



Rechercher sur le site:

Recherche Google

 Web Memoire Online

[Consulter les autres mémoires](#) | [Publier un mémoire](#) | [Une page au hasard](#)

Organisation comptable des compagnies aériennes en RDC

par Dave BOKOTA KAMONY

Institut Supérieur du Commerce de Kinshasa

Traductions: Original: [fr](#) Source:
[Disponible en mode multipage](#)

A mes enfants,

Eddie et Loïc,

Et à toute ma famille,

Afin que se transcende et resplendisse,

Dans le profond respect du Très - Haut,

Même à travers les ronces et les épines,

Le goût, La saveur, Et l'attachement effréné

Vers les sentiers battus Et encore vierges

De la Connaissance.

DAVE BOKOTA.-

Kinshasa, le 28 mai 2001.-

AVANT - PROPOS

Au terme de notre cycle de licence en sciences commerciales et Financières de l'Institut Supérieur de Commerce, nous nous devons de remercier les autorités académiques, administratives et le corps professoral pour la formation que nous venons d'acquérir au cours de ce programme de licence en sciences commerciales et financières.

Nos sincères remerciements s'adressent en premier lieu au professeur KABUTA NGOMA et à l'assistant NSEKA MAKIADI, qui ont accepté, nonobstant leurs multiples occupations, la direction de ce mémoire.

Leurs conseils et recommandations nous ont été d'un précieux et incommensurable apport.

Nous témoignons aussi de notre reconnaissance à l'entreprise CONGO AIRLINES, en l'occurrence Messieurs Jean-François DEGAND, KIMONA Bononge, Joseph KAPAJIKA MWAMBA KASSONGA respectivement Directeur Financier, Directeur Financier Adjoint Chef de Division CPTE et BUDGET et Trésorier Général, avec lesquels nous avons eu quelques entretiens pertinents sur l'organisation comptable dans l'entreprise en général et en particulier dans les compagnies aériennes.

[Connaissances et Savoirs](#)

édite vos travaux universitaires : Mémoire, Thèse... Contactez-nous !
[www.connaissances-savoirs.com](#)

[Toute La Franchise](#)

Trouvez la franchise qui vous convient. Portail de la franchise.
[www.toute-la-franchise.com](#)

[Formation à la vente](#)

Séminaires de vente professionnels
Spécialistes d'animation des ventes
[www.jonquille-consulting.com](#)

[Emploi finance & banque](#)

Offres d'emploi en banque, finance & comptabilité
[www.eFinancialCareers.be](#)

[Rendement très performant](#)

Vos Investissements supra rentables Des revenus mensuels jusqu'à 50% !
[www.finanzasforex.com/NatFrance](#)

Annonces de parrainage par Google

Nos remerciements s'adressent également à Messieurs ABEDI ABD'ALLAH, Benjamin MABIALA et Guy KINZONZI qui, chacun à sa manière, ont contribué à l'élaboration et à la mise en forme de ce mémoire.

Enfin, notre profonde gratitude s'adresse à nos frères et soeurs, amis et collègues avec lesquels nous avons partagé ensemble les moments inoubliables pendant ce cycle de licence ou ceux qui de loin ou de près, d'une manière ou d'une autre, ont concouru à l'élaboration de ce mémoire.

Le bon sens est la chose au monde la mieux partagée (... Mais) ce n'est pas assez d'avoir l'esprit bon, le principal est de l'appliquer bien.

Descartes, Discours de la méthode.

L'administration ne constitue pas l'objet social de l'entreprise, mais que sa meilleure organisation reste indispensable à la bonne marche des affaires.-

MEYER J. , Economie et Or, Organisation de l'Entreprise, Edition DUNOD, Paris 1973, page 245

J. MEYER : sdfsrsrssh

INTRODUCTION

1. PROBLEMATIQUE ET HYPOTHESE DU TRAVAIL :

L'entreprise, unité économique de production, utilise les ressources le plus efficacement possible pour fournir les biens et les services aux tiers et de rémunérer équitablement ceux qui fournissent ces ressources. En effet, l'objectif poursuivi par l'entreprise est de gagner un rendement satisfaisant sur le capital employé par une compensation équitable payée pour l'utilisation du capital^{1(*)}. Non seulement, cela doit être complété par une organisation efficiente qui doit refléter cette motivation économique. Parmi les instruments liés à son organisation, la comptabilité, au-delà de sa mission réelle, apparaît actuellement comme l'instrument régulateur de l'entreprise. Par le fait qu'elle constitue une banque de données caractéristiques de sa situation et de son évolution, son organisation dévient comme le reflet de l'entreprise.

L'entreprise n'est pas seulement une entité génératrice de profits ou des pertes. Elle est essentiellement un agencement dynamique et durable d'hommes, de moyens techniques et de capitaux, organisé, en vue de l'exercice d'une activité économique débouchant sur la réalisation d'un produit brut, permettant d'attribuer des revenus bruts ou nets à tous ceux qui ont concouru à sa réalisation.

Avec la diversité des opérations et des flux de croissance, l'entreprise s'intègre dans un système global et doit fournir une image fidèle de ses actifs grâce au système de contrôle interne qui regorge le fonctionnement et l'organisation de ses comptes. C'est en même temps qu'il convient de souligner que par sa consolidation intérieure, l'entreprise est concernée par la comptabilité qui lui sert à la fois de système nerveux pour assurer sa permanence interne^{2(*)} et des moyens d'expression pour communiquer avec l'extérieur et réaliser les échanges nécessaires à sa continuité.

C'est dans ce sens qu'il convient de répondre à la question relative au rôle de la comptabilité dans une entreprise quelconque et s'assurer que l'organisation a forcément permis le fonctionnement harmonieux et cohérent de l'entreprise étudiée. Par le fait que notre étude de cas s'insère dans les réalités des entreprises aériennes, la tenue des comptes dans ces entreprises doit se conformer à certaines particularités propres à cette catégorie d'entreprise, que sont notamment la réglementation intérieure et aussi les règles de la législation comptable dans notre pays. A cet ensemble de pratique, nous serons amenés à retracer et interpréter certaines transactions indépendantes de la comptabilité

mais qui doivent s'insérer dans le plan d'organisation de l'entreprise étudiée.

C'est dans ce sens qu'après avoir mis en exergue l'étude de l'organisation comptable de l'entreprise qui fait l'objet de notre étude de cas que nous nous penchons sur l'hypothèse selon laquelle peut-on à l'instar de la comptabilité bancaire, de la comptabilité agricole, de la comptabilité des assurances, parler de la comptabilité aérienne ou des compagnies aériennes ? Notre réponse doit trouver sa justification sur un ensemble d'éléments qui s'apparentent à la spécificité des transactions bien définies et qui sous-tendent l'action et l'image fidèle des états comptables des sociétés aériennes. C'est à cette question que nous allons répondre en étudiant l'organisation comptable des sociétés aériennes.

CHOIX ET INTERET DU SUJET :

Afin de répondre à cette préoccupation, nous nous porterons à faire le point sur l'organisation comptable dans une entreprise aérienne, en l'occurrence la Compagnie CONGO AIRLINES.

Ce choix a été opéré pour atteindre les objectifs suivants :

- étudier la mise en place de l'organisation comptable dans l'entreprise en faisant une jonction des aspects de la comptabilité générale et particuliers identifiables à l'activité de l'entreprise étudiée ;
- déterminer les particularités qui découlent de la réglementation du transport aérien et leur transcription comptable conformément aux règles et principes de la Comptabilité générale et se fixer sur l'existence d'une comptabilité spéciale adaptée au secteur du transport aérien.

L'organisation comptable regorge aujourd'hui une importance capitale. L'aboutissement à certains objectifs reste tributaire de l'organisation comptable.

L'organisation comptable est un garde-fou pour l'entreprise qui doit lui permettre de suivre l'évolution de ses activités.

L'anarchie, l'organisation tout comme la désorganisation peuvent conduire l'entreprise à la faillite. L'organisation dans une entreprise peut être considérée comme l'un des éléments clés dans la combinaison harmonieuse de l'ensemble des moyens nécessaires au fonctionnement d'une entreprise en vue d'obtenir un meilleur résultat en fin d'exercice. Si tel est le cas en général, l'organisation comptable est utile à l'ensemble de l'entreprise. Elle doit, comme tout autre entreprise, viser l'efficacité et la rationalité par la minimisation des coûts en vue de la maximisation de profits. Toute étude sérieuse de l'organisation économique doit s'intéresser aux implications combinées de la rationalité limitée et de l'opportunisme, ainsi qu'à la question de la spécificité des actifs (³^{*}).

3*) DELIMITATION SPATIO-TEMPORELLE

Notre sujet va de 1994 à ce jour, période durant laquelle CAL est né et a connu une croissance remarquable dans le secteur aérien congolais.

Une étude d'organisation comptable dans cette entreprise permettrait de nous assurer que cette croissance vertigineuse est en corrélation immédiate avec son organisation comptable.

4*) DIFFICULTES RENCONTREES

Dans la quête d'informations utiles à l'élaboration de ce travail, les difficultés n'ont pas manqué bien qu'elles soient partiellement résolues par le fruit de nos recherches. Comme l'a dit Saint-Exupéry «l'homme se découvre devant l'obstacle », ainsi que nous avons été confronté à des contraintes d'ordre divers dans l'élaboration de ce travail pour lesquels nous appelons votre indulgence, notamment :

- la difficulté d'obtenir une documentation récente et appropriée, concernant l'entreprise étudiée,
- la difficulté de disposer de notre emploi du temps.

Dans le cadre restreint de ce travail, nous n'avons pas la prétention de présenter une étude complète sur l'organisation d'une société de transport aérien, d'autant plus que le service

comptable s'organise de la même manière que d'autres services de l'entreprise. Mais nous nous efforcerons d'examiner et de démontrer le type et l'importance des informations que la structure comptable peut fournir à la direction dans la prise des décisions d'une part et les particularités que reflète l'organisation comptable d'une entreprise de transport aérien par rapport au plan comptable général, d'autre part.

5*) METHODES ET TECHNIQUES DE RECHERCHE

Tout travail scientifique s'apprécie à la valeur des méthodes et techniques utilisées pour son élaboration. Dans le cadre de ce travail, nous avons eu recours à la méthode structuro-fonctionnelle appuyée par les multiples accès à l'Internet, qui nous a permis d'apprécier l'organisation et le fonctionnement comptable dans l'entreprise étudiée.

Concernant les techniques utilisées, l'interview et la technique documentaire nous ont été d'une utilité appréciable.

6*) CANEVAS DU TRAVAIL

Ce travail est axé sur deux phases :

- la première présente les considérations générales sur la comptabilité et l'organisation comptable. Elle est subdivisée en deux chapitres dont le premier traite des généralités sur la comptabilité et l'organisation comptable.
- La seconde partie traite de l'organisation du transport aérien en République Démocratique du Congo et contient la présentation de l'entreprise étudiée.
- La troisième partie est basée sur l'organisation comptable au sein de Congo Airlines. Elle comporte deux volets dont le premier retrace les différents aspects de l'organisation comptable ainsi que de l'ensemble d'instructions et procédures internes.
- La quatrième présente les différentes composantes d'ordre conceptuel et pratique de l'organisation comptable dans les compagnies aériennes et cherche à répondre à l'hypothèse qui sous-tend l'essence de ce travail.
- Enfin, une conclusion générale contient nos avis et considérations sur l'organisation comptable dans l'entreprise étudiée et les déterminants éventuels d'une comptabilité spéciale relative au secteur du transport aérien.

Première partie : CONSIDERATIONS GENERALES SUR L'ORGANISATION ET LA COMPTABILITE

CHAPITRE 1 : GENERALITES SUR L'ORGANISATION COMPTABLE

1.1. NOTION SUR L'ORGANISATION

Le souci de réussite et de perfection, quoique aléatoire et imparfaite, sous-tend toute action entreprise dans un domaine bien spécifique.

Ainsi, la réussite ou la perfection résulte d'une bonne organisation ou d'une structure viable, essence même de son fonctionnement.

De manière précaire, l'organisation veut dire

Aussi, une organisation efficace dans une entreprise est-elle la condition nécessaire non seulement à l'accomplissement de la fonction comptable, mais encore pour améliorer la performance dans le cadre de ses activités. Une étude détaillée des principes et des méthodes d'organisation d'une entreprise, en tant qu'entité économique, serait en dehors d'une étude consacrée à l'organisation comptable. Donc, le survol de principes généraux détermine la structure interne de l'entreprise et son organisation, intéresse l'analyse de l'organisation comptable pour dégager son incidence.

L'organisation dans une entreprise implique à notre avis une structure comprenant :

- la détermination des activités pour l'accomplissement des objectifs fixés, leur

groupement en postes de travail suivant une séquence logique et l'attribution de ces postes de travail à des personnes responsables ;

- le groupement des postes en unités de travail ;

- la détermination du pouvoir de chaque responsable, les relations d'autorité de communication pouvant permettre à chacun des responsables de concourir avec le maximum d'efficacité à la réalisation des objectifs que s'est assignée l'entreprise.

De cette explication, se dégagent les notions respectives d'attribution, d'hierarchisations et de contrôle interne. Dans la même optique, nous remarquons qu'une entreprise réalise, à divers échelons, des fonctions différentes.

L'entreprise est comparable à un être vivant, possédant un ensemble d'organes qui sont des agents d'une série de fonctions précises.

Pour sa bonne gestion, l'entreprise doit déployer ses différentes fonctions. C'est ainsi que nous trouverons les fonctions financières, commerciale, technique, administrative, comptable, de sécurité, d'hygiène et des relations sociales.

1.2. ATTRIBUTIONS DES TACHES.

La répartition des tâches doit se faire sur base d'une structure organisationnelle appelée couramment «organigramme » ou cadre organique.

L'attribution des tâches se fait en fonction des postes organiques prévus et selon les principes ci-après :

1) préciser les responsabilités au niveau de chaque poste en déterminant les tâches devant être accomplies ;

2) utiliser les champs d'action et les responsabilités de chaque chef dans la hiérarchie de l'entreprise, c'est-à-dire à qui il doit faire rapport et quels sont ses subordonnés.

Concernant des travaux nécessitant l'urgence et surtout la permanence pour la prise des décisions, les structures de l'entreprise prévoient des suppléants qui, en cas d'absence des titulaires, le remplacent. C'est le principe de doublure.

La précision dans les remplacements de chacun des membres de l'organisation permet d'éviter les oublis, les contestations, les négligences ; d'éviter ou de prévenir les conflits de compétence, les cas d'insubordination et les auteurs des erreurs, des abus sans devoir procéder à des longues enquêtes.

Enfin, la répartition des responsabilités maintient l'attention des responsables en éveil et permet de renforcer l'efficacité dans le fonctionnement général de l'entreprise. L'attribution des tâches appelée l'application des corollaires importants dont notamment :

- Chercher à obtenir de chaque individu le maximum d'efficacité et de rendement.

- Affecter chaque individu au poste organique répondant à son profil ;

- Réserver aux membres de la direction générale les décisions importantes et la solution de cas exceptionnels. Cette règle implique la délégation des pouvoirs communément appelé « principe ou délégation ».

Il convient de remarquer que l'organigramme qui traduit la structure interne d'une entreprise définit, pour chaque agent :

· son action ;

· ses responsabilités ;

· l'étendue des liaisons avec les agents au service.

1.3. STRUCTURE ET HIERARCHIE.

La hiérarchie en elle-même concerne le problème des liaisons entre les différents départements ainsi que leurs relations d'autorité, de gestion et de communication. Elle représente aussi l'échelle de

responsabilité et le degré d'autorité au sein d'une structure organisationnelle. C'est donc une hiérarchie des chefs qui va du sommet à la base.

Cet ordre hiérarchique peut être réalisé de plusieurs manières, cependant il est

préférable de l'approcher de trois manières générales assez caractéristiques :

1) la hiérarchie directe à l'état pur consiste à lier le subordonné à son supérieur. Le préposé ne rend compte qu'à un seul chef, son chef hiérarchique. Ce dernier, à quelque échelon où il se trouve, doit appliquer le principe de hiérarchisation des responsables.

2) La hiérarchie d'état major qui intervient dans un service complexe ou la masse des connaissances échappe au chef linéaire qui, face à des questions les plus diverses, fait appel à des spécialistes en la matière.

3) La hiérarchie fonctionnelle est représentée par des chefs spécialistes ; ceux-ci sont investis de l'autorité nécessaire pour traiter les tâches pour lesquelles ils sont spécialisés.

Ce type de hiérarchie a pour conséquence qu'un agent ou un ouvrier peut recevoir des ordres de plusieurs chefs suivant les divers objectifs de son travail.

En outre, la délégation de pouvoir, la centralisation et la décentralisation sont des concepts scientifiques du management que la présente étude consacrée à l'organisation de la comptabilité, ne saurait approfondir comme dans une étude de management.

Néanmoins, une structure organisationnelle fiable qui prend en compte toutes les considérations managériales notamment la division du travail (ou attribution des tâches), la départementation, la hiérarchie, la délégation du pouvoir, la décentralisation, pour mieux les adapter suivant ses réalités et ses objectifs, verra évoluer dans l'efficacité, toutes les fonctions dont celles de comptabilité ne feront pas exception.

1.4. ORGANISATION ET FONCTIONS DE L'ENTREPRISE

Au point de vue matérielle, l'organisation est la mise en place d'éléments pour atteindre un objectif bien défini^{4(*)}.

1.4.1. FONCTION ADMINISTRATIVE

La fonction administrative peut entraîner le succès de l'entreprise par la fixation des objectifs corrects et la combinaison optimale des facteurs de production.

On peut la comparer à la fonction du système nerveux chez les êtres humains.

Selon FAYOL, la fonction administrative peut se définir comme étant une conjonction des infinitifs, notamment « prévoir, organiser, commander, coordonner, contrôler »^{5(*)}.

Tous les cadres responsables, quelle que soit la nature de leurs services participent à cette fonction. C'est ainsi que « *la fonction administrative est le cerveau et le système nerveux qui dirigent l'entreprise* »^{6(*)}.

1.4.2. LA FONCTION FINANCIERE

Elle joue un rôle primordial dans l'entreprise et son service de Comptabilité a pour rôle d'enregistrer toutes les opérations qui se déroulent dans l'entreprise sur tous les plans et à tous les niveaux ainsi que les opérations que l'entreprise effectue avec l'extérieur. Nous pouvons dire que la fonction financière constitue le système sanguin de l'entreprise^{7(*)}. Il est donc normal pour l'entreprise d'avoir son organisation comptable car elle permet de chiffrer les différentes opérations et transactions effectuées par l'entreprise au cours d'un exercice donné et doit cependant s'insérer et s'adapter au plan comptable général congolais.

L'adaptation de l'entreprise au plan comptable est du ressort de la Direction Générale qui fixe les objectifs à atteindre par la comptabilité et qui précise les informations à fournir par celle-ci suivant une certaine périodicité.

C'est pourquoi, le plan comptable de l'entreprise tout en restant en harmonie avec le Plan Comptable

Général, doit refléter dans la subdivision des comptes, les besoins et la structure de l'entreprise ; il s'avère important de souligner encore qu'au niveau de l'entreprise, le plan comptable permet aux responsables de la Comptabilité et aux dirigeants de l'entreprise d'avoir une connaissance approfondie de ses activités sur tous les plans administratif, social, financier, etc...).

La fonction financière a également comme rôle de fournir à l'entreprise les capitaux dont elle a besoin au moment opportun avec le minimum de coût et le maximum des services. Elle doit aussi s'assurer que les capitaux soient utilisés dans les meilleures conditions possibles de rentabilité.

Le service comptable, en tant qu'élément régulateur de la fonction financière est devenu un instrument dynamique indispensable à la gestion éclairée de toute entreprise »^{7(*)}.

A ce titre, son rôle est essentiellement triple :

1. Donner de nombreux renseignements statistiques par le moyen d'une comptabilité suffisamment analytique ;
2. En fournissant rapidement ces renseignements par le moyen d'une méthode comptable adéquate et d'un système comptable confortée par un système de contrôle interne efficient ;
3. En permettant des provisions et leur contrôle par une comptabilité appropriée qu'est la comptabilité budgétaire. Dans la plupart de cas, la comptabilité est insérée au sein de la Direction Financière, tout en gardant sa fonction essentielle.

1.4.2.1. STRUCTURE DE LA FONCTION FINANCIERE.

La structure idéale de la fonction Financière se présente comme suit :

a) La comptabilité :

La sous-fonction de Comptabilité est celle qui a pour mission de centraliser les données des autres services et de traduire en langage comptable l'ensemble des transactions qui sont effectuées par l'entreprise pendant une période donnée.

La comptabilité a pour tâche de constater les différents flux intéressants l'entreprise et de les enregistrer en utilisant diverses techniques qui lui sont propres et lui permet de réaliser son équilibre financier à court, moyen et long terme et de porter un jugement objectif sur la structure financière de l'entreprise. Ce service est non seulement un instrument de gestion et d'information, mais elle est aussi un instrument de contrôle et partant un précieux outil de gestion.

Dans une gestion par objectifs, cette fonction peut se répartir en plusieurs sous-fonctions que sont :

- la sous-fonction de comptabilité générale : qui enregistre les opérations liées à la vie quotidienne de l'entreprise et s'occupe de l'établissement des états financiers périodiques.
- La sous-fonction de comptabilité analytique : qui à partir des éléments de la comptabilité générale, effectue des analyses, à la suite de l'imputation par branches d'activité, des coûts et prix de revient.
- La sous-fonction de comptabilité auxiliaire : qui dans certaines sociétés permettent la tenue d'un ensemble d'opérations liées à la spécificité de l'entreprise notamment les banques dont les mouvements inter-agences requièrent une forte maîtrise par la mise en oeuvre d'un service.
- La sous fonction de consolidation : qui clôture toutes les comptabilités, analyse les paramètres face à l'évolution de l'entreprise et consolident les comptes de l'entreprise. Dans certaines entreprises, cette sous-fonction est hiérarchisée au niveau de la Direction.

b) Le Budget.

Cette sous-fonction consiste à établir les prévisions budgétaires au début de chaque exercice comptable en tenant compte de certains facteurs liés à l'environnement économique de l'entreprise et à opérer les imputations budgétaires sur les opérations. Elle assure le suivi et la consolidation des tableaux de bord budgétaires et concourt directement, en relation étroite avec le Contrôle interne, à la gestion des performances de

gestion.

Elle évalue les prévisions de trésorerie et en assure le suivi pour déceler les écarts éventuels. Cette sous-fonction fait partie intégrante de la Direction Financière compte tenu de son importance et de la qualité de l'information fournie à la haute Direction de l'entreprise et transmet en aval à la comptabilité des informations qui doivent être traduites dans le langage comptable approprié et aboutiront à l'établissement des tableaux de synthèse financiers.

Elle demeure le miroir de l'entreprise dans la mesure où il permet au gestionnaire de se rendre compte de la situation évolutive de sa gestion à la lumière de la conformation et de la confrontation des objectifs globaux et sectoriels assignés aux différentes fonctions de l'entreprise, aux réalisations concrètes découlant de l'exploitation.

c) Trésorerie.

Cette sous-fonction constitue, du fait de l'importance de l'information qu'elle renferme, le poumon de l'entreprise. En effet, une trésorerie saine et aisée permet la prospérité et le développement de l'entreprise :

- par le recours à des délais de paiement auprès des créanciers,
- la pression à exercer à l'endroit de ses débiteurs, chose qui pourrait mécontenter la clientèle ;
- le recours aux crédits bancaires auprès des Institutions financières bancaires ou non bancaires, etc ... ce service gère la le réalisable et le disponible et transmet à la comptabilité l'information nécessaire à son bon fonctionnement. En plus, elle apprécie la trésorerie à travers le concept de liquidité, de trésorerie et de l'encaisse et mesure par le bilan et la formation du résultat, les flux de trésorerie^{7(*)}.

1.4.3. FONCTION CONTROLE

Lorsqu'il s'agit de la vérification à effectuer de façon régulière, laquelle exige des connaissances approfondies dans des branches déterminées, le contrôle apparaît comme étant l'ensemble de moyens et mesures par lesquelles les organes de direction et d'exécution peuvent obtenir les informations fiables sur l'organisation de l'entreprise.

