; cette information a pourtant été donnée aux auditeurs qui l'ont volontairement ignorée. **(Annexe 5)**

➤ **Emprunt RPK Capital management LLC.**

ECAir estime avoir communiqué suffisamment d'informations aux auditeurs pour prouver que les différents virements dont il est question dans ce chapitre ont effectivement eu lieu, également puisqu'ils ont culminé dans la livraison du Boeing 787 *Dreamliner* par Boeing, ainsi que dans l'obtention d'un différé de remboursement du crédit-pont.

Les paiements sont effectués directement entre RPK et Boeing, et ECAir comptabilise l'emprunt sur la base du contrat entre ECAir et RPK (**Annexe 6**).

Les auditeurs semblent ne pas comprendre la structure de ce financement international habituel dans l'industrie de l'aviation, pour le financement des avions. Par ailleurs, les auditeurs omettent d'indiquer la date à laquelle les intérêts de retard ont été supportés par ECAir.

2.3.2. Immobilisations

➤ **Matériel de transport : aéronefs.**

Le montant de la valeur indiquée de FCFA 46 547 345 072 représente le solde du compte d'acquisition du matériel aérien (les avions) au 31 décembre 2015.

ECAir a acquis certains de ses aéronefs auprès de PrivatAir comme tiers externe, avec l'accord du Conseil d'Administration et du Gouvernement. Les documents justifiant ces transactions sont disponibles.

Les détails de paiement des acquisitions (factures, preuves de paiement, photographies des aéronefs sur le tarmac de Maya-Maya) des six aéronefs figurant dans le patrimoine de la société sont disponibles, et avaient bien été remis aux auditeurs. Une fois de plus, il est difficile de comprendre pourquoi ces derniers n'en font pas mention dans le rapport. (**Annexe 7**)

➤ **Acquisition du Boeing 787 Dreamliner**

Les informations précises et claires ont été apportées par la Direction Générale aux auditeurs, et les pièces justificatives de l'acquisition du Dreamliner sont disponibles, sinon comment RPK aurait pu financer cet avion auprès de Boeing ? Cependant, force est de constater que les auditeurs ne les ont pas prises en compte, afin d'induire le lecteur du rapport d'audit en erreur. (**Annexe 8**)

➤ **Avances et acomptes versés sur immobilisations**

Le détail relatif à ces avances est disponible ainsi que les preuves de paiements et factures accompagnant les opérations comptabilisées dans ce compte ; ceci est encore une preuve que les auditeurs n'ont pas fait leur travail dans le respect de la déontologie et des normes de la profession.

➤ **Immobilisations en cours (Bateau)**

Les preuves de paiement de ce bateau sont disponibles. Cependant, la livraison n'étant pas encore effective, l'équipe comptable a bien l'intention de reclasser, au 31 décembre 2016, le bateau en immobilisation en cours. En effet, le bateau sera livré une fois qu'ECAir complètera les frais de transport.

➤ **Dépôts et cautionnement**

Tous les documents y relatifs sont entièrement disponibles dans le système comptable, actuellement verrouillé par le fournisseur, conséquence de l'arrêt de l'exploitation.

2.3.3. Créances et dettes d'exploitation

➤ **CoEM SA**

Ceci est une autre évidence de la méconnaissance de l'activité aérienne par les auditeurs. ECAir étant à son pic d'activité entre 2014 et 2015, l'augmentation de la flotte implique un coût d'assistance technique plus important.

En ce qui concerne les montants facturés par CoEM pour les services de consultance, il convient de noter que ces montants sont en moyenne de 30% moins chers que le cabinet Lufthansa Consulting, précédemment employé par l'Etat (Les services de Lufthansa Consulting ont été utilisés de 2006 à 2011 par l'Etat, et par ECAir de 2011 à 2012).

A titre informatif, les taux journaliers moyens facturés par des cabinets de consultance internationaux sont repris ci-après :

- CoEM : 1.500 EUR par jour ;
- Lufthansa Consulting : 2.000 EUR par jour ;
- Seabury (consultants aériens) : 2.000 USD par jour ;
- Accenture (2010) : 1.530 EUR par jour ;
- CapGemini (2010) : 1.650 EUR par jour ;
- Booz Allen & Hamilton : 3.100 EUR par jour ;
- Bain (2010) : 3.800 EUR par jour ;
- Boston Consulting Group : 4.000 EUR par jour ;
- McKinsey (2010) : 6.000 EUR par jour.