C'est en fait, un dispositif c'est-à-dire le contrôle préétabli dans les structures. Par «contrôle interne », nous entendons celui que l'organisation comptable offre en elle-même :

C'est la répartition du travail et des responsabilités effectuées de telle façon que chaque opération soit enregistrée par deux personnes différentes.

En terme claire, le contrôle interne consiste à organiser l'accomplissement des tâches de sorte que le plus grand nombre possible d'employés d'un même service interviennent individuellement dans une opération bien déterminée.

De la sorte, l'irrégularité commise par un employé serait automatiquement révélée par un autre. Autre, cet avantage du contrôle interne, on considérera comme prémédité tout abus répété, résultat sans doute d'une complicité de plusieurs personne qui interviennent dans l'accomplissement de l'opération.

En ce qui concerne les mesures de sécurité générale, le contrôle tient mieux le personnel en alerte. Mais pratiquement les contrôleurs interne et externe s'exercent simultanément et se complètent mutuellement. Nous venons de commencer quelques enseignements relatifs au contrôle préventif. Nous avons été amenés à parler de façon générale de l'organisation. Il faut pourtant se garder de conclure que l'organisation, « c'est tout », sans insister sur le fait qu'elle est appelée théoriquement à prévenir des irrégularités.^{7(*)}

1.4.4. FONCTION COMMERCIALE

Elle est une fonction essentielle parce qu'elle s'occupe des **flux des produits dont dépend le profil et elle assure la prospérité de l'entreprise** ; elle est aussi une fonction intermédiaire dans la mesure où elle met en relation d'une part le client et l'entreprise ; et d'autre part, le fournisseur et l'entreprise (1).

Dans le sens large, elle est constituée de l'ensemble des actes ayant pour objet la réalisation des approvisionnements et des ventes au sein de l'entreprise.

Les principaux services relevant de la fonction commerciale dans l'entreprise sont :

a) **Service Achats (Approvisionnement)**

Le Service d'Achats poursuit les objectifs suivants :

- prospecter le marché,
- enregistrer les réquisitions ou états de besoin de différents services
- passer les commandes
- tenir à jour la comptabilité des achats comptant et à crédit qui sera exploitée par la Comptabilité centrale de l'entreprise.

b) **Service Ventes.**

Ce service a pour rôle d'organiser la relation entre l'entreprise et le marché pour l'écoulement de la production. Ce service a pour rôle :

- de développer la vente par :
 - (1) l'étude de marché
 - (2) l'étude de la motivation de la clientèle
 - (3) l'organisation de la politique de vente dont le marketing constitue la clef de voûte.
- D'améliorer la productivité des opérations commerciales par l'étude des coûts de :
 - (1) transport
 - (2) stockage
 - (3) livraison
 - (4) facturation

1.4.5. FONCTION TECHNIQUE

La fonction technique dans une entreprise est celle qui prend en compte l'exploitation. C'est l'une des fonctions clefs de l'entreprise ; car elle est l'essence même de cette dernière.

En effet, la création de l'entreprise, avons-nous dit plus haut, est toujours dictée par le mobile principal qui est la recherche du profit du moins en ce qui concerne l'entreprise capitaliste.

Subsidairement, l'entreprise vise avant tout le profit et doit assurer un suivi permanent :

- de la main d'oeuvre,
- du matériel,
- une organisation du travail (^{8(*)})

En un mot, la fonction détermine la nature même de l'objet social de toute entreprise de production des biens ou des services. Les activités de production développées au sein de l'entité économique doivent être enregistrées par la Comptabilité et comptabilisées.

1.4.6. FONCTION DE SECURITE ET D'HYGIENE

Cette fonction ne peut être ignorée ni négligée pour autant qu'elle contribue à l'encadrement de la production et à l'efficacité de la productivité.

En fait, on peut considérer cette fonction comme étant un garde-fou, une structure de protection du

patrimoine de l'entreprise notamment contre les pratiques frauduleuses et destructives (détournements, vols, incendies, etc.).

La mission de la fonction de sécurité et d'hygiène est donc «la protection »

- contre les accidents causés aussi bien par les machines que par l'imprudence du personnel ;
- contre l'incendie notamment par divers moyens de prévision ou de lutte en cas d'incendie.

La fonction de sécurité a également, dans ses contributions, le développement de l'hygiène dans les lieux de travail, notamment par une bonne climatisation (conditionnement, ventilation, dépoussiérage), un éclairage suffisant, l'élimination maximum des bruits et trépidation excessive^{9(*)}

1.4.7. FONCTION DES RELATIONS SOCIALES

Cette fonction n'est pas moins importante au sein d'une entreprise. En fait, cette fonction est en relation avec le facteur humain ou facteur travail.

L'entreprise, quel que soit son objectif social, ne peut prétendre mieux le réaliser si l'élément humain est soit ignoré, soit négligé.

C'est pourquoi, A. CRUTZEN et J. CUYPERS ont mentionné dans leur ouvrage ce qui suit : « **le problème des relations sociales prend une importance croissante dans la vie de l'entreprise** ».

La collaboration du personnel constitue actuellement un grave problème, car de cette collaboration dépendent en définitive non seulement la stabilité et le succès de l'entreprise mais aussi la paix sociale.

La tâche de promouvoir la collaboration du personnel ainsi que son embauchage et sa sélection incombe normalement au service du personnel^{10(*)}.

Ce sont là les fonctions essentielles que l'on trouve dans une entreprise, bien sûr qu'il existe d'autres fonctions qui sont liées à l'objet essentiel de chaque entreprise.

CHAPITRE II : GENERALITES SUR LA COMPTABILITE

1.1. Définition :

Selon le professeur V.P. KINZONZI, la comptabilité est la science des comptes, qui a pour but d'organiser les écritures par le choix judicieux des livres et des comptes nécessaires afin d'en suivre facilement les opérations et d'en présenter les résultats^{11(*)}. En tant que technique elle fournit un certain nombre de renseignements chiffrés d'ordre juridique et économique exprimé dans des états appelés comptes.

1.2. Rôle :

En tant *qu'instrument des mesures des faits* qui se rapporte à l'économie :

Son rôle est de satisfaire aux fins juridiques de la comptabilité est appelée à répondre aux exigences du fisc, d'informer les actionnaires ou bailleurs de fonds sur la gestion de l'entreprise, d'informer les tiers en général dont les banques et fournisseurs et de juger de la solvabilité de l'entreprise.

La comptabilité dans son rôle nouveau^{12(*)} s'affirme plus seulement *comme un moyen de communication et de preuve vis-à-vis des tiers*, mais comme l'instrument de synthèse le plus efficace pour présenter les résultats avec possibilité d'application des techniques modernes de traitement de l'information. A ce titre, elle est devenue un élément de gestion irremplaçable pour l'étude de la dynamique de l'entreprise, c-à-d l'étude des relations entre les mouvements et les forces qui les engendrent.

1.3. Exigences :

En tant que science des comptes, la comptabilité a des exigences qu'elle impose aux personnes

physiques et ou morales. C'est pourquoi, le législateur Congolais a prévu en cette matière des lois et règlements d'administration, qu'il faut suivre afin que la comptabilité soit appliquée correctement.

De part les fonctions de la Comptabilité Générale à savoir « faire apparaître la situation des avoirs et des dettes de l'entreprise ; déterminer les résultats d'exploitation, hors exploitation et hors exercice et le résultat net final de la période considérée, elle permet :

- de satisfaire aux exigences du fisc (Services des Contributions) ;
- d'informer les actionnaires ou les bailleurs de fonds sur la gestion des organes de gestion ;
- aux tiers en général, dont les banques, de juger de la solvabilité de l'entreprise^{13(*)}.

1.3.1. Exigences d'ordre juridique :

Au plan juridique, la comptabilité Générale est très utile dans la mesure où elle fournit des renseignements d'ordre juridique au public et est régie par des dispositions juridiques dont la loi n° 76/020 du 16 juillet 1970 portant normalisation de la comptabilité au Congo.

D'abord, au niveau de l'entreprise elle-même, la comptabilité aide le public à se renseigner sur la forme et la nature de celle-ci pour les opérations traitées par les tiers et des sommes dues aux fournisseurs, au personnel, des sommes à recevoir des clients...

1.3.2. Exigences d'ordre fiscal.

La fiscalité dans tous les pays trouve son fondement à partir des éléments fournis par la comptabilité. Généralement, c'est l'état à travers ses services spécialisés qui ont régulièrement besoin des renseignements comptables pour prélever les impôts et taxes tels qu'exigée par la loi. C'est ainsi que dans certains pays, L'état exige que les entreprises puissent produire le bilan fiscal, au lieu d'un bilan traditionnel de fin d'exercice.

Au Congo, la direction Générale des Contributions de concert avec le Conseil Permanent de la Comptabilité au Congo recommande à toutes les entreprises privées et publiques de déposer un exemplaire de leurs bilans de clôture, en prenant soin de leur exiger des précisions concernant certains comptes spécifiques qui intéressent le fisc.

1.3.3. Exigences d'ordre économique et social.

La comptabilité donne la situation détaillée et la plus correctement possible d'une entreprise en ce qui concerne son patrimoine tant à l'actif qu'au passif. En fait, elle permet de connaître :

- a) **les conditions passées ou actuelles de l'exploitation** notamment :
 - les causes chiffrées du résultat enregistré en fin d'année ;
 - les productions sur lesquelles il a réalisé une perte ou un gain ;
- b) dans le futur, **la valeur économique de sa situation et des différents paramètres de gestion.**

1.3.4. Objectifs et destination :

Il est évident que les deux comptabilités doivent avoir entre elles une certaine cohérence. En effet, si dans les détails de traitement qu'elle effectue, la Comptabilité Analytique d'exploitation est indépendante et peut être conçue en toute liberté pour répondre aux besoins de l'entreprise, et à ce moment-là, il est nécessaire qu'elle serve de raccord à la comptabilité générale. A ce niveau, elle sera le complément et non les substituts à la comptabilité générale.

La comptabilité analytique en tant que complément de la comptabilité générale est apparu pour répondre aux besoins détaillés, et se voit assigner plusieurs objectifs notamment :

- de surveiller et de veiller **aux conditions internes de l'exploitation des activités** ;
- de constituer **un système interne d'information** pour la prise de décision ;
- la détermination **de prix de revient de différents produits** de l'entreprise.

1.3.4.1. Objectifs de la Comptabilité.

La comptabilité demeure, en dépit de l'introduction de la gestion de nouvelles techniques comme l'informatique, l'instrument incontournable pour une meilleure maîtrise de la gestion d'une entreprise.

Le but traditionnel que poursuit la Comptabilité est d'établir à intervalle régulier la situation patrimoniale et de déterminer les résultats globaux de l'entreprise provenant de son exploitation. Cet objectif consiste notamment à obtenir des situations financières ou comptables.

1.3.4.2. Destination de la Comptabilité.

Dans une entreprise où l'évolution a été complète, on distingue trois sortes de comptabilité :

- **La Comptabilité Générale** apparaît comme le soubassement de l'édifice comptable d'une entreprise et par conséquent, il doit occuper une place

de choix dans la structure de l'entreprise.

Elle a pour fonction de faire apparaître la situation patrimoniale active, de déterminer les résultats globaux d'exploitation de l'exercice et le résultat

net final compte tenu des pertes et des profits, l'enregistrement

complet et détaillé des flux externes.

La classification des comptes de la Comptabilité est conçue de façon à répondre à ses triples objectifs :

- les classes 1 à 5 regroupent les comptes de situation qui permettent de dresser **la situation patrimoniale de l'entreprise** à un moment donné ;

- les classes 6 à 7 concernant les comptes de gestion qui décrivent **l'activité normale de l'entreprise** pendant une période ;

- la classe 8 déterminent **le résultat d'exploitation** par confrontation des comptes de gestion et le résultat final en incorporant les pertes et profits.

- **La comptabilité analytique** qui regroupe les comptes de la classe 9, est destinée à l'analyse des coûts par centre d'activité et sert d'outil au contrôle de gestion. Elle a pour objectif notamment de :

- de surveiller et de veiller aux conditions internes de l'exploitation des activités ;

- de constituer un système interne d'information pour la prise de décision ;

- de déterminer le prix de revient des différentes unités d'oeuvre liées à l'exploitation.

- **La comptabilité des engagements** qui regroupe les comptes spéciaux et qui se recentre notamment en :

- Comptes d'engagements ;

- Comptes d'engagements de garantie donnés ;

- Comptes d'engagements de garantie reçus ;

- Comptes d'engagements réciproques ;

- Comptes intermédiaires.

- Cette destination peut être complétée par **les comptes du système comptable intermédiaire**^{14(*)} (SCIN) qui établit à partir des données fournies par la comptabilité générale et analytique (tableau des contributions au résultat, tableau des mouvements patrimoniaux et tableau économique, financier et fiscal) une imputation ou une réflexion dans les comptes spécifiques du SCIN, à savoir les comptes de Production, d'Exploitation, de Revenu, d'ajustement de Capital et Financier, par l'entremise des comptes de reclassement et de corrections. Car selon le Prof. KINZONZI ^{15(*)}, parler de

la comptabilité ne confère pas seulement à l'entreprise mais à « un processus de compénétration où elle sert utilement l'économie nationale pour laquelle l'économie de l'entreprise est une source d'information ».

2.4. Principes et règles généraux comptables usuelles ^{16(*)} :

Les principes et règles généraux sous-tendent le fonctionnement des comptes et peuvent se circonscrire de la manière suivante :

2.4.1 Principes reflétant la situation de l'entreprise :

1. **Principe de régularité** : elle doit respecter la loi et les règlements en vigueur.
2. **Principe de sincérité** : elle doit être tenue de bonne foi.
3. **Principe de prudence** : elle doit enregistrer toutes les charges même lorsqu'elles ne sont pas certaines.
4. **Principe de non compensation** : Sauf exception, ce principe interdit toute compensation entre les postes d'actif afin d'empêcher une plus ou moins-value latente.

2.4.2. Principes reflétant les opérations de l'entreprise :

5. **Principe de permanence des méthodes** : les règles comptables et la structure des comptes doivent être constantes.
6. **Principe des coûts historiques** : les valeurs retenues doivent être déterminées en appliquant les mêmes règles.

2.4.3. Principes reflétant la prise en compte du temps :

7. **Principe de l'indépendance des exercices** : l'exercice comptable est de 12 mois.
8. **Principe de continuité de l'exploitation** : la valeur des biens possédés est établie en présumant la poursuite de l'activité.

2.4.4. Règles usuelles.

- a) Chaque écriture doit être appuyée par une **pièce justificative** datée, avec la signature, la griffe ou l'empreinte du responsable de l'opération.
- b) Indépendamment du journal, du livre d'inventaire, du livre de paye et autres registres ou documents dont la tenue serait obligatoire en application des dispositions législatives ou réglementaires, les agents économiques doivent tenir les comptes (grand-livre) sous une forme permettant d'en connaître **la situation et les mouvements**, d'en reconstituer le contenu ;
- c) Et d'établir périodiquement la ou **les balances provisoires ou définitifs** nécessaires au contrôle de l'exactitude des écritures.
- d) Les livres ou documents comptables peuvent être tenus dans la forme, et par les moyens et procédés appropriés, à condition toutefois que les données des registres auxiliaires ou documents en tenant lieu soient centralisées dans un journal général, ou du moins récapitulées périodiquement. Cette faculté est en outre subordonnée à l'emploi d'un procédé conférant par lui-même un caractère suffisant d'authenticité aux écritures comptables, et permettant le contrôle de la sincérité et de la régularité de la comptabilité. Pour ce faire, les livres sont tenus avec le plus grand soin, sans blanc et altération d'aucune sorte. En cas de rectification, il convient que l'écriture primitive reste lisible, l'usage d'un compte approprié de rectification étant recommandé.
- e) Les livres de comptabilité, dont il sera tenu un répertoire, et les pièces justificatives de leurs écritures doivent être conservées pendant dix ans au moins, à partir de la dernière écriture sur des livres.
- f) La clôture de l'exercice annuel est à fixer au 31 décembre de chaque année. Cependant, des dérogations peuvent être accordées aux entreprises, par les autorités ayant dans leur

attribution l'économie Nationale ou les Finances, après avis du Conseil Supérieur de la Comptabilité.

Chapitre III : FONCTIONNEMENT COMPTABLE DANS L'ENTREPRISE.

3.1. Comptabilité Générale :

La comptabilité générale a pour fonction essentielle de faire apparaître la situation des avoirs et des dettes de l'entreprise et de déterminer les résultats d'exploitation, hors exploitation et hors exercice ainsi que le résultat net final de la période considérée.

Elle permet de répondre aux objectifs suivants ^{17(*)}:

- appliquer les prescriptions légales ;
- obtenir des situations dites financières ou comptables dans le temps ;
- préciser la situation de l'entreprise vis-à-vis des tiers.

En s'efforçant de dégager périodiquement le revenu réalisé par entreprise, la comptabilité générale permet :

- de satisfaire aux exigences du fisc ;
- d'informer les actionnaires ou les bailleurs de fonds sur la gestion des organes de gestion ;
- aux tiers en général, dont les banques, pour porter un jugement confortable sur la solvabilité et la croissance de l'entreprise.

La comptabilité générale satisfait donc surtout aux fins juridiques de la comptabilité, mais elle est appelée aussi à fournir un nombre croissant de renseignements d'ordre économique.

3.2. Comptabilité Analytique d'Exploitation :

La comptabilité analytique, instrument de connaissance du présent, ne doit pas être un moyen de connaissance pour la connaissance mais pour l'action et pour la prévision. Il existe des liens étroits qui unissent la Comptabilité Analytique et le Contrôle de gestion au sens de maîtrise comme la Comptabilité Analytique et la Gestion Budgétaire.

Etant le complément de la Comptabilité Générale, l'implantation de la Comptabilité Analytique dans l'entreprise se verra assignée un triple objectif ^{18(*)} :

a) de contrôle de gestion :

Constituer un système d'information de gestion permettant de prévoir et de contrôler la contribution de chaque centre à la performance économique de l'entreprise.

b) d'instrument de mesure :

Mesurer au niveau des centres les produits de l'activité ainsi que les consommations de façon que la comptabilité analytique soit à même de fournir aux différents responsables des informations de gestion leur permettant de mieux piloter leur unité d'une part et de faciliter le contrôle et la coordination des activités déléguées d'autre part.

c) de support de gestion prévisionnelle et contrôlée.

La Comptabilité Analytique organisée autour des centres de responsabilité et des centres budgétaires remplit le rôle d'aide à la gestion prévisionnelle et contrôlée.

Ce rôle se manifeste à travers le calcul des coûts de revient des activités et des opérations effectuées par l'entreprise.

3.3. Comptabilités spéciales.

A certaine période de l'existence de la société, la comptabilité générale utilise la comptabilité des sociétés ou certaines comptabilités pour traduire le flux des opérations spécifiques. Il s'agit de la prise en compte de certaines opérations lors de la constitution de l'entreprise, lors de la répartition du bénéfice ...

On peut citer également :

- la comptabilité des assurances pour les opérations spécifiques sur les assurances ;
- la comptabilité agricole qui retrace le cas spécifique des entreprises agricoles ;
- la comptabilité de l'Etat constitué par l'ensemble des informations financières relatives aux principes et aux actions du gouvernement. Elle inclut la comptabilité budgétaire est l'instrument d'organisation selon les modalités techniques bien établies, les trois étapes indispensables au bon déroulement de la vie financière de l'Etat qui sont l'autorisation, l'exécution et le contrôle^{19(*)}.
- la comptabilité des sociétés pour l'enregistrement des opérations relatives au Droit des sociétés ;
- la comptabilité environnementale qui est une nouvelle composante et contribue à la prise en compte de effets écologiques sur les opérateurs économiques^{20(*)} ;
- La comptabilité bancaire qui exprime de manière effective et concordante les flux traduits par les transactions et opérations relatives aux circuits bancaires, etc...

3.4. Comptabilité et systèmes d'information dans l'entreprise :

Un système d'information est un ensemble de personnes, de procédures et de ressources qui recueillent de l'information, la transforment et la distribuent au sein d'une organisation^{21(*)}.

Les cadres actuels ont besoin de différents types de systèmes d'information, lesquels comprennent des systèmes manuels.

Un système est un groupe de composantes reliées visant un objectif commun dans un processus de transformation organisé qui utilise des ressources et les transforme en produits finaux. C'est un groupe d'éléments qui sont en corrélation ou en interaction et qui forment un coût.

Les systèmes d'information les plus usités sont ceux qui utilisent le matériel, des logiciels, des télécommunications et d'autres techniques de l'information pour transformer les ressources en données et divers produits informatifs.

Les systèmes d'information peuvent jouer un rôle capital dans le succès d'une entreprise. Ils fournissent l'information dont l'entreprise a besoin pour une exploitation efficace et une gestion efficace, et pour obtenir ou maintenir son avantage sur les concurrents.

La comptabilité s'appuie sur les systèmes d'information de gestion, pour la collecte et le traitement d'informations qui lui sert de bases de données et comporte interactivement les fonctions suivantes :

- Entrées :

sont les éléments que l'on se procure et que l'on rassemble afin de les introduire dans le système où ils subiront un processus de traitement. Ils concernent pour la comptabilité les différents éléments de prise de données, les fichiers extra-comptables, les données d'inventaire ou de confirmation.

- Traitement :

Processus qui permet de convertir les ressources et les résultats. En comptabilité, ce processus concerne les étapes d'encodage et du traitement informatique des fichiers de base.

- Sorties :

Ce sont les éléments résultant du processus de transformation, et concerne en comptabilité l'édition des états sélectifs des comptes, des balances de comptes, du bilan, du tableau de formation de résultats et des autres états financiers liés à l'exploitation du système d'information de gestion.

- Rétroaction :

Elle comprend les données relatives au rendement du système. Par exemple, les données relatives à la portée des livres financiers doivent servir à la Trésorerie.

- Contrôle :

Consiste à surveiller et à évaluer la rétroaction pour vérifier si le système d'information n'a pas dévié de l'objectif déterminé. La fonction de contrôle ajuste alors les entrées et le traitement afin de produire le résultat escompté.

Souvent, on inclut la rétroaction dans la notion de contrôle car elle constitue une part essentielle de cette opération. Il faut souligner que la rétroaction et le contrôle ont pour fonction de veiller à ce que les autres composantes du système transforment correctement les entrées en sorties de façon à atteindre l'objectif fixé.

On appelle *systèmes d'information de gestion*, les systèmes d'information conçus pour fournir aux gestionnaires ou à la comptabilité, l'information et l'appui dont ils ont besoin dans la prise des décisions. La notion de système d'information de gestion est en réaction à l'utilisation inefficace et inefficente des ordinateurs. Bien qu'elle ait connu des nombreux déboires, cette notion demeure capitale au développement des systèmes d'information qui sont efficaces et ce, pour deux raisons importantes :

- elle met en lumière **l'orientation de gestion de la technologie de l'information** en entreprise. Les systèmes d'information informatisés devraient faciliter la prise de décisions et non se contenter de traiter les données d'exploitation de l'entreprise.

- elle prône **une approche globale** dans l'organisation des applications des systèmes d'information.

Les systèmes d'informations comptables reposent sur la tenue des livres à double entrée ainsi que sur d'autres notions comptables plus récentes comme la comptabilité par centre de profit ou de responsabilité. Ces systèmes de comptabilités informatisés enregistrent et rapportent les mouvements des capitaux d'une organisation sur une base historique et produisent d'importants documents financiers tel que le bilan et le tableau de formation du résultat.

Composantes des systèmes d'information dans l'entreprise^{22(*)}.

Ils comprennent les systèmes :

- **de comptabilité opérationnelle** qui font appel à la tenue d'archives légales et historiques et à la production de rapports financiers précis ;

- **de comptabilité de gestion** qui insistent sur la planification et le contrôle de l'exploitation de l'entreprise et correspondent :

a) **aux systèmes de contrôle des stocks** qui assurent le traitement des données reflétant des fluctuations des articles en stock. Le système de contrôle des stocks enregistre les changements de niveaux de stocks et prépare les documents d'expédition indiqués. Il peut par la suite signaler aux gestionnaires les articles nécessitant un réapprovisionnement, et leur procurer une variété de rapports sur l'état des stocks.

b) **aux systèmes d'approvisionnement** ou traitement des bons de commande. Il traite les commandes des clients et produit les factures ainsi que les données nécessaires à l'analyse des ventes et au contrôle des stocks. Dans plusieurs entreprises, cette fonction assure le suivi de la commande du client jusqu'à ce que les biens lui soient livrés. Ils fournissent également l'information sur les commandes acceptées aux systèmes de contrôle des stocks, de telle sorte que ces commandes puissent être traitées le plus

rapidement possible.

c) **aux systèmes des comptes clients** qui assure la mise à jour des montants dues par les clients en utilisant les données générées par des paiements et les achats des clients. Les systèmes de comptes clients informatisés accélèrent le paiement des clients en préparant des factures précises au moment opportun ainsi que des rapports mensuels sur les crédits accordés aux clients. Ils fournissent des rapports qui aident les gestionnaires à contrôler les montants crédités et le recouvrement des sommes dues. Cette activité permet de maximiser les profits des ventes à crédit tout en réduisant au minimum les pertes causées par les créances irrécouvrables.

d) **aux systèmes de comptes fournisseurs**^{23(*)} pour la tenue des données d'achat et des paiements aux fournisseurs. Ils préparent les chèques de paiement des factures et produisent des rapports de gestion de la Trésorerie. Les systèmes de comptes fournisseurs informatisés permettent un paiement prompt et exact aux fournisseurs afin de maintenir de bonnes relations d'affaires et d'assurer une bonne cote de crédit. De plus, ils permettent de profiter des escomptes offerts pour les paiements rapides. Ils assurent un contrôle financier rigoureux des sommes que l'entreprise débourse et livre également aux gestionnaires l'information nécessaire à l'analyse des paiements, des dépenses, des achats, des comptes de dépenses des employés et des besoins en liquidité.

e) **aux systèmes de paie** qui reçoivent et tiennent à jour les données provenant des cartes de présence des employés ainsi que les autres données d'emploi. Ils produisent les chèques de paie, les états d'emploi, les rapports de paie et les rapports d'analyse du travail. D'autres rapports sont également préparés à l'intention des gestionnaires et des organismes gouvernementaux. Le système de paie informatisée aide les entreprises à payer rapidement leurs employés et aux organismes gouvernementaux en ce qui concerne les revenus, les impôts et les autres retenues. Ils peuvent également fournir aux gestionnaires des rapports d'analyse des coûts de la main-d'oeuvre et de la productivité.

f) **aux systèmes de grand-livre** qui consolident les données provenant des comptes clients, des comptes fournisseurs, de la paie et d'autres systèmes d'information comptables. A la fin de chaque période comptable, ils clôturent les livres d'une entreprise, ainsi que des différents rapports sur les revenus et les dépenses, destinés aux gestionnaires.

Les systèmes informatisés de grand-livre aident les entreprises à accomplir ces tâches comptables de façon ordonnée et précise. Ils permettent de meilleurs contrôles financiers et fournissent de meilleurs rapports de gestion.

g) **aux systèmes d'information financiers** informatisés aident les gestionnaires financiers dans leurs décisions :

- de financement de l'entreprise ;
- d'allocation et de contrôle des ressources financières au sein de l'entreprise

h) **aux systèmes de production des rapports** sont les systèmes d'information de gestion les plus couramment utilisés. Ils fournissent aux gestionnaires utilisateurs l'information qui les aide à prendre des décisions courantes. Ces systèmes leur proposent de nombreux rapports et affichages en formats préétablis.

i) **aux systèmes d'aide à la décision** sont la suite logique des systèmes de production des rapports et de traitement transactionnel. Ce sont des systèmes d'information interactifs et informatisés qui font appel à des modèles décisionnels et aux bases de données pertinentes en vue d'aider les gestionnaires à prendre des décisions. Les systèmes d'aide à la décision donnent l'information aux gestionnaires de manière interactive et sur une base ponctuelle. Un système d'aide à la décision permet la modélisation analytique, l'extraction des données et la représentation graphique de l'information.

j) **aux systèmes d'information fonctionnels**. On doit retenir que les systèmes

d'information soutiennent directement l'exploitation et la gestion des fonctions d'une entreprise telles que la comptabilité, les finances, la gestion des ressources humaines, le marketing et la gestion de la production. Par exemple, les Directeurs de Marketing ont besoin des informations relatives aux ventes

et aux tendances que leur fournissent les systèmes d'information en Marketing. Les systèmes d'information financière présentent au Directeur Financier, l'information relative aux coûts de financement et aux taux de retour sur investissement... C'est de là que naissent les **systèmes intégrés d'information** qui admettent une compénétration des différents systèmes liés aux différentes fonctions de l'entreprise.

3.5. Comptabilité et inventaire des systèmes de prises des données.

On peut classer les prises des données selon qu'elles se réfèrent :

Aux prises des données manuelles et permettent l'utilisation des fiches manuelles avec système centralisateur des informations de bases. Dans cet ensemble, on peut citer le système de tenue des comptes à décalque.

Mais avec l'évolution des entreprises, l'on fait beaucoup plus appel à l'ordinateur et à certains logiciels de comptabilité pour permettre à la comptabilité de remplir complètement sa mission d'enregistrer et de traduire la situation patrimoniale de l'entreprise, sa performance et son évolution.

3.6. Comptabilité et systèmes de contrôle interne des comptes.

Les **systèmes de contrôle interne des comptes** peuvent être compris comme étant l'ensemble d'instructions et des dispositions assignées à la tenue des comptes et qui leur assurent une sécurité contre les erreurs et la fraude.

La grande mission de ce contrôle est de répondre à cette double question :

Est-ce que l'entreprise accomplit-elle son objet principal dans l'esprit des principes qu'on a voulu appliquer ? N'y a-t-il pas d'irrégularité, d'erreurs, voulues ou non ?

Pour répondre à cette double question, les techniciens du contrôle ont étudié les différents points comptables où se commettent souvent des erreurs.

Le contrôle interne a été défini par l'ordre des experts comptables et comptables agréés comme « L'ensemble des sécurités contribuant à la maîtrise de l'entreprise^{24(*)}. »

Il a pour but :

- d'un côté, la protection, la sauvegarde du patrimoine et la qualité de l'information(il s'agit des aspects comptables du contrôle interne) ;
- de l'autre, l'application des instructions de la direction et de favoriser l'amélioration des performances(il s'agit des aspects relatifs à la gestion de l'entreprise et résumés sous la forme « aspects administratifs du contrôle interne »).
- Il se manifeste par l'organisation, les méthodes et les procédures de chacune des activités de l'entreprise pour maintenir la pérennité de celle-ci.

Dans quel ordre doivent s'effectuer les opérations de contrôle ? il n'existe aucun plan convenable pour toutes les vérifications car la conduite du travail de contrôle est fonction de la nature et de l'importance des responsabilités dont le contrôleur est investi ; on peut donc déduire que les émissions du vérificateur sont très variées.

3.6.1. Contrôle arithmétique ou de vraisemblance^{25(*)} :

Elle comprend :

- la comparaison des totaux du journal synthétique avec la balance générale des comptes ;
- le contrôle des balances partielles concernant les comptes particuliers par la balance générale ;
- la concordance des soldes avec les postes chiffrés du bilan ;
- la vérification des comptes et des rapports ; ainsi, on peut s'assurer que la comptabilité est conforme aux exigences de la réalité et prétendre que les écritures enregistrées sont exactes du point de vue arithmétique ;

- la recherche des écritures omises ou comptabilisées en double, des sommes inexactes enregistrées dans les journaux et des erreurs d'imputation;
- la recherche des erreurs de principe commises; etc...

3.7.2. Contrôle des comptes courants.

Le contrôle comporte la vérification des comptes fournisseurs, clients et en général, ou tous les comptes de tiers débiteurs et créditeurs.

3.7.3. Contrôle d'évaluations

Comme son nom l'indique, il a pour but de vérifier si les estimations accusées par le bilan sont réelles. Le matériel est-il judicieusement amorti ? Les stocks sont-ils correctement évalués ? Les cours de change sont-ils en rapport avec les cotations du moment et les tendances de marché de change ? Les débiteurs douteux ont-ils bien été démontrés et la provision constituée a-t-elle été significative ?

3.7.4. Contrôle de gestion

Cette mission comprend entre autre chose :

- l'examen critique de l'activité des dirigeants,
- l'étude de la compétence des directeurs et des fondés de pouvoir ;
- l'appréciation par comparaison de chaque activité. Il est inutile de dire que cette mission exige toujours de celui qui en est chargé une autorité et un esprit d'indépendance à toute épreuve. Mais, quelque difficile que soit la tâche, elle doit dans tous les cas, être accomplie consciencieusement.

3.7.5. Comptabilité de conversion et plurimonétaire.

Les variations des cours de change provoquées par les disparités importantes entre les taux d'inflation des pays et par le déséquilibre croissant des balances de paiements, ont accentué les marchés cambiaires.

En fait, pour une entreprise évoluant dans un environnement économique caractérisé par une inflation chronique et galopante, l'interprétation des états financiers exprimés en monnaie fondante est pratiquement impossible à moins de traduire en une autre devise plus stable.

Dans la vie de l'entreprise, il apparaît que ces fluctuations de change, posent, en matière comptable, deux problèmes importants^{26(*)} :

1. Comment convertir dans la comptabilité tenue en monnaie nationale les opérations occasionnelles ou habituelles traitées en devises étrangères ?
2. Comment traduire des états financiers en monnaies étrangères ?

3.7.5.1. Problèmes posés par la comptabilité de conversion :

- le choix du taux à utiliser :

S'agissant de l'origine du taux, faut-il utiliser la parité officielle du fond monétaire international, le cours officiel de change de la Banque Centrale, le cours des banques privées ou du marché parallèle.

- le choix des méthodes de conversion :

a) les méthodes de conversion de bilan :

- méthodes du taux de clôture avec soit affectation uniforme ou différenciée des écarts de conversion.
- méthodes mixtes c'est-à-dire à long terme, à court terme, monétaire-non monétaire et des coûts à valeurs temporelles.

b) les méthodes de conversion du compte de résultat :

- méthode du taux de clôture, du taux moyen ou mixte du taux moyen et des taux pratiqués à la fin de chaque mois.

3.7.5.2. Buts et intérêts de la conversion

L'incorporation par consolidation des états financiers des filiales ou des établissements situés à l'étranger (entités) dans les états financiers de la maison mère nécessite la conversion des états financiers des entités étrangères (établis en monnaies locales différentes) en une devise de rapport de la maison mère (devise unique).

Pour une entreprise évoluant dans un environnement caractérisé par une inflation chronique et galopante, l'interprétation des états financiers exprimés en monnaie fondante est pratiquement impossible à moins de la traduire en une autre devise plus stable.

La conversion des états financiers peut être requise par les bailleurs de fonds internationaux pour les états financiers d'une entreprise située dans un pays à monnaie fondante. C'est ainsi que dans le rapport de conversion des états financiers de l'Office des Routes, la Banque Mondiale préconise la méthode monétaire et non monétaire pour la traduction audité par Price Waterhouse des états financiers ^(27*)

3.7.5.3. Principes de conversion :

Les états financiers en monnaie fonctionnelle sont convertis en appliquant les principes suivants :

- conversion des actifs et des dettes au taux de clôture ;
- conversion des comptes de situation nette au taux historique ;
- conversion des comptes de situation nette au taux historique ;
- conversion du compte de résultat au taux applicable au jour de la comptabilisation des charges et produits, cela revient à utiliser un taux moyen ;
- affectation des écarts de conversion en réserves sur une ligne séparée. Ces écarts correspondent à l'écart sur la situation nette d'ouverture et à l'écart provenant de l'usage du taux de clôture au bilan et d'un taux différent au compte de résultat.

Les procédures de conversion prévues par l'énoncé FASB N° 52 se résument comme suit :

La norme S.S.A.P.20 préconise pour la conversion des états financiers la méthode du taux de clôture laquelle consiste à :

- convertir les actifs et les dettes au taux de clôture ;
- convertir le compte de résultat au taux de clôture ou taux moyen.

3.7.6. Comptabilité et consolidation :

Selon le Conseil National de la Comptabilité, les comptes de groupe sont l'ensemble des documents visant à exprimer la situation et les résultats d'une société dite société mère, compte tenu de ses liens avec les autres sociétés d'un ensemble dans lesquelles elle a directement ou indirectement des intérêts consolidables ^{28(*)}.

Consolider les comptes de l'entreprise c'est aussi regrouper les comptes des entités autonomes dans une situation unique qui reflète l'image de la société tout entière.

C'est encore substitué au montant des titres de participations qui figure au bilan d'une entreprise, la part des capitaux propres éventuellement retraités de l'entreprise émettrice de tenue par l'entreprise consolidante, y compris la quote-part du résultat de l'exercice qui correspond à ces titres ^{29(*)}.

a) la réglementation :

C'est un texte récent, la loi du 3 janvier 1985, adaptation Française de la 7^e directive

européenne qui rend obligatoire pour certaines sociétés commerciales françaises l'établissement et la publication des comptes consolidés ; Les modalités d'application ont été fixées par le Décret du 17 février 1986, le plan comptable ayant ensuite été complété par un arrêté du 09 Décembre 1986.

b) les méthodes de consolidation des comptes :

Pour établir le document traduisant la situation du groupe, le bilan consolidé, il faut compte tenu d'éventuels ajustements :

- reprendre en principe les éléments actifs et passifs de la société mère ;
- substituer la valeur comptable des titres de participation la fraction de l'actif net des autres sociétés que représentent ces titres.

Lorsqu'un groupe consolide les comptes de plusieurs sociétés, la méthode à appliquer n'est pas obligatoirement uniforme et elle dépend des liens existants avec chaque filiale :

- Les sociétés dépendantes (contrôle exclusif) sont à intégrer globalement, sauf dans le cas où le contrôle n'est que temporaire et celui où l'activité des filiales est très différente de celle de la société mère ;
- Les sociétés sur lesquelles est exercé un contrôle conjoint doivent être intégrées proportionnellement. Il faut noter que dans la pratique cette intégration proportionnelle est rarement pratiquée ;
- Les sociétés dans lesquelles les groupes exerce une influence notable doivent être mises en équivalence.

c) Pratique de la Consolidation :

- Les retraitements (d'homogénéité) obligatoires sont nécessaires lorsque des règles d'évaluation différentes sont appliquées dans les sociétés.
- Les retraitements d'écritures purement fiscales dans le cas des provisions qui peuvent présenter un risque de charge.
- Les retraitements des impositions.

Chapitre IV . ASPECTS ORGANISATIONNELS DU SERVICE COMPTABLE.

4.1. Inventaire des systèmes comptables.

Un système est un ensemble organisé qui permet d'atteindre les objectifs fixés à la comptabilité^{30()}.* Chaque entreprise est libre de choisir le système comptable qui convient le mieux à ses activités. Mais les principaux sont les suivants :

4.1.1. Les systèmes des livres auxiliaires ou classiques :

Il est pratiquement impossible d'enregistrer dans le journal les opérations au fur et à mesure qu'elles se déroulent suite à la multiplicité des opérations, il s'avère alors nécessaire de les classer et de les enregistrer dans les livres auxiliaires. Dans ce système, nous retrouvons plusieurs livres : en premier lieu les livres SPECIFIQUE^{31(*)} pour chaque type d'opération, les livres des achats, les livres des ventes, les livres de caisse (recette et dépense) livres de banques (recettes et dépenses bancaires) livre des chèques postaux, En deuxième lieu, un journal général, sur lequel toutes les écritures provenant des livres spécifiques sont enregistrées.

4.1.2. Le système centralisateur :

Nous avons relevé dans le système précédent quelques avantages et désavantages du système des livres auxiliaires. Le système centralisateur a pour but d'éviter les inconvénients en gardant les avantages. Le système fonctionne à l'aide de deux comptabilités :

-la comptabilité analytique ou comptabilité divisionnaire ou comptabilité auxiliaire et la comptabilité systématique ou centralisatrice. Pour le travail journalier, il existe plusieurs journaux dont on

distingue le journal de caisse-recette, Caisse-Dépense, Banque-Recette et Dépense, Chèques postaux-Recettes et Dépenses, Effets à recevoir, Effets à payer et le journal des opérations diverses.

Ensuite, ces écritures sont enregistrées dans les grands-livres auxiliaires où on y reporte directement les opérations qui ont été faites avec les tiers principalement dans les grands-livres des clients et fournisseurs.

4.1.3. Le système du journal-Grand-Livre.

Le journal Grand-Livre est un registre qui est à folio ouvert, le journal et le Grand-Livre général, se tiennent facilement. Chaque écriture, au journal donne lieu à une inscription immédiate au débit ou au crédit des comptes intéressés.

Avantages :

- Le mécanisme est très simple et peut être rapidement compris de débutants ou des néophytes ;
- Les additions faites au bas de chaque page donnent lieu au contrôle permanent entre le journal et le Grand-livre.
- La situation de l'entreprise est constamment fournie par la position débitrice et créditrice de chaque compte.
- La balance par soldes et par sommes est dégagée très rapidement.

Inconvénients :

- Le journal Grand-livre est un registre de très grand format ;
- Il n'est utilisé que pour les entreprises dont la comptabilité n'exige que peu des comptes ;
- Les additions du bas de page sont nombreuses et exigent beaucoup de temps et peuvent donner lieu à des erreurs.

4.1.4. Evolution des systèmes comptables.

Le développement des procédures de traitement automatisé tend à donner moins d'importance aux systèmes comptables.

Cependant, il existe encore des entreprises qui manuellement ou automatiquement, réalisent leur comptabilité avec un système fondé soit sur le système classique ou soit sur le système centralisateur.

- *Le système par décalque* qui permet d'éviter le report du journal en grand-livre et peut être réalisé manuellement ou automatiquement.
- *Les systèmes informatiques* pour lesquels la saisie se fait sur base des bordereaux de saisie correspondants à des opérations précises.

Deuxième PARTIE ORGANISATION DU TRANSPORT AERIEN EN R.D.C. ET PRESENTATION DE LA SOCIETE ETUDIEE.-

Pour besoin d'information, nous retraçons, de manière non exhaustive, quelques considérations de base **sur l'exploitation du transport aérien en RDC** pour nous permettre de mieux cerner quelques aspects importants intéressants l'organisation comptable des compagnies aériennes.

Chapitre I. ORGANISATION DU TRANSPORT AERIEN EN R.D.C.

1. RAPPEL HISTORIQUE DU TRANSPORT AERIEN EN R.D.C

1.1. Les Premières liaisons Aériennes

Le début du transport Aérien au Congo se trouve étroitement lié au besoin d'exploitation de la colonie par la métropole(Belgique) exprimé par une nécessité de désenclaver les zones productrices. Au

lendemain de la fin de la 1^{ère} guerre mondiale, le 11 novembre 1918 ; un groupe d'hommes d'affaires et d'aviateurs belges enthousiastes et confiants dans l'avenir, créèrent le 1^{er} mars 1919, la société nationale pour l'étude des transports Aériens (S.N.E.T.A.) et le comité d'études pour la navigation aérienne au Congo (C.E.N.A.C.)

Ces deux organismes travaillèrent de concert. Le premier fut confié la charge d'établir une ligne aérienne entre Kinshasa et Kisangani et le second était consacré aux études relatives à la cartographie aérienne au Congo.

Dès le 1^{er} juillet 1920, des essais par hydravions sont rapidement suivis. Faute de piste d'atterrissage et de décollage sur terre, une ligne expérimentale s'établira le long du fleuve Congo.^(3*) Cette date marque incontestablement la création non seulement de l'aviation Congolaise, mais aussi de la première ligne aérienne que l'on baptisera « Ligne Aérienne Roi Albert » L.A.R.A., en souvenir du roi Albert I^{er} qui avait soutenu de son haut patronage les efforts et les intentions des pionniers Belges.

Le premier tronçon Kinshasa-Ngombe de 508 km fut successivement porté à 1190 km en 1921(Kinshasa-Lisala) et à 1725 km en 1922 (Kinshasa-Kisangani). C'est ainsi que les résultats des essais seront jugés concluants en 1922.^{32(*)}

1.2. La Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA).

1.2.1. Création

La société Anonyme Belge d'exploitation de la Navigation Aérienne (S.A.B.E.N.A.) naîtra le 23 mai 1923 de l'union entre S.N.E.T.A. et C.E.N.A.C. avec la participation de l'état belge et de la colonie du Congo belge.

Dès sa création, la SABENA abandonna les hydravions et adopta des avions multi moteurs destinés à exploiter un réseau qui devait s'étendre sur tout le territoire congolais. La SABENA créa et développa deux réseaux parallèles. L'un basé en Belgique (Europe) et l'autre basé au Congo (Afrique).

1.2.2. Exploitation du Réseau Domestique

La période de 1924 à 1931 sera caractérisé par un effort public particulièrement intense d'équipement des transports et par d'importants apports de capitaux privés en dehors des réalisations d'infrastructures destinées à adapter les capacités de transport aux besoins croissants de l'économie et de l'organisation commerciale^{33(*)}.

C'est ainsi que successivement, les axes Kinshasa-Kisangani et Kinshasa-Lubumbashi seront créés grâce à l'établissement d'une infrastructure qui comportait un grand nombre de terrain de secours éloignés de 15 en 15 km le long des lignes exploitées.

La SABENA a exploité au Congo un réseau à elle seule, qui est le plus dense de toute l'Afrique. En 1944 déjà, le réseau de la SABENA couvrait 32.000 km.. Des liaisons avec les pays voisins sont établies : Luanda en Angola, Pointe- Noire au Congo Brazza, Est- africain et Rhodésie^{34(*)}.

La flotte purement congolaise de la SABENA se composait de 11 Douglas DC-3,

5 Avions Cargo Douglas C-47 et 3 Avions Dove de Havilland. Le personnel s'élevait à

150 employés, 55 ouvriers et 45 navigants européens ainsi que 979 membres du

personnel indigène^{35(*)}.

Afin de pallier l'insuffisance des ressources hôtelleries de la colonie, la SABENA

a successivement créé des Guests-houses, tant par son effort sur le plan de l'hôtellerie que par le développement systématique et progressif de son réseau et par l'affectation d'un matériel de plus en plus moderne.^{(1*)1} En 1961, la SABENA cède l'exploitation du réseau intérieur à la nouvelle société congolaise « AIR CONGO »

1.2.3. Le Réseau international

En plus de l'évolution du réseau intérieur, la ligne intercontinentale posait ses jalons. La liaison aérienne Belgique- Congo est envisagée dès 1928 et ne sera inaugurée qu'en janvier 1935.^(1*)2) Cette première liaison, qui au début n'était ouverte qu'à la poste et à deux passagers, suivait le tracé reconnu dix ans auparavant par le lieutenant Edmond Thieffry, qui avait conduit à bon port son trimoteur «princesse Marie- José » à travers la France, l'Espagne, l'Algérie le Sahara, le Niger, le Tchad et l'Oubangui. Ce voyage avait duré 51 jours marqués par plusieurs atterrissages de fortune et par de longues attentes de pièces de rechange.

Le petit noyau de personnel et d'avions stationnés au Congo se mit immédiatement à la tâche, plaçant des commandes en Amérique, et parvint à prendre une part importante aux transports aériens. Les avions lui furent livrés peu de temps après le rétablissement de la paix et permirent à la SABENA de jouer un rôle primordial dans la relève et le rapatriement des Belges qui avaient fuit la guerre.^{36(*)} Les liaisons aériennes internationales se confondaient pratiquement avec la seule ligne Belgique- Congo, avec une dizaine d'escales intermédiaires en Europe et en Afrique.

Dès la création de l'AIR-CONGO, cette ligne internationale sera exploitée par les deux compagnies aériennes en parfaite collaboration^{37(*)}.

1.3. Les Autres Compagnies Aériennes Congolaises

Le marché du transport de passagers considéré comme prometteur en raison des perspectives démographiques et économiques et le marché du transport de marchandises quasiment inépuisable et, pouvant le rester pendant longtemps permirent à d'autres compagnies Aériennes Congolaises de voir le jour. La SOBELAIR, Air brousse- Kinshasa, Air BROUSSE KASAI laissèrent ainsi leurs traces dans l'histoire du transport aérien au Congo.