L'introduction de ressources ad hoc pour ECAir suivait un processus entièrement transparent. Si ECAir, par la personne de la Directrice Générale, identifiait un besoin pour une expertise spécifique, vu la croissance d'ECAir d'une part et le manque d'expertise disponible en interne d'autre part, ECAir et CoEM développaient conjointement une description de fonction et CoEM proposait différents consultants potentiels à ECAir dont les compétences répondaient aux tâches requises dans la description de fonctions. Le consultant CoEM retenu par ECAir disposait évidemment de ladite description de fonction détaillée, telle que définie en accord avec ECAir et contresignée par ce dernier. Cette description de fonction était entérinée dans une annexe au contrat entre ECAir et CoEM.

En ce qui concerne la remarque des auditeurs quant à l'absence de rapports de mission des experts, il convient de noter que la majorité des experts étaient repris dans

l'organigramme de la compagnie et y œuvraient côte à côte avec les ressources internes d'ECAir. Dans la mesure du possible et au vu de la nature de leurs fonctions respectives, la productivité desdits experts devrait dès lors être analysée sur base de documents, e-mails, manuels, fichiers et méthodologies produites et développées au sein de la compagnie, ainsi que sur base de leurs fiches de présence (en jours/hommes) signées par la Directrice Générale.

Dans l'hypothèse exceptionnelle où des ressources ad hoc effectuaient des missions de courte durée (par exemple dans le service achats ou dans le financement d'avions), des rapports de mission étaient effectivement produits et sont disponibles sur demande.

En ce qui concerne la remarque des auditeurs selon laquelle CoEM aurait facturé environ 5.000.000.000 FCFA en 2015, il convient de préciser que ce montant facturé est en réalité 4.500.000.000 FCFA. Une fois de plus, on constate une propension des auditeurs à faire une présentation défavorablement biaisée de certaines transactions. Dans cette illustration, le montant est exagéré et la période correspond à l'année la plus lourde. Cette année 2015 a été l'année pendant laquelle la demande pour du support ad hoc était le plus élevé, vu le taux de croissance et le développement rapide de la compagnie en 2015 (mise en ligne du Boeing 767, ouverture de nouvelles lignes, suivi du chantier B787 *Dreamliner* par un expert dédié etc.).

Après vérification auprès de notre fournisseur, CoEM confirme ne pas avoir reçu une demande de confirmation de tiers à son égard. La dette d'ECAir telle que reprise dans les livres de CoEM s'élève à 2.476.400.000 FCFA, au 30 novembre 2016.

➤ **Dette fournisseur PrivatAir**

Contrairement à ce qui est avancé par les auditeurs, dans le chapitre 2.2.3.2 du rapport d'audit, ECAir n'accepte pas la déclaration selon laquelle les facturations de PrivatAir ne seraient pas détaillées, conformément aux termes des contrats.

Comme amplement expliqué aux auditeurs, quoique les factures soient bien détaillées, ECAir en conteste une partie, raison pour laquelle la compagnie se retrouve actuellement en litige contre PrivatAir devant différents tribunaux, notamment au sujet des factures contestées.

Etant donné le grand nombre de factures (plus de 400) et les litiges en cours, les auditeurs avaient été invités, avant la publication de leur rapport d'audit, à échanger davantage avec ECAir et ses experts quant aux questions spécifiques qu'ils auraient pu avoir sur certaines factures.

➤ **Autres dettes fournisseurs**

Le rapport d'audit ne mentionne pas en annexe le détail desdits tiers avec lesquels ECAir travaillerait sans contrat formalisé.

De plus, en l'absence de contrat formalisé, les auditeurs pouvaient s'assurer de l'exhaustivité et de la réalité des dettes, en s'appuyant sur les factures et les services rendus.