La Sabena, qui n'était qu'un exploitant parmi les autres ne bénéficiait d'aucun traitement de faveur. C'est ainsi que la SOBELAIR, aux mieux de ses possibilités, a exploité le réseau international dans une mesure nettement moindre (en accord avec la Sabena).^(1*)8)

Toutes ces petites compagnies ont commencé à exploiter uniquement le réseau domestique pour le compte de l'AIR- CONGO depuis que cette dernière a vu le jour en 1961.

1.4. Les Interventions de l'Etat dans le transport aérien

Le caractère fondamental de l'organisation des transports au Congo réside dans la coopération très étroite qui unit le pouvoir public et l'initiative privée, de l'économie mixte.

Le département des colonies échoit au lendemain de l'Armistice de la première guerre mondiale jusqu'au début de 1924 à Louis Franck qui fut un des plus remarquables ministres des colonies, il obtient du parlement belge le vote de la loi du 21 août 1921 ouvrant au Congo les crédits nécessaires à l'exécution d'un programme de «Grands Travaux », premier programme décennal d'équipement public, consacré en majeure partie aux transports^{38(*)}.

La commission spéciale pour l'étude des transports au Congo, CSETC, est créée en 1923 et son rapport général sera publié en 1924. Le « comité permanent » est créé conformément aux recommandations de la CSETC, par l'arrêté de l'administrateur général des colonies en date du 8 novembre 1926. Cet arrêté lui confère une mission purement consultative d'obtenir des transporteurs le maximum de rendement par une organisation appropriée et principalement par une coordination des efforts. Il lui appartient dans ce but d'étudier toutes les questions de transport qui lui sont soumises par le ministre ou que les membres de comité estiment de leur intérêt commun notamment l'harmonisation des méthodes de travail, la simplification des contrats de transport, l'accélération du trafic, la coordination des horaires et l'aménagement des tarifs selon les nécessités mouvantes de l'économie congolaise, sous réserve de l'approbation du gouvernement.

Le comité groupe trois représentants du ministre des colonies et un délégué par transporteur. Le ministre exerce son contrôle par ses délégués et par la nomination du président et d'un des deux secrétaires. C'est à lui que revient la décision en matière de tarifs, dans le cadre des conventions conclues avec les sociétés de transports. De 1926 à 1954, le comité permanent réalise par simple voie d'entente entre transporteurs, une oeuvre remarquable dans le domaine qui lui a été confié. Son action vise principalement à traduire dans le tarif, la solidarité qui lie les transports à l'ensemble de l'économie congolaise.

Les investissements de l'état dans les transports constituent déjà une forme très générale de coordination, c'est ainsi que les améliorations de l'infrastructure ou de l'équipement aéroportuaire assurent une meilleure coordination des trafics entre différents réseaux.

2. ROLE DE L'ETAT DANS L'AERONAUTIQUE CONGOLAISE.

Le rôle de l'état dans l'aéronautique est déterminant car il consiste à définir les mesures réglementaires puis à vérifier que leur application assure un niveau de sécurité plancher propre à protéger le mieux possible les passagers et les tiers à la surface.

Il s'agit de concilier trois données fondamentales : technique, humaine et économique afin de trouver un compromis entre ce qui est techniquement possible, humainement souhaitable et économiquement acceptable.

Il est un devoir pour l'état d'exercer les actions d'information, de surveillance et de contrôle auprès des entreprises assurant les services aériens.

2.1. Cadre réglementaire et organisationnel^{39(*)}.

L'organisation de l'aviation civile au Congo est l'une des tâches confiées au ministère des transports et communications dont le ministre est l'autorité aéronautique par excellence.

A l'exécution de sa mission, l'autorité aéronautique est épaulée par un organe consultatif, le conseil supérieur d'aviation civile (CSAC) et par un organe d'exécution, la régie des voies Aériennes (RVA) outre ses responsabilités politiques et administratives relatives à la bonne marche de l'ensemble de son ministère, le ministre a pour mission technique essentielle :

§ La fixation des normes techniques pour la conception et la

Construction des infrastructures de transports ;

§ La fixation des normes d'exploitation des équipements de

Transports ;

§ La fixation des conditions de qualification du personnel

Technique et de conduite ;

§ La fixation de diverses formalités administratives ;

Cette mission technique est rendue possible par la direction aéronautique civile (DAC) ; le fonctionnement administratif du ministère est assuré par le secrétaire général du ministère du transport et communications.

Concernant le cadre réglementaire du transport aérien, l'aviation civile est régie par un ensemble des textes de loi dont :

§ Ordonnance- loi n°62 /321 du 08 octobre 1955 sur la

Navigation aérienne ;

§ Décret- loi du 20/03/61 relatif aux prix ;

§ Décret- loi du 06/01/61 portant création d'Air- Congo

(Actuellement LAC) ;

§ Ordonnance- loi n°66/194 du 30 mars 1966 portant

création du conseil supérieur de l'aviation civile,

§ Ordonnance n°72/0136 du 21 février 1972 portant création

de la régie des voies aériennes (RVA) complétée par la

loi n°73/031 du 20 juillet 1973 portant statut de la RVA,
modifiée par l'ordonnance - loi n°78/200 du 05 mai 1978
portant statut d'une entreprise publique dénommée RVA,
elle-même modifiée en son article 4 par l'ordonnance
N°82/202 du 04 août 1980.

§ L'ordonnance- loi n° 78-009 du 29 mars 1978 portant
réglementation des conditions générales d'exploitation
des services aériens ;

§ Arrêté départemental n°005 du 01 avril 1978 relatif à la
licence d'exploitation des services aériens de transport
public complété par l'arrêté département n°085/003 du 21
janvier 1985 relatif à la licence d'exploitation d'un service aérien de transport public ;

§ Ordonnance n°82/027 du 19 mars 1982 fixant
organisation et cadre organique des départements du
conseil exécutif et du commissariat général au plan ;

§ Arrêté ministériel n° 409/CAB/MIN/TC/002/95 du 30/01/95

§ Portant majoration des taux des taxes et redevances
administratives du ministère des transports et
communications ;

§ Arrêté ministériel n°408/CAB/MIN/TC/ 0010/95 du
30/03/95 portant fixation des conditions d'agrément d'un
expert technique en navigabilité ;

§ Arrêté ministériel n°409/CAB/MIN/TC/0011/95 du 30/03/95
portant réglementation des conditions d'importation d'un
aéronef ;

2.2. Administration Aéronautique de la RDC.

2.2.1. La Direction de l'Aéronautique civile (DAC)^{40(*)}.

La DAC constitue une des directions de l'administration centrale du Ministère des transports et communications. La DAC a avant tout un rôle normatif et réglementaire qui consiste à élaborer la réglementation, les normes et à veiller à leur application par les exploitants du transport aérien.

A ce titre, elle exerce les prérogatives de puissance publique en matière d'aviation civile sur toute l'étendue de la République et a comme missions : le contrôle des activités du transport aérien, le contrôle du matériel volant et le contrôle sur la sécurité de la navigation Aérienne.

1° le contrôle des activités de transport aérien, la Direction de l'Aéronautique Civile s'occupe de :

§ La réglementation nationale, les conventions internationales et accords aériens bilatéraux, les relations avec l'OACI, les autorisations de survol et d'atterrissage des avions, les autorisations de

sortie du territoire national, formation aéronautique, autorisation d'importation des avions, les questions de facilitation ;

§ Délivrance et renouvellement des licences du personnel Naviguant et personnel technique au sol, gestion du Personnel aéronautique ;

§ Contrôle des sociétés d'aviation ; octroi et renouvellement des licences d'exploitation des services aériens de transport public, agrément des agences de fret aérien, police Aéronautique économie du transport aérien ;

2° Le contrôle du matériel volant s'occupe de :

§ La tenue du registre matricule des aéronefs, réglementation des conditions d'exploitation du matériel volant, délivrance des licences du personnel d'entretien au sol ;

§ Délivrance et renouvellement des certificats de navigabilité, contrôle du respect des dispositions réglementaires relatives au maintien de la navigabilité ;

§ Enquête sur les accidents et incidents en aviation.

3° La Navigation Aérienne (sécurité de la N.A.)

Pour la sécurité de la navigation aérienne, la DAC a pour mission :

§ le contrôle, l'entretien et de l'exploitation des stations radio-aéronautiques et la gestion des fréquences aéronautiques, la planification des besoins en matière d'installation d'aides à la navigation aérienne et télécommunications ;

§ Application des normes et pratiques recommandées par l'Union Internationale des Télécommunications, le contrôle des aérodromes privés, délivrance d'autorisation de construction des pistes privées et leur homologation ;

§ Gestion des aérodromes non confiés à la RVA, inspection des aéroports gérés par la RVA. Pour remplir sa mission, la DAC s'appuie sur les textes réglementant l'aviation civile internationale et nationale.

2.2.2. Le conseil supérieur de l'aviation civile (CSAC)^{(2(*)3)}

Créé le 30 mars 1966 par l'ordonnance n° 66/194, le CSAC est un organe consultatif du gouvernement ayant pour rôle d'éclairer les instances supérieures de la nation sur toutes les questions relatives à la politique aéronautique du pays ; notamment :

§ Définir les grandes lignes de la politique aéronautique du Congo ;

§ Etudier les demandes d'exploitation de trafics ;

§ Examiner l'ensemble des amendements à apporter aux conventions internationales ;

Toutes les recommandations du CSAC sont transmises à l'appréciation du ministre des transports et communications qui devront les couler sous formes d'arrêtés ministériels.

2.2.3. La Régie des voies Aériennes (RVA) (1)

1° Création et statut.

La RVA est une entreprise publique à caractère technique et commercial placé sous la tutelle technique du ministère des transport et communication, et du ministère de portefeuille de l'Etat. Sa création et ses statuts font l'objet respectivement de l'ordonnance loi n°72/013 du 21 février 1972 telle que modifiée, en son article 4, par l'ordonnance n°80/202 du 14 août 1980.

2° Mission assignée.

La RVA, qui a son siège social à Kinshasa, a pour mission :

§ La construction, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des aéroports et leurs dépendances ;

§ D'assurer la sécurité de la Navigation aérienne en RDC par une gestion efficace de l'espace aérien. Elle fournit et améliore les aides à la navigation conformément aux normes de OACI, notamment les télécommunications aéronautiques, les aides radio etc.

2.2.3. Fédération des entreprises congolaises (FEC) (2).

Sur l'initiative d'une entreprise de transport aérien, un comité professionnel des transporteurs aériens avait été constitué en 1983. Ce comité qui, présidé par SCIBE AIRLIFT depuis sa création et affilié depuis lors à la fédération des entreprises congolaises (FEC) regroupait en 1974 en son sein 25 membres adhérents y compris la compagnie nationale LAC (ex AIR CONGO).

Outre son rôle traditionnel d'interlocuteur privilégié qui s'est traduit au cours de la première décennie par des tentatives visant à établir des règles de jeu claires et loyales en matière de concurrence en essayant de combattre le bradage et le dumping pratiqué sur certaines lignes du marché domestique, le comité professionnel a pour mission essentielle d'examiner l'ensemble des problèmes spécifiques à la profession, c'est à dire :

§ Etudier et proposer les solutions à ces problèmes ;

§ Promouvoir, développer et défendre les intérêts du secteur ;

§ Représenter les secteurs d'activités auprès des autorités publiques, des organismes nationaux et internationaux ;

3. EXPLOITATION DES SERVICES AERIENS DE TRANSPORT PUBLIC.

3.1. Conditions Générales d'Exploitation.

L'exploitation des services aériens en RDC est régie par l'ordonnance loi n°78-009 du 29 mars 1978.

Aux termes des dispositions des articles 11 et 12 de l'ordonnance- loi précitée, l'exploitation des services aériens de transport public est soumise à la délivrance d'une licence dite « Licence d'exploitation ».

La licence d'exploitation est accordée aux entreprises requérantes, à titre individuel, par arrêté du ministre ayant dans ses attributions l'aviation civile, après avis du conseil supérieur de l'aviation civile portant notamment sur les garanties morales, techniques et financières de l'entreprise requérante, ainsi que sur l'opportunité de la création d'un service nouveau de transport aérien. L'arrêté mentionne le genre de transport autorisé ainsi que la ou les zones des activités que couvre la licence d'exploitation.

3.2. Amendement de l'arrêté ministériel n°005 du 1^{er} avril 1978 ^{41(*)}.

L'article 1^{er} de l'arrêté ministériel n°409/CAB/MIN/TC/008/96 du 14 février 1996 modifie et complète l'arrêté départemental n°005 du 1^{er} avril 1978 relatif à la licence d'exploitation d'un service aérien de transport public, toute entreprise de droit congolais offrant un service aérien de transport régulier ou non régulier peut opérer au Congo et donc obtenir une licence d'exploitation sous les conditions suivantes :

- a) Avoir un acte constitutif dont les statuts précisent l'objet des activités de l'entreprise ;
- b) Avoir son siège social au Congo ;
- c) Etre immatriculée au nouveau registre de commerce et disposer d'un numéro d'identification nationale ;
- d) Etre en règle vis-à-vis des administrations des impôts et des douanes et produire une attestation fiscale en cours,

- e) Apporter la preuve de son assurance auprès d'un organisme agréé conformément à la législation congolaise
- f) Fournir des garanties financières suffisantes pour l'exploitation envisagé avec un capital minimum fixé à l'équivalent de cinq Mille dollars américains entièrement libellés ;
- g) Produire un programme d'exploitation détaillé avec notamment des lignes desservies, les fréquences des services et les horaires envisagés ;
- h) Posséder des installations et un outillage proportionnés à la taille de sa flotte ou, à tout le moins, présenter un contrat de prestation avec une entreprise de maintenance agréée ;
- i) Fournir des propositions détaillées des tarifs et des taux de fret qu'elle envisage appliquer ;
- j) Fournir un compte d'exploitation prévisionnel pour la première année d'exploitation ;

3.3 la fiabilité et la viabilité

Dans le domaine du transport aérien, la fiabilité et viabilité constituent deux éléments essentiels de la qualité des services que l'on se propose d'offrir au public.

La fiabilité sous-entend l'existence d'un horaire pour les lignes desservies, des fréquences régulières et des connexions correspondantes sûres, ainsi que des moyens d'exploitation et de télécommunications devant assurer et garantir la bonne exécution de l'horaire établi.

Quant à la viabilité, elle se traduit principalement par le résultat économique et financier de l'exploitation considérée dont elle est la justification ou la raison d'être^{42(*)}.

3.4. Les Réseaux d'Exploitation

3.4.1. Définition

Le Réseau du transport aérien est l'ensemble des lignes aériennes reliant les villes ou cités desservies par une compagnie aérienne.

3.4.2. Le Réseau domestique du Congo

1° La période du monopole du transport aérien^{43(*)}

Par le décret- loi du 1^{er} juin 1961 créant la compagnie aérienne nationale «AIR- CONGO » en son article 6, l'état congolais concédait intégralement et exclusivement l'exploitation des transports aériens à cette dernière. En fait, la nouvelle compagnie avait hérité sur le plan intérieur du réseau de l'ex Sabena- Afrique.

Dans son évolution, la compagnie a eu à affronter plusieurs problèmes qui l'ont mis en difficulté de fonctionner.

L'ordonnance- loi n°67/491 du 1^{er} décembre 1967 violera le monopole des lignes intérieures de l'AIR CONGO, dès lors qu'il lui retirait les lignes «petits porteurs », par les dispositions de son article 7 de l'ordonnance susmentionnée, tout en maintenant le monopole d'exploitation des transports aériens réguliers et non réguliers à AIR CONGO.

Le réseau « petit porteur » fut confié à la compagnie COGEAIR, on a aussi vu naître les compagnies telles que AMAZ, AAC et IAS qui effectuaient du taxi aérien.

2° La libéralisation du transport Aérien

Vers la fin des années 70, les difficultés conjoncturelles et la mauvaise gestion de la compagnie Nationale affecteront lourdement l'exploitation de l'AIR-CONGO.

Les compagnies privées qui, dans un premier temps se consacraient exclusivement au transport du fret puis au transport des convoyeurs du fret, s'adonneront peu à peu au transport illicite des passagers.

Devant le chaos et le désordre instauré par les compagnies privées sur le réseau domestique, l'ordonnance- loi n°78/009 du mars 1978 portant réglementation des conditions générales d'exploitation des services aériens viendra formaliser cette situation.

La mise en place et l'application très libérale de cette réglementation ont conduit à une véritable explosion des compagnies. Ces compagnies Privées étaient issues de groupes industriels ou commerciaux, qui, au départ, ont acquis leur flotte pour assurer le transport pour leur propre compte ,et qui ont ensuite profité de la réglementation pour développer le transport pour le compte public, devenant ainsi des compagnies au sens plein du terme. Ainsi à côté des LAC (ex AIR- ZAIRE) se sont développées des compagnies directement concurrentes, et non plus complémentaires.

3.4.3. Le Réseau International.

1° Définition

L'ordonnance- loi n°78-009 du 29 mars 1978 portant réglementation des conditions générales d'exploitation des services aériens définit en son article 7 les services aériens internationaux comme ceux empruntant l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats.

2° Instruments désignés pour l'exploitation du réseau International^{44(*)}.

Par décret - loi du 1^{er} juin 1961 autorisant la constitution de la compagnie aérienne nationale, le gouvernement concédait de manière intégrale et exclusive l'exploitation des services aériens intérieurs et internationaux à la société LAC, alors AIR- CONGO.

L'article 6 dudit décret- loi disposait que le gouvernement concédera à la société LAC dès sa constitution :

§ L'exploitation des transports aériens réguliers et non réguliers, à l'intérieur du territoire de la république ;

§ L'exploitation des transports aériens internationaux réguliers et non réguliers, sous réserve des autorisations de trafic international accordées ou à accorder par le gouvernement, à titre de réciprocité, à de compagnies étrangères ;

La libéralisation du transport aérien au Congo consacrée par l'ordonnance- loi n°78-009 du 29 mars 1978, avec comme conséquence l'apparition de nombreuses compagnies aériennes privées avait brisé le monopole dont jouissait les LAC sur le marché domestique. Toutefois les LAC sont restées comme l'instrument désigné pour l'exploitation des services aériens internationaux réguliers seulement.

Avec la création d'une autre compagnie aérienne à savoir, **HEWA BORA AIRWAYS**, la RDC dispose désormais de deux instruments pouvant assurer les services aériens internationaux réguliers.

4. L'EXERCICE DU TRANSPORT AERIEN AU CONGO

4.1. GENERALITES SUR LES COMPAGNIES DU TRANSPORT AERIEN

4.1.1. Entreprise

Au point de vue juridique, l'entreprise est un groupement social d'individus qui s'organisent en mettant en commun les ressources humaines, financières et matérielles en vue de produire les biens (4) afin de les vendre, de réaliser les bénéfices et de se partager tout en prenant soin de penser à

l'épanouissement de l'organisation.^{1(❖)}

D'après Pierre LAUZEL, une entreprise est un groupement humain hiérarchisé qui met en oeuvre les moyens intellectuels, physiques et financiers pour extraire, transformer, distribuer des richesses ou produire des services, conformément à des objectifs définis par une direction personnelle en faisant intervenir, à des degrés divers, les motivations des profits et d'utilités sociales.^{45(❖)}

Il n'est pas exclu d'avoir une entreprise où il n'y a qu'un seul acteur. Le groupement de deux ou plusieurs personnes permet la réalisation des opérations excédant les possibilités d'un individu isolé.

Pour une entreprise regroupant plusieurs associés, la réalisation du capital est faite en imposant aux associés un apport (apport en numéraire ou en nature). L'apport est ce qui distingue l'associé (actionnaire) du prêteur, créancier de l'entreprise.

4.1.2. Compagnie Aérienne

Une compagnie aérienne est une entreprise qui remplit les conditions décrites ci-hauts, et dont la seule activité économique est la production et la commercialisation des services relatifs au transport aérien.

4.1.2.1. Classification des compagnies Aériennes

Une compagnie aérienne est d'abord classée suivant la nature que revêt son propriétaire ensuite suivant la provenance des capitaux qui ont servi à son financement.

4.1.2.2. Nature du propriétaire de la compagnie.

On classe les compagnies aériennes en deux catégories, les compagnies de capitaux

(propriétés collectives) et les compagnies des personnes (propriétés individuelles).

1° les compagnies aériennes personnelles.

Les compagnies aériennes personnelles ou privées sont celles qui sont revêtues de la forme « S.P.R.L » (société personnelle à responsabilité limitée) exemples : MALU Aviation s.p.r.l., BLUE AIRLINES sprl, WALT AIR sprl etc.

Les sociétés de personnes sont celles qui se forment autour d'une personne. Il s'en suit que l'avenir de la société est étroitement dépendant des événements pouvant survenir au promoteur notamment le décès ou la survenance d'une incapacité.

Généralement les compagnies aériennes « société privée à responsabilité limitée » sont des entreprises de petite taille qui disposent d'au moins un appareil volant, qui est utilisé pour la plupart de cas, aux trafics domestiques et, ne disposent pas assez des matériels ni d'infrastructures permettant l'entretien de la flotte.

Ces genres des compagnies connaissent une durée de vie très réduite et disparaissent ou alors elles survivent face aux contraintes d'exploitations et croissent très péniblement.

2° Les compagnies aériennes de capitaux.

Les compagnies aériennes de capitaux sont des sociétés commerciales de taille moyenne et de grande envergure jouissant d'une propriété collective.

L'existence de telles compagnies est indifférente aux événements pouvant affecter l'un des associés. Ces compagnies connaissent souvent les problèmes de fusion des capitaux ou de retrait des actions. On peut donc rencontrer une compagnie aérienne des capitaux de la forme « SARL » ou de la forme « S.A. ».

- Compagnie de la forme « SARL »

Les compagnies de la forme SARL sont des sociétés à responsabilité limitée. Le nombre d'associés est réduit de 2 à 50 et la compagnie ne fait pas appel à l'épargne public.

La cession des parts sociales est plus au moins libre et ne peut se faire que moyennant l'agrément de la majorité des associés tel l'exemple de HBA SARL.

La compagnie dispose de plus d'un appareil volant, et possède des services requis pour son

exploitation tels que les opérations, la technique, le commercial, la formation et dont les activités se déroulent sur un réseau d'exploitation assez développé.

Sa gestion est confiée à un gérant qui possède les pouvoirs les plus étendus pour agir en son nom. Le gérant est désigné par les associés suivant les clauses statutaires, bénéficie d'une plus grande stabilité et ne peut être révoqué que pour un motif valable et vérifié objectivement.

Les associés exercent leurs droits en assemblée générale. Les pouvoirs de l'assemblée sont réduits au profit de la gérance.

- Les sociétés anonymes.

Les compagnies de la forme S.A. sont des sociétés Anonymes. Elles apparaissent comme la forme des compagnies aériennes la plus importante économiquement et la plus perfectionnée dont les bases sont égalitaires pour les actionnaires. On peut citer : SABENA s.a, SAA s.a. etc.

Lors de la création d'une société Anonyme, les fondateurs établissent les statuts de manière définitive et souscrivent soit immédiatement le capital suivant un appel public à l'épargne. Le réseau d'exploitation s'étend dans **les marchés domestique, international et transcontinental.**

La compagnie comprend plusieurs activités et services entre autres les services d'hébergement, de gestion personnel navigant, du HANDLING et du CATERING.

De plus, elle possède une flotte aérienne diversifiée et assez importante. C'est une compagnie de grande envergure à laquelle l'administration est confiée à un organe collégial.

4.1.2.3. Nature de la provenance des capitaux :

On les classe en trois catégories, les compagnies d'Etat ou publiques, les compagnies privées et les compagnies para-Etatiques.

1° les compagnies de transport Aérien Public

Tout le capital de la compagnie provient de l'Etat qui est l'unique actionnaire. Ces compagnies sont créées par l'autorité publique non seulement pour question de prestige (porter sur d'autres cieux l'étendard national) mais également dans le but d'offrir aux administrés un transport sûr, commode et bon marché (souci social).