Les confirmations de solde fournisseurs n'étant pas concluantes, les auditeurs, quoiqu'ayant accepté la responsabilité de réaliser un audit dans des conditions techniquement impossibles, auraient dû mettre en œuvre des procédés d'audit alternatifs conformément aux techniques et normes d'audit en vigueur sur le plan international, au lieu de faire de rédiger des conclusions erronées et induire ainsi les lecteurs du rapport d'audit en erreur.

➤ **Avances et acomptes versés aux fournisseurs**

Les confirmations de solde fournisseurs n'étant pas concluantes, les auditeurs, quoiqu'ayant accepté la responsabilité de réaliser un audit dans des conditions techniquement impossibles, auraient dû mettre en œuvre des procédés d'audit alternatifs conformément aux techniques et normes d'audit en vigueur sur le plan international, au lieu de faire de rédiger des conclusions erronées et induire ainsi les lecteurs du rapport d'audit en erreur.

➤ **Créances clients**

Les contrats relatifs à BSP, clients GSA et client corporate sont disponibles. Toutefois, nous précisons que la confirmation de solde ne représente pas l'unique procédure de validation des comptes clients. Les auditeurs, quoiqu'ayant accepté la responsabilité de réaliser un audit dans des conditions techniquement impossibles, auraient dû mettre en œuvre des procédés d'audit alternatifs conformément aux techniques et normes d'audit en vigueur sur le plan international, au lieu de faire de rédiger des conclusions erronées et induire ainsi les lecteurs du rapport d'audit en erreur.

➤ **Avances reçues des clients**

Dans le chapitre 2.2.3.7 du rapport d'audit, les auditeurs ont démontré une totale méconnaissance de la comptabilité des compagnies aériennes, en affirmant que le compte « Avances reçues de clients », qui représente les billets émis et non utilisés de FCFA 3 663 123 663 au 30 novembre 2016, qu'ils n'ont pas reçu l'état nominatif des clients, que le compte n'était ni analysé ni ventilé par antériorité, alors que toutes les informations détaillées se trouvent dans une comptabilité auxiliaire appelée comptabilité des recettes commerciales.

Si les auditeurs avaient mis en œuvre un niveau approprié de diligences professionnelles, en se rapprochant de la Direction Générale, ils n'auraient pas démontré dans leur rapport d'audit un tel niveau de méconnaissance des spécificités comptables des compagnies aériennes.

➤ **Dettes sociales**

Les auditeurs auraient dû tout au moins demander à se rapprocher du service des ressources humaines d'ECAir, quoique la compagnie soit en cessation d'activité, afin de disposer du détail de calcul des salaires pour les mois impayés et faire des rapprochements et des analyses sur la base des journaux de paie etc. Cette demande minimale, ou encore moins le travail élémentaire de base, n'a pas été fait par les auditeurs, les conduisant à des conclusions erronées et sans fondement.

➤ **Caisse régie d'avance (Personnel)**

Selon les auditeurs, dans le chapitre 2.2.3.9 du rapport d'audit, le solde du compte caisse régie d'avance (personnel) au 30 novembre 2016 s'élève à FCFA 2 191 620 852 ; pourtant le tableau détaillé qu'ils joignent dans leur rapport pour étayer leur affirmation donne un montant total de FCFA 4 956 308 488, qui ne correspond curieusement pas au solde du compte au 30 novembre 2016 de FCFA 2 191 620 852, soit une erreur matérielle de FCFA 2 764 687 636.

Ce tableau, en effet démontre au minimum un manque crucial d'analyse du détail de ce compte dans le grand livre, de la part des auditeurs. En l'occurrence, d'une part, les auditeurs n'ont pris en compte que les mouvements au débit (paiements) ; d'autre part, les libellés qui apparaissent sont trompeurs et absolument PAS liés aux transactions énoncées dans le compte.

En effet, dans leur tableau détaillé, les auditeurs affichent « Vidange de 4 véhicules ECAir » pour un montant de FCFA 523 227 432 payé le 1^{er} septembre 2016 ; une telle affirmation qui voudrait faire croire que le coût moyen des vidanges des véhicules d'ECAir est de FCFA 130 806 858, soit le prix d'achat de 5 véhicules ; qui peut croire à une telle incongruité ? Pourquoi les auditeurs n'ont-ils tout simplement pas interrogé la Direction Générale d'ECAir sur ce point et les autres comme l'exige la déontologie professionnelle en audit ? Comment ECAir aurait-il pu payer une telle somme le 1^{er} septembre 2016, alors que la compagnie n'avait plus de fonds pour fonctionner ?