2° les compagnies aériennes privées

Ce sont celles dont la totalité des capitaux est d'origine privée. Les principaux investisseurs sont les banques, les compagnies d'assurances, certaines sociétés industrielles désireuses de diversifier le champ de leurs activités ainsi que certains particuliers.

3° Les compagnies du transport aérien mixtes

A côté de ces deux catégories il en existe une autre qui peut être considérée comme leur symbiose. Dans son souci d'assurer l'intérêt général, l'Etat s'associe à des particuliers pour former une compagnie de transport aérien dont le capital est constitué par l'effort de l'Etat (majoritaire) et celui des particuliers.

4.2. TRANSPORTEURS AERIENS AU CONGO

4.2.1. Définition du transporteur Aérien

Selon la convention de Varsovie^{46(*)}, un transporteur aérien est celui qui a conclu un contrat de transport en son propre nom et s'est engagé à exécuter correctement les obligations qui en découlent.

Le dictionnaire du transporteur aérien^{47(*)} nous apprend qu'un transporteur aérien est un exploitant d'aéronef, qui a conclu un contrat de transport ou aussi un affréteur de la capacité totale d'un avion, qui a conclu un contrat de transport à exécuter au moyen dudit aéronef. De ce qui précède, est qualifié transporteur aérien, toute personne physique ou morale qui s'engage à assurer par voie aérienne le transport des personnes et des biens d'un point à un autre en conformité avec la réglementation nationale et internationale en matière du transport aérien.

Le transporteur aérien peut avoir à sa disposition un ou plusieurs aéronefs par acquisition, par

contrat-bail (leasing) ou soit par un simple affrètement.

4.2.2. Objet du transport Aérien ^{48(*)}

Le transport aérien concerne les passagers, le fret et la poste. Ce transport s'effectuant entre deux ou plusieurs escales, exige qu'il ait du trafic entre ces points qu'une compagnie établisse des liaisons régulières. Ce trafic peut être actuel ou potentiel, mais il doit être réel. Ce trafic peut être permanent ou occasionnel.

4.2.3. Procédure d'obtention d'une licence d'exploitation du transport Aérien public ^{49(*)}

Tout opérateur économique désireux d'acquérir une licence d'exploitation des services aériens en République Démocratique du Congo devra s'adresser en premier lieu au ministre des transports et communications qui, par l'intermédiaire de ses services est chargé de fournir toutes les informations utiles concernant l'ensemble des documents techniques et administratifs à établir les éléments primordiaux requis.

Cette procédure qui commence par l'institution du dossier, l'évaluation préliminaire, l'examen du dossier par le Conseil Supérieur de l'Aviation civile qui débouche par l'accord, le refus ou la mise en sursis approuvée par le Ministre ayant en charge l'aviation civile.

4.2.4. Condition d'importation d'un aéronef au Congo. ^{6(*)}

Il n'existait aucun texte légal ou réglementaire régissant les conditions d'importation d'un aéronef avant l'arrêté ministériel n°409/CAB/MIN/TC/0011/95 du 30 mars 1995 portant réglementation des conditions d'importation d'un aéronef.

La lettre n°409/1896 du 27 août 1984 du ministre des transports et communications adressée au secrétaire général de ce ministère et la lettre n°410/SG/TC/007006/84 du 4 octobre 1984, contenant la réponse de ce dernier, constituaient des documents de référence en la matière.

Dès éléments contenus dans les documents précités, le CSAC a énoncé, lors de sa session extraordinaire tenue du 20 au 30 août 1994, les principes ci-après devant régir l'importation d'un aéronef au Congo :

§ L'interdiction de délivrance de certificat d'immatriculation et laissez- passer provisoire pour tout aéronef, à l'exception des aéronefs neufs livrés au pays du constructeur ou en dehors de l'état acheteur ;

§ L'exigence d'une autorisation écrite préalable du ministère des transports et communications après avis technique de la DAC ;

§ Toute demande d'importation d'un aéronef doit être adressée au ministère des transports et communications et être conforme à la réglementation de change en République Démocratique du Congo ;

§ Toute demande de l'attestation d'un aéronef doit se conformer à la loi particulière sur le commerce n°73/009 du 5 janvier 1973 rendant obligatoire le contrôle de l'OCC à l'embarquement et au débarquement ;

§ La présentation de l'attestation de vérification de l'office congolais de contrôle avant la délivrance de tout certificat de navigabilité et avant l'immatriculation ;

§ Toute autorisation d'importation d'un aéronef ne couvre que cet aéronef ;

§ L'exigence à l'importation d'aéronef des garanties financières lui permettant de faire face au paiement de divers frais administratifs et douaniers ;

§ L'exigence que le type d'aéronef importé figure dans l'Atlas des avions civils publiés par l'organisation de l'aviation civile internationale ;

§ L'obligation à l'importateur d'un aéronef de fournir les performances d'atterrissages et de décollage de l'aéronef concerné ;

§ L'obligation à l'importateur d'aéronef de souscrire une police d'assurance en responsabilité civile ;

§ Fournir la preuve d'achat ou location de l'aéronef importé ;

4.2.5. La flotte Aérienne congolaise

En 1997, le parc Aérien congolais (voir annexes) était constitué en grande partie des cessna, Antonov, douglas et de boeing. La flotte qui était de 134 Aéronefs en 1995 est passé en 218 Aéronefs en 1997 soit un taux de croissance annuel d'environ 31,34 %.

Il est à noter que certains Aéronefs en leasing sont actuellement repris par leurs propriétaires. L'inventaire non exhaustif mais suffisamment représentatif de la flotte aérienne des compagnies de transport public se trouve à l'annexe 4.

Chapitre II. PRESENTATION DE LA SOCIETE CONGO AIRLINES

La Compagnie Aérienne Congo Airlines est une Société de services évoluant dans le secteur du transport aérien des biens et des personnes.

1. Création & Evolution de la société

Congo-Airlines a été créée le 18 novembre 1993 sous la dénomination de «Express CARGO» et est immatriculée au registre de commerce sous le n°817. Elle revêt la forme d'une société privée à responsabilité limitée (S.p.r.l.).

La Société a comme objectif principal d'effectuer les transactions se rattachants à la navigation aérienne sous toutes ses formes pour son compte et pour le compte des tiers.

Elle pourra tant au Congo qu'à l'étranger, passer tous les actes, accords, contrats se rapportant directement à son objectif principal ou pouvant améliorer le développement ou faciliter sa réalisation.

Son siège social fut d'abord installé à MBANDAKA sur l'avenue BOLENGE n°17 et actuellement, il est transféré à Kinshasa sur l'avenue KABAMBARE n° 1928 Kinshasa/NDOLO.

Cette Société est composée des Associés dont les parts sociales sont réparties en 15.000 parts.

Sa gestion est confiée à un Comité de Gestion, composé de sept membres associés dont la direction est confiée à un Président.

Depuis sa création, la Société a traversé cinq grandes périodes importantes qui sont :

- 1) la période allant du 13 octobre 1993 - 12 octobre 1994 ;
- 2) la période allant du 12 octobre 1994 - 27 septembre 1995 ;
- 3) la période allant du 27 septembre 1995 - 30 décembre 1996 ;
- 4) la période allant du 30 décembre 1996 - 16 mai 1997 ;
- 5) la période allant du 17 mai 1997 à nos jours.

1.- La période allant du 13/10/1993 - 12/10/1994

Pendant cette période, la société s'appelle EXPRESS CARGO est composée de 4 actionnaires expatriés. Elle s'occupe uniquement du transport des frets dans des grandes villes (Kinshasa, Mbuji-Mayi, Lubumbashi, Kananga, Goma et Kisangani) appelées **escales**.

2.- La période allant du 12/10/1994 au 27/09/1995

A cette période, EXPRESS-CARGO prend la dénomination d'EXPRESS-CITY, suite à la décision prise à l'Assemblée Générale Extraordinaire des Associés et à l'arrivée des trois nouveaux Associés. Ils amènent les parts en nature à titre d'avions de bac 1-11 et un avion Boeing 737 spécialisés dans le transport des personnes (passagers).

L'exploitation du transport fret s'étend au transport des passagers à partir du 1^{er} novembre 1994 et le siège social se déplace de l'avenue du Marché sur le Boulevard du 30 juin n°3487 pour MBANDAKA sur l'avenue BOLENGE et aujourd'hui à KINSHASA sur KABAMBARE.

3.- La période allant du 27/09/1995 au 30/12/1996

Pendant cette période, EXPRESS-CITY consolide sa marche de leader en République Démocratique du Congo et signe un contrat avec AIR-CONGO (actuellement Lignes aériennes Congolaises) pour l'exploitation de la ligne JOHANNESBOURG-KINSHASA et s'engage à lui rétrocéder des droits de royalties.

Ainsi à cause de ce caractère national, il prend la dénomination de ZAIRE EXPRESS.

4.- La période allant du 30/12/1996 au 16/05/1997

Pendant cette période la Société s'appelle ZAIRE AIRLINES à cause de l'apport de l'actionnaire principal de SHABAIR de l'actif immobilisé composé de trois aéronefs.

5.- La période allant du 17/05/1997 à nos jours

Durant cette période, la Société ne change pas sa structure mais devient d'abord Alliance Airlines puis Congo-Airlines à cause du changement politique intervenu dans notre pays après le 17 mai.

6.- A partir du 30/09/2000.

Des tractations tendent à constituer une société d'économie mixte en vue d'exploiter les lignes extérieures plus précisément l'Europe. Cette société qui sera dénommé HEWA BORA AIRWAYS est une société par actions à responsabilité limitée et jouit d'une exploitation et d'une responsabilité juridique distincte de CAL.

2. STRUCTURE ORGANIQUE

La structure organique de « CAL » représentée par l'organigramme fonctionnelle située à l'annexe 5 se présente comme suit :

2.1. Organes permanents :

- **Le Conseil d'Administration** : qui est l'organe suprême de la société où toutes les grandes décisions de l'Entreprise se prennent ? Il est dirigé par un Président.

- **Le Comité de Gestion** : c'est un organe qui exécute les décisions prises lors de l'assemblée Générale. Il est dirigé par un Administrateur Directeur Général.

- **La Direction Générale** : qui s'occupe de la gestion quotidienne de la société ? Elle est dirigée par un Directeur Général (D.G.).

- **Le Secrétariat Général** : aide la Direction Générale et le Conseil Général dans l'accomplissement de leur mission et s'occupe des problèmes administratifs.

La Société Congo Airlines fonctionne avec quatre directions qui sont :

2.2. FONCTIONS :

2.2.1. La Direction Commerciale

Elle élabore la politique commerciale de la Société et gère de manière efficiente et viable la prospection, les contrats et les relations ponctuelles avec la clientèle notamment dans la politique du crédit et des échéances de paiement. Cette Direction chapeautée par un Administrateur-associé, est composée de deux sous-Directions qui sont :

- Cargo : qui s'occupe du transport de frets ?

- PAX : qui s'occupe du transport des passagers ?

2.2.2. La Direction d'exploitation :

Elle a deux Sous-Directions.

2.2.2.1. Les opérations :

Cette direction s'occupe de l'élaboration du planning de vol des aéronefs (horaire, routing...) et prend

en charge les mouvements de trafic aérien. Elle s'occupe, en outre de la formation du personnel navigant cabine (PNC) et du personnel navigant technique (PNT) à partir d'un centre de formation moderne.

2.2.2.2. La technique :

Cette dernière est chargée de la gestion technique des avions. Elle procède au check (contrôle) ou entretiens des avions après le vol et met en route une politique de surveillance technique des à partir des grands entretiens.

Pour assurer son exploitation, Congo Airlines dispose :

- d'un parc de 7 aéronefs dont 2 TRISTAR qui seront utilisés pour l'exploitation des lignes internationales et de cinq avions Boeing 737, 707 et 727 ;
- d'un centre de formation moderne pour le recyclage des pilotes, du personnel navigant technique et de cabine et autres...

2.2.3. La Direction des Ressources Humaines (D.R.H.) :

Elle s'occupe du recrutement des agents, des problèmes sociaux et gère plus de 1500 agents, etc...

2.2.4. Direction Financière :

Elle s'occupe de la politique financière de la société qui consiste à rechercher les capitaux (recouvrement et financement), à les affecter en dépense ou en investissement de manière efficiente (trésorerie et budget) et à traduire les flux financiers ainsi générés en termes comptables.

Elle est subdivisée en trois divisions :

- la Division de Recouvrement ;
 - la Division de Trésorerie ;
 - la Division de la Comptabilité & Budget.

2.2.4.1. Le recouvrement :

Cette Division est en contact permanent avec la clientèle dont elle assure la gestion, c'est-à-dire, le recouvrement des fonds, l'établissement des programmes de recouvrement et le suivi des échéanciers et des déductions de facturation.

2.2.4.2. La trésorerie :

Elle s'occupe de la gestion de la trésorerie, des flux financiers de la trésorerie bancaire et du cash-flow.

2.2.4.3. La Comptabilité & Budget :

Elle a pour mission de collecter, d'enregistrer, de traiter et d'analyser ou d'interpréter l'information financière. C'est l'outil de gestion indispensable qui, à travers les données qui sont récoltées, élabore les états financiers (le bilan, le tableau de formation du résultat, le tableau économique, fiscal et financier...) qui servent de supports aux directives de gestion prises par la Direction de la Société. Son organigramme est à l'annexe 6.

2.2.4.4. Composantes de la Division :

La Division de la Comptabilité et Budget s'occupe de la collecte des données, d'enregistrement des opérations comptables jusqu'à l'élaboration des tableaux de synthèse.

Dans la réalisation de ses objectifs, la Division de Comptabilité et Budget est subdivisée en 3 Services, et un Secrétariat.

Il s'agit des services :

- 1) des comptes Généraux et de fiscalité ;
- 2) des Comptes Clients ;

3) des Comptes Fournisseurs.

Chaque Service est dirigé par un chef de Service, supervisé par le Chef Comptable et Budget.

· Le secrétariat :

Elle s'occupe de la réception de tous les documents comptables et du dispatching dans les services concernés après visa du Chef de Division Comptabilité & Budget.

· l'encodage :

Cette entité Informatique s'occupe du traitement et de la saisie des données comptables.

- Service des Comptes Généraux et de fiscalité.

Ce service s'occupe des imputations, des journaux financiers précisément de caisse, de banque et les analyses de compte 59 virement interne, des comptes spéciaux et ainsi que les comptes de charges du personnel, des comptes de liaison, des immobilisations et des stocks.

Il s'occupe en outre de la gestion du dossier fiscal de la société, notamment des déclarations mensuelles des spontanés, de l'établissement des états fiscaux, et des rapports directs avec la Direction Générale des Contributions.

2.- Service des comptes Clients

Ce service s'occupe des imputations des journaux de ventes et les analyses des opérations des divers clients, à savoir :

- les clients **PAX** : passagers
- les clients **FRET** : cargo et transport des marchandises.

Il analyse les données relatives à la comptabilité clients, l'élaboration des notes de débit et de crédit aux clients, le suivi de la politique commerciale et guide l'action de recouvrement et des créances clients.

3.- Service des comptes Fournisseurs

Ce service s'occupe des imputations des journaux des achats et les analyses des opérations diverses des Fournisseurs qui sont catégorisés comme suit :

- **Fournisseurs locaux** : pétroliers, imprimeurs, transporteurs, fournitures, télécommunications...
- **Fournisseurs étrangers** : surtout pour l'acquisition des pièces de rechange.

Troisième PARTIE ORGANISATION COMPTABLE AU SEIN DE CONGO AIRLINES

L'organisation des services comptables ne peut échapper aux principes d'administration et de l'organisation scientifique du travail.

La hiérarchie est l'ordre de divers degrés d'autorité au sein de l'entreprise et la classification répond au tableau suivant :

CATEGORIE	CODES	DENOMINATION	FORMATION ET EXPERIENCE
Haute Direction	01	Chef de Division CPTE et BUDGET	Licencié, 22 ans d'expérience.
Direction	02	Adjoint au Chef Comptable	Gradué, 17 ans d'expérience.
Cadre	03	Chefs de service Comptable	Gradués et licenciés, 10 ans d'expérience.
Cadre subalterne	04	Comptables principaux	Gradués et 5 ans d'expérience

Maîtrise	05	Comptables	Gradués et 2 ans d'expérience
Maîtrise	06	Secrétaire-Comptable	Diplômé d'Etat, 26 ans d'expérience.

Cette classification des postes prouve à suffisance l'attachement de la Direction de la compagnie à la comptabilité et à son organisation.

Fonctionnellement, la Division de Comptabilité dépend directement du Directeur Financier et est surveillée par l'Administrateur-Directeur Général en ce qui concerne les grandes actions ainsi que par un auditeur extérieur de Droit Congolais qui est CAUDITEC. Cela prouve à suffisance l'intérêt qu'attache la Direction de CONGO AIRLINES à l'organisation comptable.

I. REGLES, PRINCIPES GENERAUX DE BASE ET NOMENCLATURE.

La comptabilité constitue avec le Budget une des divisions de la Direction Financière de Congo Airlines. Elle a pour attribution essentielle la collecte, la vérification, la saisie, l'analyse et l'archivage des données relatives à l'information financière. Elle s'occupe en outre de la production des états de synthèse nécessaires à la prise de décisions de gestion.

Elle est dirigée par un chef Comptable qui est responsable de toutes les écritures et s'occupe de toutes les actions de normalisation, de conception et de mise en oeuvre de la structure comptable. Il est secondé par trois chefs de service :

- a) **Clients** : pour la comptabilité clients, l'élaboration des notes de débit et de crédit aux clients, le suivi de la politique commerciale et guide l'action de recouvrement des créances clients.
- b) **Fournisseurs** : pour tout ce qui concerne la comptabilité fournisseurs à partir de la réception des factures jusqu'à la programmation des paiements.
- c) **Comptabilité Générale** : pour le suivi et l'analyse des comptes de la comptabilité générale notamment la réconciliation des comptes de liaisons, le suivi des consommations internes, la production vendue et assiste à l'élaboration des tableaux de synthèse.

1.1. Principes et règles généraux :

Les principes énoncés concernent à la fois la méthode ; l'enregistrement des opérations et les livres sensés être obligatoires. Les agents économiques procèdent à l'enregistrement immédiat selon les règles usuelles de la comptabilité en partie double, complet et sincère de toutes opérations concernant leur situation, leur exploitation et leur administration.

Pour Congo Airlines, la comptabilité est tenue en Francs congolais suivant les prescrits de la loi financière. Il en est de même pour toutes les opérations en monnaies étrangères qui sont perçues directement en comptabilité au taux courant de leur réalisation. Ces principes s'appuient sur un système de comptes appropriés contenus dans un mémento et qui porte essentiellement sur les règles suivantes :

- a) Toute écriture est appuyée par une pièce justificative datée et visée par le responsable directe de la transaction ou de la section budgétaire ;
- b) Les comptes sont tenus sur base d'un logiciel multi-dévises dénommé CUBIC et qui retrace la situation et les flux relatifs à son contenu ;
- c) Le logiciel utilisé est à base centralisatrice et permet de centraliser les opérations dans un journal spécifique qui sont récapitulées périodiquement dans une balance des comptes et un grand-livre.
- d) Toutes les pièces (comptables et informatiques) sont numérotées et archivées, soit sur des disquettes ou bandes magnétiques, dans un service dépendant de la comptabilité pour une période d'au moins dix ans et ce, conformément à la réglementation comptable.
- e) La clôture de l'exercice annuel est fixée au 31 Décembre de chaque année, hormis les clôtures intérimaires qui ont lieu au cours de l'année.

1.2. Règles d'évaluation des éléments patrimoniaux.

1.2.1. Eléments d'immobilisation :

Les principales composantes de ce poste regroupées dans un fichier d'immobilisations informatique sont :

- les aéronefs ou matériel volant sont évalués à leur valeur d'entrée ou de leasing majorée de tous les frais de douane et ou d'entrée et des droits de mutation surtout lorsqu'il s'agit des cessions à l'intérieur du pays. Ces frais d'entrée sont directement incorporés dans le coût de l'aéronef et ne sont pas étalés sur plusieurs exercices. Pour le matériel d'occasion, il est fait référence lors de leur évaluation à niveau de leur ACMI précédent (Aircraft-avion, Crew-équipage, Maintenance-entretien and insurance-assurance).

Ce matériel est identifié suivant son immatriculation aéronautique par exemple 9Q-C

KK pour le boeing 707, 9Q-CKG pour le 727 et leur amortissement est calculé sur base de leur nombre d'heures de vol.

- le matériel d'exploitation aéronautique et du catering (élévateur, air-stater, f.m.c., cuisinières,...) ;

- les bâtiments et autres installations ;

- le matériel roulant et informatique ;

- le matériel et mobilier de bureau.

Les immobilisations relevées ci-dessus sont évaluées à leur coût réel d'achat c-à-d le prix d'acquisition augmenté des frais accessoires (transport, douane, installation et montage).

Leur amortissement se calcule par la méthode linéaire sur base des taux usuels soit :

- 5 % de la valeur comptable pour les immeubles.

- 20 % pour le matériel roulant ;

- 10 % pour le matériel et mobilier de bureau.

Toutes les réévaluations se conforment à l'ordonnance-loi n° 89-017 du 18 février 1989 portent sur les coefficients officiels et s'effectue en trois étapes :

- Réévaluation de la valeur d'origine (valeur brute) ;

- Réévaluation des amortissements ;

- Détermination de la plus-value de réévaluation.

1.2.2. Eléments de stocks :

Les stocks sont tenus constamment sur base d'un inventaire permanent et sont consignés dans un listing ad hoc.

1.2.2.1. Evaluation à l'entrée.

Les stocks principalement composés des pièces de rechange standards du matériel volant sont évalués à l'entrée sur base de leur prix d'achat majoré de leur prix sous déduction des ristournes, rabais et remises obtenus.

Les pièces de rechange révisables sont évaluées de la même manière sauf qu'il leur sont incorporés le coût relatif à leur éventuelle révision.

Le carburant et lubrifiants est évalué sur base du prix facturé par les pétroliers et sa gestion est effectuée sur base des mises en place.

1.2.2.2. Evaluation à la sortie.

Les sorties se font sur base des valeurs d'entrée ou soit du coût moyen pondéré des entrées surtout lorsqu'il s'agit des cas rares de plusieurs stocks de même nature relevant des fournisseurs différents.

1.2.2.3. Détermination des stocks en fin d'exercice.

Les travaux d'inventaire annuels des stocks autorisés par une instruction de la direction qui les réglementent, permettent de retracer la hauteur du stock physique qui est comparée à la valeur comptable du stock en fin d'exercice.

La provision sur dépréciation des stocks se constitue sur base des annotations des services techniques fondées sur la rotation individuelle de chaque élément de stock et de son âge de constitution.

1.3. Règles concernant le bilan.

Le bilan est obtenu sur base de la balance définitive des comptes après arrêt des comptes et rapprochement des soldes comptables avec les sources externes à la comptabilité. Ceci veut dire en quelque sorte que les soldes des comptes clients sont rapprochés au fichier du recouvrement; les fournisseurs avec le service des approvisionnements ou avec les différentes confirmations extérieures; les avoirs financiers avec les encaisses physiques ou les derniers extraits bancaires....

1.4. Règles concernant le résultat.

1.4.1. Contribution au résultat d'exploitation.

1.4.1.1. Produits d'exploitation.

L'exploitation de CAL est constitué des produits suivants :

- a) le fret cargo ou le transport des marchandises ;
- b) le pax passagers ou le transport des personnes ;
- c) les produits divers notamment les différentes locations de matériels aux tiers.

Cette production est répartie suivant le mode de facturation qu'elle concerne :

- **invoice** pour la production vendue à crédit qui du reste est à facturer;
- **cash** pour celle qui est payée au comptant avant le transport effectif ;
- **le port dû** lorsque le coût du transport est payé à destination ;
- **le Pta, Prepaid Ticket advice**, lorsque le transport est fait sur base d'un message de demande envoyé par une escale vers une autre qui doit avoir au préalable encaissé ou débité le compte du client concerné ;
- **les affrètements** lorsqu'un routing de l'avion est pris totalement ou partiellement en location par un client ;
 - **les excédents bagages** pour le port payé hors franchise ;
 - **les expédites** pour le port des courriers et messageries divers.

1.4.1.2. Charges d'exploitation.

Les charges directes se reclassent de la manière suivante :

- Les **carburants et lubrifiants** aéronefs (Jet A1) ;
- les diverses **redevances et taxes** d'exploitation aéronautique à payer à la RVA et services para-étatiques ;
- les **assurances** et les loyers divers ;

Les principales charges de structure sont :

- les **charges du personnel** comprenant en fait les salaires et les soins médicaux ;
- les **locations des véhicules** de transport pour le fret et les passagers ;

- les **honoraires à payer** à l'assistance juridique et technique.

1.4.2. Contribution au résultat hors exploitation.

Les frais importants peuvent être étalés sur plusieurs exercices et saisis en hors exploitation pour ne pas enfreindre au résultat d'exploitation sur base du principe de séparation des exercices.

II. DESCRIPTION DES COMPTES DE PATRIMOINE :

2.1 Les comptes d'immobilisations :

Ces comptes sont gérés dans un fichier unique où sont enregistrées en extra-comptable toutes les informations relatives à l'acquisition d'immobilisations et au flux général dans l'entreprise (mutation, déclassement, cession ...).

Ce fichier sert de base aux travaux d'inventaire annuel pour le rapprochement, la détermination des écarts d'inventaire et le calcul de la dotation aux amortissements annuels.

2.2. Les comptes d'amortissements :

Ces comptes se réfèrent au fichier d'immobilisation extra-comptable et leur évaluation correspondent aux taux repris par le plan comptable congolais.

2.3. Les comptes de stocks :

Les comptes de stocks sont gérés suivants la source de leur acquisition :

- le compte stock carburant et lubrifiant aviation

(Jet A 1) est géré sur base de l'évolution des comptes fournisseurs pétroliers en fonction des différentes mises en place qui sont effectuées par la compagnie.

- Le compte de stock pièces de rechange est inventorié sur base d'un fichier qui renseigne sur la qualité et l'identité de chaque pièce d'aviation. Une distinction est faite soit qu'il concerne les pièces révisables ou standards.

- Le compte des stocks fournitures (imprimés, télécommunications ...) est géré sur base des bons de réception magasins et des bons de sorties magasins.

2.4. Les comptes du personnel :

Ces comptes comprennent la distinction suivante :

- Les comptes de salaires (421) où passent les ventilations de salaires et où sont apurées les paiements et les retenues à terme échu.

- Les comptes à justifier (425) qui sont des fonds mis à la disposition des agents pour certains besoins spécifiques.

- Les comptes de caisses de bord qui sont des fonds mis à la disposition des commandants pour leur servir de revolving de réapprovisionnement en carburant pendant les vols. Ce compte doit être apuré par les différentes justifications de dépenses effectuées par les commandants.

2.5. Les comptes de l'Etat :

Ils comprennent :

2.5.1. les impôts :

- la contribution professionnelle sur les rémunérations,
- la contribution sur le chiffre d'affaires,
- la contribution foncière,
- la contribution exceptionnelle sur les rémunérations des expatriés,
- le précompte sur les bénéfices industriels et commerciaux,

- l'impôt sur les bénéfices,
- la contribution mobilière....

2.5.2. les redevances :

- les redevances domaniales dues à la Régie des Voies Aériennes ;
- les redevances locales dues aux municipalités urbaines et aux entités décentralisées ;
- les redevances ou diverses taxes aéronautiques (taxe de survol, droit de tarmac...) .

Elles sont directement prises en charge dans les comptes 66.

2.5.3. les comptes de liaisons :

Les comptes de liaisons enregistrent les flux internes entre escales et se répartissent de la manière suivante :

- les liaisons pour transferts des fonds (191) : cessions des fonds d'une escale vers une autre.
- Les comptes de liaisons ports dû (192) : cessions de fret entre une escale vers une autre avec la précaution que le fret ne sera livré que lorsque le client a payé.
- Les comptes de liaisons dues aux transferts de comptes entre escales (clients invoice, comptes fournisseurs...).
- Les comptes de liaisons dues aux mises à disposition des fonds qui sont des transferts de fonds qui ne cadrent pas avec les transferts de la société et qui exigent un effort considérable de contrôle interne.

III : CIRCULATION DE L'INFORMATION COMPTABLE.

3.1. ETAPES :

3.1.1. La réception :

Les documents comptables réceptionnés à la Division de Comptabilité proviennent de plusieurs sources.

Au niveau de la comptabilité caisse, le livre de caisse ainsi que les pièces justificatives proviennent de la caisse principale ainsi que des caisses auxiliaires installés aux différents points de vente, lesquels sont gérés par la Division de Trésorerie.

Les pièces des banque proviennent des banques locales ainsi que des banques étrangères via la Division de Trésorerie.

Le service Fournisseurs reçoit les factures fournisseurs par l'intermédiaire de la Direction des approvisionnements techniques ou des services généraux. Elles sont accompagnées du bon de commande, des bons d'entrée et des bons d'expédition, tandis que le service Client traite les factures, les notes de crédit et de débit lui sont transmises par les agences de voyage, de fret.

Les documents des escales sont transmis à la Division de Comptabilité par le service courrier ou soit par internet (disquettes informatisées reprenant le back-up des escales informatisées).

3.1.2. La vérification préalable :

Les documents réceptionnés, par le Chef de Division qui s'assure qu'elles ont été au préalable approuvées par les services centres de frais, y appose un cachet d'imputation et sont orientés au service comptable qui est chargé de les analyser. Cette analyse consiste en une vérification formelle et arithmétique des documents.

3.1.3. L'imputation :

L'imputation comptable est dirigée au préalable par le chef comptable qui en porte la responsabilité mais seulement son articulation en terme d'écriture est définie par le chef service comptable.

3.1.3. Le grillage :

Cette opération consiste à l'inscription du code comptable sur les documents de prise des données

3.1.4. L'encodage :

L'encodage est le traitement informatique du document sur base de l'imputation donnée par le comptable.

3.1.5. La centralisation :

Après l'encodage, un fichier de centralisation est édité par le comptable qui le destine au Chef Comptable qui devra s'assurer que l'écriture enregistrée ainsi que les montants sont conformes à l'imputation.

3.1.6. L'archivage :

Après la centralisation, les pièces revêtues de leur numéro chronologique d'encodage sont transmises au service des archives et les disquettes de back-up pour les escales sont enregistrées dans le serveur de réserve.

3.2. LES PROCÉDES COMPTABLES.

Les procédés comptables indiquent les moyens matériels et logistiques d'exécution du travail comptable.

2.2.5. Les moyens matériels :

Pour mener à bien son travail, le comptable dispose des documents suivants :

1. Une liste de toutes les caisses auxiliaires et des comptes bancaires de la société ;
2. Une liste des fournisseurs et des clients avec leur code CUBIC ;
3. Une liste de code comptables par escales appelées en comptabilité, sociétés comptables.
4. Une liste reprenant les différents centres de frais budgétaires indispensable aux imputations budgétaires ;
5. Un ensemble de règles et procédures rassemblés dans un mémento ainsi que d'une documentation qui retrace les grandes orientations de la tenue de la comptabilité en R.D.C.

2.2.6. Les moyens logistiques :

1. Un logiciel **CUBIC** qui permet à partir d'une simple saisie chronologique des pièces justificatives dans les journaux auxiliaires, le stockage et leur centralisation définitive. Il permet aussi une consultation des données, des éditions des états complets ou simplifiés et de tenir une comptabilité multi-dévises.

La comptabilité est retraitée dans un logiciel appelé **CUBIC** qui reclasse les comptes suivants les fiches **C** pour les clients, **F** pour les fournisseurs, **CG** pour les Comptes généraux. Cette fiche informatique reprend toutes les informations, à la consultation comme à l'édition, contenues et devant identifier le compte.

Les fiches sont identifiables suivant les sociétés comptables qu'elles concernent.

2. Un réseau qui permet de faire un back-up des informations relavées dans les agences et de faire le **LINK** des ventes journalières en fin de journée.

3. Des machines ordinateurs, des calculatrices...

3.3. TRADUCTION COMPTABLE DES OPERATIONS SPECIFIQUES.

Le traitement de l'information comptable correspond aux exigences du Plan Comptable Général Congolais et à la loi financière mais les principales informations spécifiques sont :

3.3.1. Les transferts des fonds

Le transfert des fonds entre escales est la remise par une escale des fonds en espèces ou en chèques à un commandant de bord pour que ce dernier puisse le reverser à la caisse de l'escale destinataire. Ce transfert représente le cash-flow d'exploitation après déduction des diverses charges directes et sert à couvrir les dépenses engagées par l'escale de départ de la ligne.

Le transfert de fonds se fait par bon de transfert émis par l'escale expéditeur dont une copie est remise lors du versement des fonds. L'élément du contrôle se base sur le fait que le montant reversé soit le même que celui reçu et que la comptabilité puisse apurer l'entrée et la sortie des fonds dans les deux escales.

Ces transferts ont pour support **le bon de transfert de fonds.**

Les écritures à passer à l'escale A expéditeur seront :

Débit : 191AB Crédit : 57/56

Lors de la réception du bon de transfert par l'escale B destinataire, on passera :

Débit : 57/56 Crédit : 191AB

3.3.2. La facturation

L'exploitation de Congo Airlines est représentée par les documents ci-après :

- **le billet d'avion** enregistré en comptabilité sur base des relevés de vente journalier passagers cash, invoice (à facturer) ;

- **la lettre de transport** aérien récapitulée à la fin de journée sous forme d'état de vente fret cash, invoice ou port dû. La facturation de Congo Airlines est émise sous différents modes notamment :

- *le mode cash* où un paiement cash est exigible avant le transport. L'écriture suivante est directement passée en réseau (LINK).

Débit : Client cash LTA/PAX

Crédit : Production vendue FRET/CARGO

Crédit : RVA (pour la taxe d'embarquement)

Crédit : Taxe urbaine, FPT

- *le mode port dû* c-à-d que la société transporte la marchandise du client mais le client est obligé de payer avant de retirer la marchandise.

Débit : Client Port dû Escale X - Escale Y

Crédit : Production vendue en port dû

Crédit : RVA (pour la taxe d'embarquement)

Crédit : Taxe urbaine, FPT.

- *le mode invoice* lorsque la société transporte à crédit ou à facturer les marchandises. Ce mode qui fait encourir d'énormes risque de recouvrement est destiné au grand client.

Débit : Client X

Crédit : Production vendue en invoice

Crédit : RVA

Crédit : Taxe urbaine, FPT

- *le mode free* pour des libéralités accordées à certaines personnes en relations privilégiées avec la société.

La production de CAL est composée aussi des excédents bagages et des expédites.

Pour le cas où ils sont facturés, une écriture est directement passée sous réseau.

Débit : Client X

Crédit : Production vendue expédites ou excédents bagages.

L'enregistrement des relevés et état de vente cash ne pose pas de problème. Car ils sont directement débités à la caisse par contre les états à facturer requièrent un suivi comptable dynamique.

Pour besoin de promotion commerciale, la société accorde un crédit à très court terme (port dû) et un crédit à moyen terme à certains clients. Dans le cas du transport par mode port dû, le client est obligé de payer avant le retrait de la marchandise à l'escale B.

En ce moment là, il y a un transfert de fret de l'escale A vers l'escale B et on passera :

A l'escale de départ :

Débit : 192AB

Crédit : Client Port dû

A l'escale d'arrivée :

Débit : Client Port dû

Crédit : 192AB

Ceci engendre la tenue d'un système de comptabilité magasin où l'élément de contrôle s'articule sur la réconciliation du compte de liaison d'une part et l'encours magasin ou dépôt d'autre part et doit impérativement représenter le solde du compte port dû.

Dans le cas du client invoice à l'escale de destination, on passera pour le suivi et le recouvrement du client :

Débit : Client X

Crédit : 194AB

Tandis qu'à l'escale de départ, on aura au préalable passé :

Débit : 194AB

Crédit : Client X précédé de l'indice de la société de recouvrement.

Le contrôle interne de cette transaction repose sur la réconciliation du compte 194 et le client de l'escale de départ devra apparaître avec un solde nul lors de la consolidation.

3.3.3. Les transferts PTA

Le *prepaid ticket advice* est un mode de paiement qui exige à l'escale de départ à solliciter à l'escale de destination, l'émission d'un billet soit invoice ou cash à l'ordre d'un client qu'il aura au préalable débité ou pour lequel il aura encaissé des fonds et il a pour support **la fiche PTA**.

A l'escale A , le transfert se fera par :

Débit : 193AB

Crédit : Client PTA AB

Pour que l'escale B puisse créditer le compte 193AB au débit du compte Client PTA AB.

3.3.4. Les mises à disposition des fonds.

Pour l'entreprise, la mise à disposition des fonds consiste en un transfert d'écritures par lequel une escale A demande à une escale B de payer à une tierce personne un montant qu'elle aura au préalable encaissé et enregistré dans ses livres.

Ce transfert se fait, par émission du **bon de mise à disposition des fonds**, soit à la caisse en contrepartie directe des comptes 194AB respectifs soit par transit au débit ou au crédit d'un compte 46 transitoire.

3.3.5 L'acquisition et l'amortissement des aéronefs.

L'acquisition d'un aéronef se fait par suite d'un contrat avec le fournisseur. Son mode d'achat permet à la comptabilité d'activer, au vu de **la facture** ou du **contrat de bail** et du **procès-verbal de réception** de l'appareil soit le compte 22 ou le compte 23 s'il s'agit des avances contractuelles.

L'amortissement de l'aéronef se fait sur base des heures de vol. Mais des études techniques préalables sont nécessaires pour ressortir la part d'Aircraft-Crew-Maintenance-Insurance qui grève sur la valeur vénale de l'aéronef acquis.

3.3.5. Les achats et mises en place carburant.

Le carburant demeure le poste de plus forte consommation et une transcription en comptabilité de ces consommations constitue un instrument indispensable à la gestion.

La compagnie sollicite des **mises en place** auprès des pétroliers qui sont petit à petit apurés suivant les services carburants justifiés par **des bons de livraison** des pétroliers.

- Lors de la mise en place chez le pétrolier :

Débit : 36011

Crédit : 40100 Pétrolier

- Lors du service et sur base du bon de livraison :

Débit : 61xxx

Crédit : 36011

- Lors du paiement :

Débit : 40100 Pétrolier

Crédit : 56/57

A l'apurement de la mise en place, au cas où la mise en place n'a pas été épuisée :

Débit : 40100 Pétrolier

Crédit : 36011

Le compte 36011 est identifié sur base de chaque mise en place.

3.3.7. Les achats à l'extérieur :

La contrainte économique de l'exploitation aéronautique est que l'entretien ou la maintenance requiert habituellement l'approvisionnement en **pièces de rechange** qui viennent de l'extérieur. Leur perception en comptabilité se fait sur base des factures approuvées par le service gestionnaire qui aura constaté l'entrée en stock par **une fiche d'entrée magasin**.

Il se fait pour un besoin urgent d'approvisionnement, que l'équipage de bord recoure à un achat de carburant. Ce carburant acheté à l'extérieur est comptabilisé au débit d'un compte caisse de bord ouvert à l'occasion.

- Lors de la sortie des fonds :

Débit : 425 Caisse de bord

Crédit : 56/57

- A la justification par l'équipage :

Débit : 61220 Consommation carburant

Crédit : 425 Caisse de bord

3.3.8. Les emprunts :

La nomenclature des comptes est montée de manière à transcrire pour chaque emprunt un compte 50 emprunt correspondant à un compte 46 remboursement.

Un **bon de remboursement emprunt** est émis par la Direction Financière et transmis directement à la Trésorerie pour paiement.

Ce document reprend toutes les informations relatives à l'emprunt ainsi que l'évolution des remboursements. Lors de la contraction de l'emprunt et de la libération à la caisse :

Débit : 56/57

Crédit : 50100xxx

Tous les remboursements seront enregistrés par l'écriture suivante :

Débit : 46xxx

Crédit : 57/56

La clôture du compte sur base du contrat est enregistré par :

Débit : 50100xxx

Crédit : 46xxx

3.3.9. La production consommée et à consommer :

En fin d'année, la production encore au dépôt ne sera pas transportée en fin d'exercice. Elle sera consommée après la clôture et devra faire l'objet **d'un redressement comptable** pour ajuster davantage le résultat. Cette régularisation est faite en même temps pour toutes les composantes de prix.

Sur base de l'inventaire des dépôts départs, l'on passera :

Débit : 71xxx

Crédit : 47xxx

3.3.10. La formation du prix de revient sur le marché :

Le prix du transport aérien est calculé sur base des règles généralement admises par la IATA (International Aeronautic Transport Association) et se base sur l'ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance), surtout lors des locations et des leasings. Des études sectorielles et périodiques sont effectuées pour évaluer le niveau des coûts subi par chaque compagnie aérienne. Pour le cas de la République Démocratique du Congo, il existe une commission tarifaire au sein du Ministère de l'Economie qui détermine la structure des prix et lutte contre le bradage des prix et le cabotage.

Elle incorpore la portion des coûts directs suivants :

- a) **Aircraft** : amortissement avion (valeur d'amortissement x nbre d'heures de vol), carburant consommé, Catéring (repas et boissons), redevances aéronautiques et taxes de survol et d'atterrissage, de parking.

b) **Crew** : Personnel navigant de cabine, commercial et technique.

c) **Maintenance** : Les check et les entretiens périodiques des avions ainsi que le coûts d'entretien dont nous parlerons dans les lignes qui suivent.

d) **Insurance** : Assurances

3.3.11. L'ouverture et la clôture des comptes :

Sur ordre express de la Direction, la clôture des comptes se fait conformément à un canevas conçu par la comptabilité, l'audit interne et externe. Une opération informatique est faite pour clôturer automatiquement les comptes et les rend inaccessible.

Tandis que la réouverture des comptes est une opération manuelle où tous les comptes de situation à soldes débiteurs sont débités au crédit des comptes à soldes créditeurs qui sont crédités. Cette opération se fait dans un **journal autonome** et est de la responsabilité du Chef Comptable.

Une écriture de consolidation des escales est passée lors de la clôture des comptes des escales en transférant par un compte de liaisons tous les comptes de bilan dans la société de consolidation.

3.3.12. La réconciliation des comptes de liaisons :

Après chaque rapprochement des comptes de liaisons, un **procès verbal** est dressé entre les deux sociétés et comptabilisé de la manière suivante :

Débit : 191XXYY

Crédit : 891xxyy pour les transferts des fonds réconciliés ;

Débit : 192XXYY

Crédit 892XXYY pour les ports dus manifestés et arrivées ;

Débit 193XXYY

Crédit 893XXYY pour les autres transferts des PTA réconciliés ;

Débit 194-5-6

Crédit 894-5-6 XXYY pour les autres transferts.

3.3.13. La prise en compte du précompte BIC.

Elle nécessite l'ouverture d'un compte auxiliaire à chaque client ou fournisseur et où apparaissent les retenues soit sur les billets ou sur les LTA. Le BIC sur le Fournisseur est retenu sur la base des factures que nous réceptionnons sur les achats locaux.

Débit : Client X

Crédit : Production vendue

Débit : Client X, Précompte BIC à payer, soit 3 % de la base.

Pour le fournisseur :

Débit : 6xxxx, 31xxxx ...

Crédit : Fournisseur X, Y, Z

Crédit : 43B Fournisseur X, Y, Z

4^{ième} PARTIE : ANALYSE FONCTIONNELLE DE L'ORGANISATION COMPTABLE DE L'ENTREPRISE ETUDIEE.

Après cet exposé de l'organisation comptable de Congo Airlines, dans lequel nous avons fustigé les instructions réglementant la tenue de la comptabilité dans cette entreprise, nous retraçons ci-après les considérations que nous pouvons y tirer.

Aussi, dans cette partie de notre travail, nous examinerons dans quelle mesure l'organisation comptable de Congo Airlines est fonctionnelle à travers :

- les aspects fondamentaux liés à l'essence des comptes ;
- les aspects formels qui sont liés à la structure d'organisation et à sa mise en oeuvre situation patrimoniale de l'entreprise.

1. ASPECTS FONDAMENTAUX.

Les aspects fondamentaux sont ceux qui sont liées à la gestion technique de l'entreprise et ont une implication directe dans l'organisation comptable de l'entreprise. 1. Comptes des Fonds propres et emprunts à plus d'un an.

10. Capital	Ces comptes n'ont pas de particularités.
11. Réserves	
12. Report à nouveau	
13. Résultat net	
14. Plus-values et provisions réglementées	Dans le cas de la tenue d'une comptabilité en Francs congolais ou en monnaie locale, des plus-values importantes sont prises en compte lors de la réévaluation des actifs d'exploitation notamment les aéronefs.
15. Subventions d'équipements	Dans le cas de l'entreprise étudiée, les subventions d'équipements sont nécessaires pour l'acquisition du matériel d'exploitation dont le coût est souvent élevé et requiert une participation de l'Etat surtout dans le réseau International.
16,17. Emprunts et Dettes à moyen terme.	Ces comptes sont souvent usités dans le cas du leasing ou sont immobilisés le montant total d'acquisition du matériel.
18. Provisions pour charges et pertes	Les normes édictées par les constructeurs d'avions requièrent un programme suivi de maintenance appelée CHECK A-B-C-D. Il arrive de fois que ces entretiens représentent de grosses valeurs égalants de fois les valeurs d'acquisition de ces aéronefs et qui rendent obligatoires la constitution des grosses provisions pour entretien pertes et charges.
19. Comptes de liaison des établissements.	<p>Ces comptes se réfèrent aux escales lorsque ces dernières sont supposées fonctionner de manière autonome et contiennent les flux internes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les transferts des fonds : cessions de fonds résultant du cash-flow d'exploitation des escales d'une escale vers une autre ; - Les ports dûs : cessions de fret entre une escale et une autre avec comme élément de contrôle que le frêt ne sera livré à destination que quand il est payé ; - Les pta (prepaid tax advice) : Lorsqu'une escale demande à une autre d'émettre soit en mode cash ou à facturer, un titre de voyage au profit d'un client. L'élément de contrôle sera un état reconcilié des comptes qui devra isoler tout mouvement non soldé ; <p>Il fait prendre aussi en compte le MCO qui est une mise à disposition d'un client pendant une certaine période d'une ligne de crédit qu'il aura constitué d'avance. L'élément de contrôle est que le fonds est d'avance encaissé et qu'il est prévu un travail de réconciliation des comptes avec le client pour s'assurer que les titres émis correspondent au fonds encaissés.</p>

Il est vrai que par le fait que l'escala est supposé comme unité autonome, il existe certaines implications d'ordre fiscales qui doivent être prises en compte.

Ainsi qu'il apparaît dans les états financiers, le solde cumulé du à l'absence de rapprochement des comptes de liaisons sur les exercices 1995, 1996, 1996 et 1997 présente un montant cumulé de plus de 600.000 USD qui ont été porté dans un compte à régulariser.

Cette situation est devenue clarifiée par suite de l'amélioration des canaux de transmission de l'information financière par le réseau internet et l'imputation dans les comptes 89 des flux internes liées à la gestion des comptes de liaison.

2. Comptes des valeurs immobilisées :

2.1. Aéronefs :

Comme nous l'avons dit plus haut, les aéronefs sont enregistrés en comptabilité selon leur valeurs d'acquisition tel qu'il est prescrit par le plan comptable congolais. Mais la plus grande distinction est faite en tenant compte de la valeur^{50(*)}:

- de la cellule ou de la coque ;
- des moteurs et des réacteurs.

Ces trois composantes de l'avion doivent représenter la valeur totale d'acquisition de cet avion.

Il faut noter que cette valeur est inscrite à l'actif du bilan qu'après réception effective de l'aéronef. Dans le cas du leasing, cette valeur est d'abord imputée dans les comptes d'avances sur immobilisation (25) et leur enregistrement en comptabilité ne présente pas de différence en comptabilité générale.

2.2. Les amortissements :

Par amortissement, il faut entendre la constatation comptable de la dépréciation d'un bien immobilisé. La durée utile d'un avion dépend du niveau de perfectionnement du constructeur. Ainsi, les avions dits « de nouvelles générations » sont amortissables après une période de 15 à 17 ans alors que les précédents sont amortis après 12 ans ou 144 mois.