Il en va de même pour les sommes reprises dans le tableau comme avances au DGA Johan Maertens pour un prétendu montant total de 796.655.263 FCFA entre avril 2015 et mai 2016, en cinq montants séparés. Le DGA n'a pas perçu d'avances mais uniquement des remboursements, pour des dépenses de la compagnie engendrées sur la carte de crédit personnelle du DGA. Cette carte était mise à disposition d'ECAir en cas de nécessité ou urgence puisque ECAir ne disposait pas de sa propre carte de crédit. Il s'agit de frais divers dont entre autres des frais d'hôtel équipages, l'achat de carburant pour le vol de convoyage du Boeing 737-700 JJI depuis les Etats-Unis, les coûts mensuels de la messagerie électronique pour l'ensemble de la compagnie et le paiement de la réparation d'une pièce d'avion (APU). Il s'agit d'un montant total de 133.317.568 FCFA entre avril 2015 et aujourd'hui, remboursé en au moins seize montants séparés.

Au-delà de toute considération professionnelle et éthique de la part des auditeurs, la publication de ce tableau erroné pose un énorme préjudice vis-à-vis du personnel y évoqué.

➤ **Dettes fiscales**

Les auditeurs, quoiqu'ayant accepté la responsabilité de réaliser un audit dans des conditions techniquement impossibles, auraient dû mettre en œuvre les procédures alternatives pour s'assurer de l'exhaustivité du montant, n'ont pas été effectuées notamment l'obtention du détail des comptes pour approfondir l'analyse. Les confirmations de solde en matière de dettes fiscales n'aboutiront jamais avec l'administration fiscale. Les auditeurs devront donc revoir leur stratégie de validation de ces dettes, notamment à travers les pièces justificatives des transactions qui y ont été comptabilisées.

2.3.4. Trésorerie

➤ **Opérations bancaires non encore justifiées**

Les auditeurs n'ont pas joint dans les annexes (contrairement à ce qui est mentionné dans leur rapport) ces opérations prétendument non encore justifiées ; le fait de n'avoir pas transmis ces informations à la Direction Générale d'ECAir afin qu'elle y apporte des réponses, constitue une grave entorse à la déontologie professionnelle en matière d'audit.

➤ **Caisses créditrices.**

Les auditeurs affirment avoir décelé des caisses créditrices sur des comptes provisoires au 30 novembre 2016, pourtant ils n'ont effectué aucun inventaire de caisse pour vérifier les soldes réels des caisses. En effet, l'entreprise étant déjà en arrêt, il n'y avait plus de possibilité de faire les inventaires de caisse avec les agences pour rationaliser les comptes dans le système comptable.

➤ **Réponse à la confirmation de soldes**

En l'absence de confirmation de solde, les auditeurs, quoiqu'ayant accepté la responsabilité de réaliser un audit dans des conditions techniquement impossibles, auraient dû mettre en œuvre des procédés d'audit alternatifs conformément aux techniques et normes d'audit en vigueur sur le plan international, au lieu de rédiger des conclusions erronées et induire ainsi les lecteurs du rapport d'audit en erreur.

3. CONCLUSION

Les auditeurs ont pris le risque de réaliser la mission d'audit d'ECAir dans des conditions qui auraient amené tout auditeur ayant un minimum de professionnalisme et de respect de la déontologie à se récuser ou à défaut, l'aurait amené à exiger un minimum de conditions préalables afin que l'audit se déroule dans un cadre professionnellement acceptable.