Le montant à prendre en compte comprend^{51(*)} :

- l'amortissement cellule ;
- l'amortissement moteurs ou turbo réacteurs ;
- et l'amortissement pièces de rechanges révisables, qui comprend que 15 à 25 % de la valeur de la pièce.

Il est vrai que l'enregistrement de la dotation aux amortissements conformément au plan Comptable Congolais ne permet pas de refléter une réalité parfaite dans la mesure où elle prend en bloc la valeur de l'avion et n'enregistre pas les flux nés de l'utilisation en nombre d'heures de vol.

Les pièces de rechange révisables apparaissent dans les valeurs d'exploitation au cours d'exercices 96,97 et 98 alors qu'ils doivent être immobilisés et amortis. Cette considération minimise la dotation aux amortissements et par conséquent obstrue la fiabilité du résultat annuel.

Il faut aussi prendre en compte le fait que tant qu'un avion reste en service, une imputation d'amortissement doit subsister même si l'amortissement normal cumulé correspond à la valeur historique de cet avion.

Dans le cas des avions complètement amortis mais restant en service, on doit recalculer leur amortissement sur la base d'une imputation initiale des coûts repartis sur 10 à 16 ans.

Lorsqu'on achète un avion d'occasion, on détermine la période d'amortissement en fonction du coût

d'achat de l'avion en tenant compte des modifications que subira cet appareil et de la durée de vie utile présumée de l'aéronef.

On calcule d'abord l'amortissement annuel des avions, des réacteurs et systèmes et des pièces de rechanges révisables et l'on détermine ensuite la quote-part mensuelle à importer aux coûts et prix de revient de mois.

3. Les comptes des stocks :

3.1. Les carburants et lubrifiants :

Le carburant a une incidence non négligeable sur l'exploitation des avions et requiert la tenue d'un inventaire permanent du stock. Congo Airlines recoure à la procédure des mises en place qu'il affecte au fil des consommations, dans les comptes 61.

Vis-à-vis du plan comptable, la particularité de ce compte est relativement inexistante seulement qu'il présente beaucoup d'exercice de contrôle interne afin de cerner la charge réelle et totale qui sera imputable au résultat. Nous avons remarqué qu'au cours d'exercices antérieurs, Congo Airlines a enregistré dans ses livres les mises en place au lieu des bons de livraisons, ce qui a occasionné certains ajustements postérieurs.

3.2. Les pièces de rechange non révisables :

Les pièces de rechange non révisables sont enregistrées et consommées de la même manière qu'en comptabilité générale. Il faut par contre relever qu'il est nécessaire de mettre en place un dispositif de distinction entre les pièces révisables et non révisables et la tenue d'un inventaire permanent conforté par l'existence des fiches de stocks qui enregistrent les entrées et les sorties.

4. Les comptes des tiers :

La fiabilité de ce compte dépend étroitement de la maîtrise des comptes de liaisons essentiellement en ce qui concerne les ports dû et la gestion des crédits accordés à la clientèle. L'exploitation aérienne est tributaire d'une réglementation qu'elle engendre un certain nombre de coûts dont elle ne peut se départir. Et en conséquence, elle est bien obligée de mettre en place une politique de mobilisation de ressources nécessaires à son évolution et à son dynamisme.

Congo Airlines a en son sein un réseau informatique cohérent qui fonctionne et qui lors de l'émission d'un billet ou d'une lettre de transport permet directement un enregistrement direct dans le compte du client concerné.

La séparation des comptes pax des comptes fret ont permis de recentrer l'apport de chaque production sur la production totale de Congo Airlines.

5. Les charges et produits :

Bien qu'il n'existe pas encore une comptabilité analytique à Congo Airlines à cause du financement que cela requiert, il est quand même tenu un suivi extra-comptables des éléments de coûts dont la structure se présente de la manière suivante :

Le coût d'exploitation du transport aérien est constitué du coût d'exploitation direct et le coût d'exploitation indirect.

L'analyse des coûts directs et indirects d'exploitation est utile dans la mesure où elle intervient dans le calcul du coût total d'exploitation d'une compagnie aérienne.

5.1. Coûts directs d'exploitation

Ce sont des coûts rattachés directement à l'avion et qui contribuent facilement à la fixation du prix de revient du fait de leur connaissance précise. Il s'agit de :

5.1.1. Frais du personnel navigant technique

On impute dans ces comptes, les charges de tout le personnel du poste de pilotage comprenant ; les salaires de base et les charges sociales obligatoires et facultatives y afférentes ; les allocations et frais en cours pour la formation normale des navigants techniques (coût d'instructeurs et des vols d'entraînement) les frais de recyclage aux simulateurs (coût du voyage, frais de séjour, de transport et coût de logement à l'hôtel pendant le recyclage et frais facturés par les tiers pour leur prestation aux

simulateurs), les frais ou coût des repas pris à bord, l'indemnité de déplacement (couchée à l'escale de destination), coût du logement en nature ou en espèce, le frais de logement et de transport en escale (night-stop, repas), l'assurance des PNT, le coût de transport (comprenant : quotes-part amortissement véhicules déterminés au prorata des kilomètres parcourus, coût du carburant consommé, assurance véhicule, coût de maintenance des véhicules, taxes de roulage, charges des chauffeurs et agents dispatcher) les frais d'uniforme et de validation des licences, les frais médicaux et pharmaceutiques, coût des visites médicales périodique et obligatoire.

Si les charges de personnel navigant technique sont saisies globalement pour l'ensemble de la flotte, mais par type d'appareils leur répartition, en vue de leur affectation aux coûts et prix de revient d'un vol ou d'une ligne se fait sur base d'heures de vol et rotation d'équipages.

5.1.2. Amortissements :

Ces coûts comprennent le montant de la dotation aux amortissements tels que nous l'avons relevé dans les lignes précédentes. Nous rapprochant de la gestion technique des aéronefs, l'amortissement à prendre en compte doit tenir compte la triple utilité :

- de permettre d'étaler la charge d'investissement pour l'entreprise en évitant de concentrer sur les années d'acquisition des équipements le poids des dépenses correspondantes.
- De faciliter l'autofinancement par l'entreprise de ses investissements ultérieurs en lui permettant de conserver dans ses caisses les dotations aux amortissements.
- D'autoriser un suivi économique de la valeur économique de la valeur des immobilisations qui tient compte de leur usure et de leur obsolescence.

Dans l'exploitation aérienne, l'amortissement n'est pas pris comme une dotation, mais comme charge directe qui doit permettre de financer le renouvellement du matériel.

5.1.3. Carburant et lubrifiant

Pour tous les avions, quelle que soit leur nature de vol, on enregistre ici le coût des carburants et lubrifiants prélevés en escale et facturé par les fournisseurs pétroliers.

5.1.4. Assurance matériel volant

Il s'agit de toutes les primes d'assurances contre les dégâts subis par le matériel volant en responsabilité civile découlant de l'exploitation de l'avion.

Il peut s'agir :

1° Assurance corps et risque ordinaire (en temps de paix)

2° Assurance corps et risque de guerre

Les primes sont payées pour une période de douze mois allant du 1^{er} juillet de l'année en cours au 30 juin de l'année prochaine sauf modification par l'assureur, les pourcentages sont les suivants ^{52(*)}:

§ Prime pour l'aéronef : 1,045% de la valeur assurée ;

§ Prime risque au vol : 0,45% de la valeur assurée de l'aéronef ;

§ Corps et risques de guerre : 0,125% de la valeur assurée ;

§ Moteurs et pièces de rechanges révisables en magasin ;

§ Emeutes et mouvement populaire : 0,1125% de la valeur assurée des moteurs et pièces de rechange révisables ;

Les appareils peuvent être de même type et de même capacité, chacun à sa valeur d'acquisition (cette valeur varie selon l'époque d'achat, le taux de prêt bancaire pour le financement) il est donc nécessaire de tenir compte de la valeur assurée par les services assurés, pour connaître le montant de chaque prime, citée ci-dessus. Le total payé couvrant une période de douze mensualités, on détermine le montant mensuel à effectuer aux coûts et prix de revient. La répartition, en vue de leur inclusion au

prix de revient est faite sur base d'heures de vol bloc.

5.1.5. Coût de maintenance et de Révision du matériel volant.

On enregistre, sous cette rubrique, le coût de l'entretien destiné à maintenir en bon état de marche de l'avion, les réacteurs, les organes et pièces de rechange révisables. Ce coût comprend :

§ La valeur des pièces de rechanges consommables et d'autres matières consommables consommées ;

§ Les charges de la main- d'oeuvre directe ;

§ Les frais indirects de maintenance : coût des travaux de la division technologique, des ateliers technique ;

Le coût de la maintenance comprend également les coûts de réparation et révision et des inspections pour l'obtention du certificat de navigabilité lorsque ceux- ci sont effectués conformément aux obligations imposées par les lois en vigueur dans le pays.

Les frais de répartition, révisions et entretiens des équipements de bord et des avions facturés par des sous- traitants sont à inclure dans le coût de maintenance du matériel volant. L'inclusion du coût de maintenance et de révision du matériel volant aux coûts et prix de revient d'une période considérée se fait après la répartition de coût sur chaque avion, sur base d'heures de vol bloc.

5.1.6. Les taxes et redevances

1° Redevances d'atterrissage

On enregistre sous cette rubrique la taxe d'atterrissage (landing fee), elle varie d'un aéroport à un autre. Dans le cas d'un vol de nuit, on reprend aussi le taxe de balisage.

Toutes les redevances facturées par les autorités des aéroports, le contrôle de la circulation aérienne ou les services gouvernementaux sur les arrivées, les départs et les stationnements d'avions sont à enregistrer dans cette rubrique.

Les taxes dues aux services de navigation d'aéroport sont aussi à imputer au compte redevances d'atterrissage.

La taxe d'atterrissage est proportionnelle au poids de l'appareil, elle varie, par conséquent d'un type d'avion en fonction de la durée de stationnement, elle est due dès que le temps de franchise est dépassé (qui varie selon les aéroports). Elle est fixée par les autorités aéroportuaires proportionnellement au tonnage (poids) de l'aéronef.

La répartition en vue de l'inclusion au coût et prix de revient est faite sur base du nombre d'atterrissage (on doit exploiter les rapports de vol ou les statistiques d'utilisation d'avions ou statistique de mouvement d'avion).

2° Redevance de route

Les redevances en route comprennent toutes les taxes prélevées par les autorités des pays, pour l'utilisation des services de navigation. En route, coût d'aide à la navigation. Taxe de survol d'un pays est calculée proportionnellement à la distance, exprimée en kilomètre, du trajet passant au dessus du territoire d'un Etat. On les repartit sur base de kilomètre parcouru par chaque appareil.

Ces dépenses représentent les minima des frais qu'il faut engager pour faire un vol. Leur importance varie selon les compagnies entre les tiers et la moitié des dépenses totales, en fonction du type d'appareil et de la structure du réseau. Pour les compagnies de grande importance, elles représentent la moitié des dépenses totales.

5.2. COÛTS INDIRECTS D'EXPLOITATION.

Ces coûts sont constitués des dépenses qui ne sont pas liées directement à un avion donné et englobe le fonctionnement normal de l'entreprise et concerne particulièrement les services rendus aux passagers au sol et en vol, aux avions au sol ainsi que toutes les dépenses administratives. Ces coûts doivent être ventilés, repartis avant leur imputations aux coûts et prix de revient.

5.2.1. Stationnement et opération au sol

1° le ramp handling : Il s'agit de prestation au sol, au moment de l'atterrissage de l'avion, comprenant le guidage jusqu'à l'endroit de stationnement, le placement des cales des roues et de l'escalier pour passagers.

2° Handling technique : ce sont de petits travaux de maintenance en ligne des avions (inspections en transit). Le personnel technique procède à des vérifications d'usage et, si l'équipage signale une panne, procède à des réparations mineures : Le remplacement d'une roue ou d'une pièce défectueuse, etc. On peut inclure ici le coût de l'opération de refuelling, coût du carburant exclu.

3° Handling commercial : Il s'agit de toutes les interventions au sol relatives à l'accueil et à l'assistance aux passagers, manutention des bagages et du fret lors de déchargement et de chargement..

Pour le stationnement et opérations au sol, on devra inclure :

§ Les salaires et charges sociales obligatoires et facultatives de tout le personnel d'escale travaillant à l'acheminement du trafic, tant passagers que fret ;

§ Le coût de maintenance et assurance des matériels de servitude et des installations aéroportuaires ;

§ Les frais de représentation et l'acheminement du trafic facturés par des tiers s'occupant des services aériens de la compagnie ;

§ Les frais de navigation du fret aux escales y compris les droits de douanes locales sur les équipements, les transports, les salaires et les charges sociales du personnel des entrepôts, les charges de gestion d'emballages et matières consommées, la location d'entrepôts ;

§ Les frais facturés pour les services de la météorologie ;

5.2.2. Frais de PNC.

Les frais de PNC comprennent les salaires et charges sociales obligatoires et facultatives, l'assurance PNC (3,5% du salaire brut) souscrite pour une période de douze mois allant du 1^{er} janvier au 31 décembre).

§ Coût d'uniforme, le coût des repas pris à bord, le transport du domicile à l'aéroport, le transport à l'escale et le repas, l'indemnité de déplacement et prime de vol, coût de logement à l'escale, les frais médicaux et pharmaceutiques, on y ajoute les frais d'encadrement du PNC (formation et recyclage)et administration de ce personnel, ainsi que les frais généraux qui s'y rapportent directement.

5.2.3. Coûts du service passagers

Il s'agit des coûts suivants :

§ Le coût du catering et du confort à bord des avions

§ L'assurance responsabilité civile des tiers passagers, ou bagages (primes de responsabilité des passagers et accident passagers payées par la compagnie)

§ L'hébergement à charge de la compagnie (manque de correspondance à l'escale de transit ou escale intermédiaire etc.). La répartition de ces coûts est basée sur les siège- kilomètres transportés.

5.2.4. coût de vente et promotion de vente.

Les salaires et charges sociales obligatoires et facultatives et tous les autres frais du personnel travaillant à l'établissement (émissions) des billets, aux ventes de ces billets et aux activités de promotion de ventes, y

compris les charges de la direction commerciale, les commissions payables à des tiers, ou défalquées par ceci :

§ Les honoraires des services d'agences extérieures

§ Les frais de publicités, de promotion de vente et frais annexes. Les frais généraux en rapport direct avec l'établissement et la vente des billets et la promotion des ventes.

5.2.5. Frais généraux et d'administration

On enregistre dans cette rubrique les salaires et charges sociales obligatoires et facultatives des cadres des directions et de leur personnel direct à l'exception des salaires et charges de la direction commerciale.

Les frais de bureau de ventes (fournitures de bureau, éclairage, nettoyage et entretiens couvrant périodiquement, le téléphone, télex et télégrammes).

II. LES ASPECTS FORMELS :

2.1.GESTION DE L'INFORMATION :

Nous allons retracer de manière schématique la circulation de l'information financière tout en le recentrant sur les aspects relatifs :

- à la circulation de l'information globale au niveau de l'entreprise (Schéma 1)
- à la circulation de la lettre de transport aérien (Schéma 2)
- à la circulation des relevés journaliers de vente (Schéma 3)
- à la circulation de la demande de décaissement (Schéma 4)
- à la circulation des copies de reçus de caisse (Schéma 5)
- à la circulation des copies de reçus de recouvrement (Schéma 6)

-

L'organisation d'un service comptable ne peut échapper aux principes de gestion économique d'une entreprise ; notamment ceux relatifs à la comptabilité et aux hommes qui doivent l'animer.

Ces principes sont :

- enregistrement des flux monétaires consécutifs aux phénomènes juridiques et économiques qui se produisent au sein du patrimoine de l'entreprise ;
- séparation stricte de la fonction comptable de celle de la gestion ;
- nécessité de disposer des supports tels que le plan comptable adapté à l'entreprise, un mémento ou guide comptable donnant le contenu et les modalités de fonctionnement des comptes et un recueil comptable impliquant les procédures de traitement administratif et comptable.

En somme, l'organisation comptable de Congo Airlines répond, durant la période sous examen, aux principes comptables de base, notamment ceux en rapport avec la continuité de l'exploitation jusqu'à la sincérité en passant par les coûts historiques, l'indépendance des exercices, la prudence, la permanence des méthodes, etc ...

2.2. En ce qui concerne **la comptabilité des escales**, les dispositions suivantes doivent être prises :

- implanter les centres comptables dans chaque escale et leur conférer la charge d'enregistrer les opérations s'effectuant à leur ressort respectif et ou les enregistrer dans les livres auxiliaires. Quelques escales (actuellement fermées pour cause de guerre) notamment celles de GBADOLITE, de GEMENA, de ISIRO, de KALEMIE, de KINDU et de MBANDAKA n'ont pas encore une gestion comptable autonome.
- Former le personnel comptable dont le niveau de qualification doit être impérativement suffisant et expérimenté à certaines réalités de l'aviation civile ;
- Séparer rigoureusement la fonction comptable de la gestion ;
- Veiller à ce que tous les engagements pris par les services techniques ou les centres de frais (achat pièces de rechange à l'étranger) soient inscrits dans les livres comptables ;

- Informatiser les caisses auxiliaires (caisse agence, dépôt et aéroports) pour que chaque mouvement de fonds soit directement écrits dans les livres et transportés en réseau au lieu que cela fasse encore l'objet d'un enregistrement à la Division de Comptabilité ;
- Les imputations comptables doivent se faire strictement en conformité avec le plan comptable de la compagnie et de la structure budgétaire ;
- Le chef comptable dans les escales représente la Division de Comptabilité et doit répondre fonctionnellement du chef d'escale et du responsable administratif et financier à qui il soumet pour approbation les pièces comptables avant leur transmission à la comptabilité.
- Nous avons pu apprécier les nouveaux canaux de transmission de l'information vers Kinshasa notamment l'internet qui a permis la maîtrise des soldes des comptes de liaisons.

2.2. La comptabilité centrale, à cause de la décentralisation de la fonction comptable dans la compagnie sera organisée de manière à permettre :

- a) de connaître et de contrôler les opérations de charges et pertes, des produits et profits ;
- b) de connaître la situation patrimoniale de la compagnie par une inventurisation des stocks de pièces de rechange et par l'étiquetage des inventaires qui ont été réalisées en fin d'année 2000 ;
- c) de déterminer les résultats analytiques qui vont essentiellement découler par l'implantation de la comptabilité analytique ;
- d) d'enregistrer et de classer les informations chiffrées en fonction des décisions prises et des opérations effectuées ;
- e) de saisir correctement, dans un document de prise de données, tous les renseignements relevant des escales et de créer un canal fiable qui doit permettre aux escales de justifier leurs comptes ;
- f) d'établir les tableaux de synthèse financières en fonction de la balance provisoire et définitive des comptes au niveau de la Comptabilité centrale à partir des informations fournies par les livres comptables fournies par toutes les sociétés comptables ;
- g) de prendre en compte certaines réalités de l'aviation et leur traduction en flux comptables pour des besoins d'une organisation de comptabilité analytique.

2.3. Le contrôle interne des comptes ainsi que **le service de la consolidation** des comptes doivent être redynamisés. Ce service aura pour mission directe de surveiller les comptes notamment les liaisons et les flux de gestion qu'elles engendrent, et surtout de vérifier tous les mouvements passés sous forme d'ordonnance d'écritures. De même, ce service aura la charge d'étudier l'organisation et son évolution et pourra proposer des nouvelles instructions à la Direction.

Monsieur le Professeur et Président du jury,

Monsieur le Professeur et membre du jury,

Chers amis, chers collègues.

Je voudrais avant toute chose, m'acquitter d'un devoir celui de remercier, à travers vos personnes, l'ensemble des autorités académiques et scientifiques de l'Institut Supérieur de Commerce pour la formation que nous avons reçue malgré la conjoncture difficile.

Notre mémoire de licence a comme sujet : **Etude de l'organisation comptable d'une compagnie aérienne.**

Dans ce travail, nous nous sommes proposés d'étudier dans l'entreprise, au départ de sa mission d'être une entité génératrice des recettes, l'organisation comptable centré sur des objectifs de collecte, de traitement et d'interprétation de l'information financière.

Nous nous sommes posés la question de savoir si l'organisation comptable de l'entreprise ayant fait l'objet de notre étude de cas permet d'aboutir à des résultats fiables et cadre à sa mission qui consiste à

refléter, au départ de son fonctionnement, de la répartition des tâches, de l'outil de prises des données, l'image fidèle de l'entreprise.

Nous avons pris comme étude de cas la société Congo Airlines, CAL en sigle.

Notre travail est axé sur quatre parties essentielles :

1. Après une brève introduction, nous présentons dans la première partie des considérations générales sur la comptabilité et l'organisation comptable ;

2. Ensuite, pour des besoins d'information et de motivation à l'intérêt de ce travail, nous reprenons de manière sommaire dans la deuxième partie, l'organisation du transport aérien et la présentation de Congo Airlines ;

3. Dans la troisième partie, nous décrivons l'organisation comptable de Congo Airlines en insistant sur les aspects suivants :

a) la tenue des comptes spécifiques que sont les transferts des fonds, la facturation et la formation du prix de revient, les transferts PTA, les mises à disposition des fonds, l'acquisition et l'amortissement des aéronefs, les achats et mises en place carburant, les achats extérieurs, les emprunts, la production consommé et à consommer, l'ouverture et la clôture des comptes, la réconciliation des comptes de liaisons, la prise en compte du précompte sur les bénéfices industriels et commerciaux.

b) La gestion et la circulation de l'information à partir de l'émission du billet ou de la lettre de transport aérien jusqu'à leur traitement à la comptabilité et leur interprétation ;

c) La mise en place des procédures comptables ainsi des moyens logistiques et humains.

4. Enfin, une conclusion qui contient nos avis et considérations et après une analyse fonctionnelle de cet organisation.

Nous avons constaté que Congo Airlines a mis en place les principes d'organisation efficaces et cohérents par la préparation et l'exécution suivant des procédés rationnels, des instructions de procédure viables et un dispositif de contrôle efficace, de la comptabilité et ce en conformité avec le système comptable Congolais.

Dans l'application de ces mesures, Congo Airlines a fait appel aux facteurs financiers qui ont permis à l'entreprise de se procurer des ressources financières nécessaires pour assurer la production des états comptables, par un outil informatique adapté et un réseau relié à l'internet, et enfin aux facteurs humains constitués par un personnel comptable doté de compétence nécessaire et suffisante.

Ces facteurs constituent, à notre humble avis, un besoin à la réussite de la tenue de sa comptabilité et par conséquent à la fourniture d'une information fiable sur son patrimoine et son évolution à travers lesquelles :

- le gestionnaire peut assurer le pilotage de la gestion globale de l'entreprise par les tableaux de bord financier ;

- les tiers en général, essentiellement les banques, peuvent juger de la solvabilité de l'entreprise ;

- les actionnaires peuvent être renseignés sur la croissance de leurs activités ;

- le salarié, le créancier et les tiers fournisseurs sont assurés à leur tour de la santé financière de leur entreprise ;

- l'Etat, plus particulièrement la DGC et la RVA peuvent à travers les comptes retracer les bases imposables et les redevances relatives à son exploitation.

Congo Airlines n'a pas été aussi épargné par les différentes guerres de libération et d'agression qui n'ont pas permis le fonctionnement de certaines escales. C'est ainsi que les états financiers produits pendant ces périodes n'ont pas incorporé, de manière

exhaustive et concordante, l'ensemble des flux de gestion qui ont été générés par l'activité.

Nous pensons qu'au regard de sa dimension sans cesse croissante et des aspects conceptuels que nous avons évoqué ci-dessus essentiellement en ce qui concerne la traduction comptable de certaines particularités relatives à l'exploitation aéronautique, nous sommes d'avis que des actions suivantes doivent être concrétisées, notamment :

- la mise à jour d'un cadre comptable analytique et budgétaire pour la détermination des coûts et l'instauration d'une analyse prévisionnelle des différents paramètres de gestion ;
- la redynamisation de la Comptabilité générale par la mise en oeuvre d'une planification structurelle des travaux et des différents centres comptables ;
- l'instauration des documents de prises des données informatiques tendant à normaliser la comptabilisation d'écritures comptables surtout dans les escales non encore informatisées avec comme but de contenir les erreurs et les fraudes éventuelles ;
- la tenue d'un inventaire permanent des dépôts des ports dûs avec pour mission de refléter le solde réel recouvrable.
- La poursuite des actions d'inventorisation et de valorisation du patrimoine par la mise en oeuvre du fichier d'immobilisation et des procédures intégrant immédiatement l'immobilisation, son amortissement, son emplacement et les éventuelles mutations ainsi que des particularités spécifiques liés à la mise en oeuvre d'une comptabilité du secteur aérien.