En effet, du fait des 3 éléments de contexte ci-après, l'audit sur les comptes provisoires d'ECAir au 30 novembre 2016 n'était pas professionnellement et techniquement réalisable en décembre 2016 :

- a) La compagnie était en arrêt d'activité depuis octobre 2016, donc les auditeurs ne pouvaient mettre en œuvre certaines de leurs diligences d'audit, telles que l'observation des opérations de la compagnie, afin de documenter une partie de leurs conclusions ;
- b) Le personnel de la compagnie est absent et *de facto* démobilisé depuis octobre 2016 à ce jour (mars 2017) du fait des arriérés de salaires impayés depuis août 2016 ; par conséquent, les auditeurs ne pouvaient pas obtenir les informations et les documents dont ils avaient besoin pour effectuer leurs diligences d'audit ;
- c) La comptabilité n'était pas à jour et les états financiers au 30 novembre 2016 n'étaient pas élaborés, du fait que l'exercice 2016 était encore ouvert (non arrêté), les transactions et opérations de l'exercice avaient un retard de traitement comptable pour cause de démobilisation du personnel ; par conséquent, cette limitation majeure était bien connue des auditeurs avant le début de leur mission ; ils avaient l'obligation professionnelle soit de se récuser, soit d'effectuer leur audit sur les comptes au 31 décembre 2015, car les comptes au 30 novembre 2016 étant provisoires et non à jour n'étaient tout simplement pas auditables en décembre 2016 au moment où ils ont effectué leur mission d'audit.

Par ailleurs, l'audit n'a pas été fait de manière contradictoire, c'est-à-dire que la Direction Générale d'ECAir n'a pas eu accès au rapport d'audit provisoire, et de ce fait, les auditeurs n'ont pas permis à la Direction Générale d'ECAir de donner ses réponses et explications aux points mentionnés dans le rapport d'audit.

Ce rapport d'audit n'a en effet pas été effectué avec le minimum de diligences professionnelles et de respect de la déontologie et des normes d'audit en vigueur sur le plan international. C'est donc un rapport d'audit orienté et biaisé qui semble avoir pour seul objectif d'orienter l'opinion des lecteurs vers des conclusions qui ne reflètent en rien l'image réelle de la compagnie, avec pour conséquence de nuire à la réputation de la Direction Générale et du Conseil d'Administration d'ECAir.

L'arrêt des activités est indiscutablement imputable au sous-financement, car le financement n'a pas suivi la même cadence que la mise œuvre du business plan. Les cinq années d'Etats financiers certifiés par Ernst & Young prouvent que la gestion de l'entreprise s'est faite de manière professionnelle et transparente.

En conclusion de ce qui précède, il paraît opportun que notre conseil d'administration saisisse les autorités de tutelle de ces cabinets d'audit, afin de leur demander d'investiguer les conditions dans lesquelles le prétendu audit financier et organisationnel de notre société s'est produit. C'est de notre responsabilité de reporter les faits ci-dessus énoncés, afin que les pratiques hors normes que nous avons observé ne continuent pas de prospérer.

SOMMAIRE DES ANNEXES

SOMMAIRE DES ANNEXES / REPONSES AU RAPPORT D'AUDIT FINANCIER ET OPERATIONNEL		
ITEMS	Objet	Description de la documentation
Annexe 1	Rapports d'audit du Commissaire aux comptes sur cinq ans	.Etats financiers certifiés des exercices 2011, 2012, 2013, 2014 et 2015
Annexe 2	Emprunt BGFI	.Copie de l'ordre de virement en faveur du Trésor Public. .Swift du virement. .Copie du bordereau de l'opération.
Annexe 3	Emprunt LCB	.Copie du relevé bancaire prouvant la reception des fonds
Annexe 4	Emprunt BSCA	.Convention d'ouverture de ligne de crédit Spot Relevés bancaires Décembre 2015 et Janvier 2016
Annexe 5	Emprunt Etat Congolais	.Tableau récapitulatif des fonds reçus de l'Etat (Relevé bancaire disponible)
Annexe 6	Crédit Pont RPK Capital	Contrat du Crédit Pont RPK Factures des intérêts courus
Annexe 7	Matériel aérien	.Contrat d'achat des aeronefs (JJB & JJC) .Factures et preuves de paiement des autres aeronefs acquis .Grand livre du compte matériel aérien justifiant le solde au 31/12/2015
Annexe 8	Acquisition Boeing 787 Dream liner	Factures et preuves de paiements