Nous espérons que toutes ces mesures fondamentales trouveront leur application compte tenu de la dynamique qui anime les dirigeants et l'ensemble du personnel de Congo Airlines, qui, malgré la turbulence économique actuelle, les charges d'exploitation sans cesse croissantes et la guerre qui amenuise sérieusement son activité, concourent à la consolidation de son exploitation et à sa croissance remarquable.

- Aéroports nationaux

N°	PROVINCE	AEROPORT	CODE	NATURE/DIMENSION	SERVICE
		NATIONAL	OACI /IATA	PISTE	
01	KINSHASA	NDOLO	FZAB/NLO	ASPHALTE/1300x30	HJ
02	KASAI-OCCIDENTAL	KANANGA	FZUA/KGA	BETONNE/2200x30	HJ
03	KASAI-OCCIDENTAL	TSHIKAPA	FZUK/TSH	GRAVIER/1600x30	HJ
04	KASAI-ORIENTAL	MBUJI-MAYI	FZWA/MJM	ASPHALTE/1300x30	HJ
05	KASAI-ORIENTAL		FZVA/LGA	NON PAVEE/1620x30	HJ
06	EQUATEUR	LODJA	FZEA/NDK	ASPHALTE/2200x45	HJ
07	EQUATEUR	MBANDAKA	FZFK/GMA	ASPHALTE/2000x45	HJ
08	SUD KIVU	GEMENA	FZMA/BKY	ASPHALTE/1600x45	HJ
09	BAS CONGO	BUKAVU / KAVUMU	FZAG/ -	ASPHALTE/2200x45	HJ
10	MANIEMA	MUANDA	FZOA/KND	ASPHALTE/2200x45	HJ
11	P. ORIENTALE	KINDU	FZKA/BUX	ASPHALTE/1850x30	HJ
12	P. ORIENTALE	BUNIA	FZJH/IRP	ASPHALTE/2500x45	HJ
13	KATANGA	ISIRO-MATARI	FZQM/KWZ	ASPHALTE/1750x30	HJ
14	KATANGA		FZRF/FMI	ASPHALTE/1750x30	HJ
15	BANDUNDU	KOLWEZI	FZBO/FDU	ASPHALTE/1380x30	HJ
		KALEMIE			
		BANDUNDU			

- Tableau des Aéronefs opérationnels^{53(*)}.

N°	TYPE	APPELATION	IMMATRICULATION	COMPAGNIE AERIENNE
09	AN 26	ANTONOV 26	9Q-CIB	C.A.A/COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION
10	AN 26	ANTONOV 26	9Q-CJB	
11	AN 26	ANTONOV 26	9Q-CAB	
12	IL 18	ILOUCHINE 18	9Q-CHB	
13	AN 28	ANTONOV 28	9Q-CRA	MALU AVIATION
14	AN 28	ANTONOV 28	9Q-CSP	
15	P 68 B	PARTENAVIA	9Q-CDV	
16	AN 32	ANTONOV 32	UR 48055	A.T.O/AIRTRANSPORT OFFICE
17	HS748	ANDOVER	9Q-CVK	
18	CL 44	CANADAIR	9Q-CTS	EWA AIRWAYS
28	B 727	BOEING 727/200	9Q-CWA	CAL/HBA
29	B 727	BOEING 727/100	9Q-CRG	HEWA BORA AIRWAYS
30	B 707	BOEING 707	9Q-CKZ	
31	B 707	BOEING 707	9Q-CKB	

32	B 737	BOEING 737	9Q-CKZ	
33	L 1011	TRISTAR	9Q CHA	
34	BAC 1-11	BAC 1-11	9Q-CSJ	AIR KATANGA
35	B 727	BOEING 727	9Q-CDJ	GOMAIR
36	L 410	LET	9Q-CBR	AIRFOX
37	AN 32	ANTONOV 32	UR 48053	AFRICA ONE
38	HS 748	ANDOVER	9Q-CPW	WALTAIR
39	SE 21	CARAVELLE 210	9Q-CNA	
40	DC 9	DOUGLAS 9	9Q-CWF	WETRAFA AIRLLINES
41	C 402	CESSNA	9Q-CCK	JETAIR
42	PA 31	PIPER/NAVAJO	ZS-NDN	LUTHAIR
43	PA 34	PIPER/NAVAJO	9Q-CSC	
44	P 68 B	PARTENAVIA	9Q-CKV	
45	DC 3	DOUGLAS 3	9Q-CYC	TRACO/AIR-KASAI

CADRE ET NOMENCLATURE DES COMPTES

10. COMPTES DE CAPITAL

10100. Reprise d'actif existant

10400. Capital social

11. RESERVES

11000. Réserves légales

11100. Autres réserves

12. REPORT A NOUVEAU

12000. Report à nouveau

12100. Pertes non compensées

13.RESULTAT NET

13000. Résultat de l'exercice

13001. Bénéfices à conserver

13002. Bénéfices à distribuer

13003. Pertes nettes

14. PLUS-VALUES

14000. Plus-value de réévaluation

16. EMPRUNTS ET DETTES A LONG TERME

16000. Emprunts et obligations à long terme

17. EMPRUNTS ET DETTES A MOYEN TERME

17000. Emprunts et obligations à moyen terme

17001. Avances reçues et comptes bloqués à moyen terme

17380. Emprunts à régulariser

18. PROVISIONS POUR CHARGES ET PERTES

18000. Provision pour risques

18001. Provision pour litiges

18002. Provision pour charges et pertes diverses.

19. COMPTES DE LIAISONS INTER-ESCALES

19100. Liaisons transferts des fonds

19200. Liaisons ports dus

19300. Liaisons PTA

19400. Liaisons autres

19900. Résultat provisoire

20. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

0000. Concessions sur terrains

20400. Brevets, licences, marques

22. IMMOBILISATIONS CORPORELLES AUTRES

22101. Aéronefs Pax

22102. Aéronefs Cargo

22103. Aéronefs mixtes

22204. Véhicules et assimilés

22301. Matériel aéronautique d'exploitation

22302. Matériel Catéring

22303. Bâtiments administratifs et hangars

22304. Bâtiments d'habitation

22305. Agencements bâtiments

22306. Matériel de télécommunications

22401. Matériel informatique

22402. Autres matériels

23. IMMOBILISATIONS EN COURS

23000. Machines et autres biens d'équipement

24. AVANCES ET ACOMPTE

24000. Avances sur matériel aéronautique

24001. Avances sur autres matériels

25. TITRES ET VALEURS ENGAGEES A PLUS D'UN AN

25000. Titrisation à moyen terme

28. DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS

28000. Amortissements s /aéronefs

28001. Amortissements s/Véhicules

28002. Amortissements s/Matériel

31. MATIERES ET FOURNITURES

31200. Jet A 1

31201. Huiles aéronefs

31202. Graisses aéronefs

31203. Oxygène aéronefs

31204. Azote aéronefs

31205. Eau potable

31206. Skydrol

31209. Autres

31210. Essence véhicules

31211. Gasoil véhicules

31212. Huiles et graisses véhicules

31213. Autres consommables véhicules

31221. Pièces de rechange de consommations standard

31222. Accessoires révisables et spécifiques

31223. Pièces de rechange véhicules et assimilés

31224. Pneumatiques et Batteries aéronefs

31225. Systèmes de freinage aéronefs

31226. Batteries et pneumatiques véhicules

31300. Fournitures de bureau

31301. Consommables informatiques

31302. Produits d'entretien

31400. Catéring alimentaires

31401. Catéring bar payant

31500. Vêtement de travail

32. EMBALLAGES COMMERCIAUX

32000. Stocks emballages commerciaux

36. STOCKS A L'EXTERIEUR

36000. Mise en place Jet A 1

38. PROVISION POUR DEPRECIATION DES STOCKS

38000. Provision pour dépréciation des stocks

40. FOURNISSEURS

40000. Fournisseurs au Congo

40100. Fournisseurs à l'étranger

40940. Factures à recevoir et à vérifier

41. CLIENTS

41000. Clients au Congo

41100. Clients à l'extérieur

41200. Factures à établir et à vérifier

42. PERSONNEL

42000. Main d'oeuvre locale

42010. Main d'oeuvre expatriée

42020. Comptes Courants Personnel

43. ETAT

43000. TVA à payer

43010. Taxes de survol et d'atterrissage

43020. Taxes régionales et urbaines

43030. Contribution Foncière

43040. Contribution sur le revenu locatif

43050. Effort de guerre

43060. Taxes vétérinaires

43070. Précompte BIC payé pour compte CAL

43080. Autres taxes et contributions

44. PROPRIETAIRES ET ASSOCIES

44000. Comptes courants associés

46. DEBITEURS ET CREDITEURS DIVERS

46000. Débiteurs

46100. Crédeurs

46900. Financements

47. COMPTES DE REGULARISATIONS

47000. Factures à établir

47100. Factures à recevoir

47200. Charges à étaler

47300. Production frêt à consommer

47400. Production Pax à consommer

48. PROVISION POUR DEPRECIATION CPTES CLASSE 4

48000. Provision pour dépréciation clients

48100. Provision pour dépréciation débiteurs et créditeurs

49. COMPTES D'ATTENTE ET A REGULARISER

49000. Notes de débit et de crédit à recevoir

49100. Notes de crédit et de crédit à établir

50. EMPRUNTS A MOINS D'UN AN

50000. Emprunts à l'intérieur à moins d'un an

50100. Emprunts à l'extérieur à moins d'un an

51. PRETS A COURT TERME

51000. Prêts à court terme à l'intérieur

51100. Prêts à court terme à l'extérieur

53. EFFETS A PAYER

53000. Effets à payer

54. EFFETS A RECEVOIR

54000. Effets à recevoir

56. BANQUES ET INSTITUTIONS FINANCIERES

56000. Banques en monnaie locale

56010. Banques en devises

56900. Autres institutions bancaires

57. CAISSE ET AVOIRS EN ESPECES

57000. Caisse en Francs congolais

57010. Caisse en Dollars américains

57020. Caisse en Francs Belges

57099. Autres caisses

59. VIREMENTS INTERNES

59000. Virements caisse à caisse

59010. Virements caisse à banque

59020. Virements banque à caisse

61. MATIERES ET FOURNITURES CONSOMMEES

61200. Jet A 1

61201. Huiles Aéronefs

- 61202. Graisses aéronefs
- 61203. Oxygène aéronefs
- 61204. Azote aéronefs
- 61205. Eau potable
- 61206. Skydrol
- 61209. Autres
- 61210. Essence véhicules
- 61211. Gasoil véhicules
- 61212. Huiles et graisses véhicules
- 61213. Autres consommables véhicules
- 61221. Pièces de rechange de consommations standard
- 61222. Accessoires révisables et spécifiques
- 61223. Pièces de rechange véhicules et assimilés
- 61224. Pneumatiques et batteries aéronefs
- 61225. Systèmes de freinage aéronefs
- 61226. Batteries et pneumatiques véhicules
- 61300. Fournitures de bureau
- 61301. Consommables informatiques
- 61302. Produits d'entretien
- 61400. Catéring alimentaires
- 61401. Catéring Bar payant
- 61500. Vêtement de travail
- 61900. Emballages commerciaux
- 61999. Matières et Fournitures consommés

62. TRANSPORTS CONSOMMES

- 62010. Locations véhicules
- 62020. Déplacements Personnel
- 62101. Frais de voyage à l'extérieur
- 62102. Frais de voyage à l'intérieur
- 62103. Frais d'expédition
- 62104. Affrètements aéronefs
- 62999. Transports consommés hors exploitation

63. AUTRES SERVICES CONSOMMES

- 63011. Loyers

- 63012. Charges locatives
- 63013. Redevances domaniales
- 63110. Entretien et réparation aéronefs
- 63111. Entretien et réparation véhicules et assimilés
- 63112. Entretien et réparation du matériel d'exploitation
- 63113. Entretien et réparation matériel de Catering
- 63114. Entretien et réparation des bâtiments
- 63115. Entretien et réparation du matériel et mobilier de bureau
- 63116. Entretien et réparation autres matériels
- 63200. Frais bancaires
- 63220. Intérêts divers aux tiers
- 63311. Per diem du personnel navigant et de convoyage
- 63313. Autres frais de mission
- 63320. Frais de mission, d'hôtel et de restauration
- 63401. Honoraires avocats et experts
- 63402. Frais de douane et transit
- 63403. Frais de publicité et marketing
- 63404. Frais de télécommunications
- 63405. Travaux à façon
- 63406. Manutention, assurance et assistance avions
- 63501. Etudes et formation
- 63999. Autres services consommés hors exploitation

64. CHARGES ET PERTES DIVERSES

- 64001. Assurances aéronautiques
- 64002. Assurances véhicules et assimilés
- 64009. Assurances autres
- 64010. Perte de change monétaire
- 64020. Escompte et ristourne accordée
- 64030. Cotisations diverses
- 64040. Collations
- 64050. Emoluments
- 64060. Relation publiques
- 64070. Documentation
- 64999. Pertes hors exploitation

65. CHARGES DU PERSONNEL

- 65001. Salaire de base Main d'oeuvre Locale
- 65002. Salaire de base Main d'oeuvre Expatriée
- 65103. Primes et gratifications
- 65104. Allocations familiales légales
- 65201. Indemnités de logement et de transport
- 65203. Autres indemnités
- 65301. QPP INSS
- 65302. QPP INPP
- 65401. Frais médicaux et pharmaceutiques
- 65402. Frais funéraires
- 65403. Indemnité de fin de carrière
- 65500. Frais de scolarité
- 65600. Autres charges du personnel
- 65999. Charges du personnel hors exploitation

66. CONTRIBUTIONS ET TAXES

- 66111. Redevances centralisées
- 66112. Taxe parking, tarmac et éclairage
- 66113. Taxe de sortie
- 66121. Taxe de survol et d'atterrissage
- 66201. Taxes régionales et urbaines
- 66202. Taxes vétérinaires
- 66203. Taxes d'embarquement
- 66204. CEE
- 66205. CER
- 66800. Autres contributions et taxes
- 66999. Contributions et taxes hors exploitation

67. INTERETS

- 67000. Intérêts débiteurs
- 67010. Autres intérêts
- 67999. Intérêts débiteurs hors exploitation

68. DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS HORS-EXPLOITATION

- 68000. Dotations aux amortissements aéronefs pax
- 68010. Dotations aux amortissements aéronefs cargo

68020. Dotations aux amortissements véhicules et assimilés

68301. Dotations aux amortissements matériel de catering

68302. Dotations aux amortissements matériel et mobilier

68302. Dotations aux amortissements bâtiments et hangar

68811. Provisions pour risques

68812. Provisions pour litiges

68850. Provisions pour dépréciation des stocks

68860. Provisions pour dépréciation clients

69. PRESTATIONS INTERNES RECUES

69000. Charges supportées inter-escales

71. PRODUCTION VENDUE

71000. Fret Cash

71001. Fret invoice

71002. Frêt Port dû

71111. Pax cash

71112. Pax invoice

71113. PTA cash

71114. PTA Invoice

71115. Expédites

71116. Excédents bagages

71117. Affrètements

71800. Production consommée FRET

71801. Production consommée PAX

71999. Production hors-exploitation

74. PRODUITS ET PROFITS HORS-EXPLOITATION

74000. Remise, rabais et ristourne obtenus

74010. Gain de change

74011. Gain de change non monétaire

74201. Produits Catéring

74800. Autres produits

74999. Produits hors-exploitation

77. INTERETS CREDITEURS

77100. Intérêts créditeurs Banque

77999. Intérêts créditeurs hors-exploitation

78. REPRISES S/AMORT. ET PROVISIONS

78001. Reprises sur amortissements

78002. Reprises sur provisions

79. PRODUITS ET SERVICES CEDES ENTRE ESCALES

79000. Produits inter - escales

81. VALEUR AJOUTEE

81000. Valeur ajoutée

82. RESULTAT BRUT D'EXPLOITATION

82000. Résultat brut d'exploitation

83. RESULTAT NET HORS EXPLOITATION

83000. Résultat net hors exploitation

84. RESULTAT SUR CESSION D'IMMOBILISATIONS

84000. Résultat sur cession d'immobilisation

85. RESULTAT NET AVANT CONTRIBUTION

85000. Résultat net avant contribution

86. CONTRIBUTION S/REVENU LOCATIF ET PROFESSIONNEL

86000. Contribution sur revenu professionnel

86001. Contribution sur revenu locatif

87. RESULTAT DE LA PERIODE A AFFECTER

87000. Résultat net de la période

88. MOUVEMENTS DES AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS

88000. Mouvements des amortissements et des provisions

89. PRODUITS ET SERVICES ECHANGES ENTRE ESCALES

89000. Produits et services échangés entre escales

89100. Mouvements réconciliés Transferts des fonds

89200. Mouvements réconciliés ports dus

89300. Mouvements réconciliés PTA

89400. Mouvements réconciliés Autres opérations

* ¹ L.FAHEY et R.RANDALL : Faire évoluer la stratégie de l'entreprise, Techniques, concepts et méthodes, Nouveaux Horizons, 1997.

* ² Idem.

* ³ Oliver Williamson : The Economic Institutions of Capitalism, New York, The Free Press, 1985, p.42.

* ⁴ Larousse : Dictionnaire de Langue Française, 1982, page 852.

* ⁵ DELONN TENA TENA : Cours de Management, Graduat, ISC-Gombe.

* ⁶ Ibidem.

* (1) Bureau Gestion : **Activités d'un BC en Finance : Cas de Bureau-Gestion**, Projet d'appui au secteur Privé PNUD-ONUDI-Ministère des PMEAs, Automne 1995, p12.

* ⁷ Prof. V.P. KINZONZI : Cours d'Audit Comptable, I.S.C., Kin 1999-2000.

* ⁸ A. Crutzen et J. Cuypers ,op. cit., p. 76, 96

* ⁹ A. Crutzen et J. Cuypers, op. cit., p. 76, 96

* ¹⁰ Idem, p. 96

* ¹¹ V.P.KINZONZI, Normalisation Comptable, facteur d'accélération de développement économique, bases conceptuelles et encadrement, FOUCHER.

* ¹² Idem

* ¹³ V.P.KINZONZI & C.Pérochon, Comptabilité générale Elémentaire, Tome 1 Ed. Foucher page 1

* ¹⁴ KINZONZI M. : « Normalisation Comptable, facteur d'accélération du Développement économique » page 518.

* ¹⁵ KINZONZI MVUTUKIDI , Concepts et Evolution de la Comptabilité, Collection FINANCE-ZAIRE, 1984.

* ¹⁶ idem

* ¹⁷ KINZONZI M.N et C.PEROCHON : Comptabilité Générale Elémentaire 1 , Foucher, CPCZ.

* ¹⁸ GED, Implantation de la comptabilité analytique dans une entreprise, Cas de l'office des Routes, page 11.

* ¹⁹ Jean-François BERTHIER : Comment l'Etat tient ses comptes, Dunod 1999, page 8.

* ²⁰ Prof. KANKONDE : Cours de Systèmes Comptables comparés, Section Licence,

* ²¹ James O'BRIEN : Les systèmes d'information de gestion, De BOECK , Université,1995, page 7.

* ²² James O'Brien : Les systèmes d'information de gestion, De BOECK, Université, 1995, p.42

* ²³ Jean-François BERTHIER : Comment l'Etat tient ses comptes, Dunod 1990, page 85.

* ²⁴ MBENZA NGOMA : Cours d'expertise comptable, ISC , 1983.

* ²⁵ Howard STETTLER , »Notes sur le contrôle interne « , USA , 1967.

* ²⁶ Théo NDANGI, Conversion des états comptables en monnaies étrangères, in le réviseur comptable, Avril 1998.

* ²⁷ PRICE WATERHOUSE : Conversion des états financiers en devises, Cas de l'Office des Routes, 1992.

* ²⁸ Théo NDANGI : « La consolidation des comptes de Groupe -Principes » Cours de licence.

* ²⁹ G. Castellino/Pierre ROMELAER : Comptabilité privée, Editions AUPELF, page 14.

* ³⁰ A.Fayel et Daniel PERNOT : Comptabilité générale de l'entreprise, 2è Edition BANQUE, PAGE 72-73-74.

* ³¹ KABUIKU-NKIKAVANGA : Organisation comptable dans une entreprise publique, Cas de l'ONATRA, Année académique 1995-1996, page 15.

* ³² Encyclopédie du Congo Belge, Tome III, page 444.

* ³³ Encyclopédie du Congo Belge, op.cit., page 444

* ³⁴ LESSEDJINA I.I., Droit aérien, P.U.C., Kinshasa, 1999, page 23.

* ³⁵ Encyclopédie du Congo Belge, op.cit., page 447.

* ³⁶ Encyclopédie du Congo Belge, Op cit, PGE 445

* ³⁷ HUYBRECHTS, Op.cit., Pge 60.

* ³⁸ HUYBRECHTS A., op.cit, page 60

* ³⁹ MWAMBA DIBUNGU, Réglementation technique du Transport Aérien, ISTA, 1999.

* ⁴⁰ NSIYE IPAN N'SONDEY, Evolution historique et mission de la DAC in « SAFARI Magazine » n°00 du 30 septembre 1998, page 23.

* (23) MWAMBA DIBUNGU, Op. Cit.,

*⁴¹ MUTUMBE M%BUYA, Considération sur l'exploitation des services aériens de Transport Public en droit Aérien CONGOLAIS, vol I, p.16.

*⁴² MUTUMBE MBUYA, Op.cit., P.17.

*⁴³ SENGAMALI L., La compagnie Nationale et l'exploitation des droits de trafic en RDC in AVIADEV, Vol 1, 001 janvier 98, page 21.

*⁴⁴ SENGAMALI L., op.cit.

* (1) KATALA SOK MAYAZ, Cité par NSA NKANI AFI, Motivation du personnel : Elément moteur du rendement, TFC, UPC, 1998 P.4

*⁴⁵ P.LAUZEL : « La politique de financement des entreprises » PUF , Paris, 1972.

*⁴⁶ LESSEDJINA L.I., Droit aérien, PUC, Kinshasa 1999, P.90.

*⁴⁷ CAMBOURNAC P., Dictionnaire du Transport Aérien, ITA, Paris, 1993.

*⁴⁸ LEESEDJINA, op.cit, pp 28-30.

*⁴⁹ MUKENDI WAFANA, Importer un aéronef au Zaïre, Ed. Batena Ntambua, Kinshasa, 1996, p.6

*⁵⁰ MAYELEMBE MINKOK : Coût d'exploitation de la maintenance et l'entretien par rapport au coût total d'exploitation, Cas de Air-Zaïre, Juillet 1983, page 35.

*⁵¹ Idem, page 39

*⁵² WAKA MASUNU, Etude du coût d'Exploitation d'une Compagnie : Structure dd coût de la maintenance par rapport au coût Total d'exploitation (Air-ZAIRE , 1979), TFE, Section Aviation Civile, ISTA 1983.

*⁵³ Source : Bureau de Coordination, Aéroport International de N'Djili.

Compétences & Stratégie

Syriel : Une démarche compétence innovante et opérationnelle
www.tehms.com

Mémoire

Publiez Votre Texte: Rapide Gratuit
Référencement & Diffusion Assurés
www.Manuscrit-Universite.com/Edit

Configuration Routeur

Automatiser, contrôler, sécuriser
mises à jour des matériels actifs
www.netwalker.fr

Toute La Franchise

Trouvez la franchise qui vous convient. Portail de la franchise.
www.toute-la-franchise.com

Quelle musique écouter ?

U [lik] vous propose de la musique et des films selon vos goûts !

Piscineo

L'Univers de la Piscine à Petits Prix !

