

Le Centre Multinational de Formation en Aviation civile (CMFAC) de Mvengué : genèse, stratégies de formation et déclin (1975-1990)

Evrard Emeric BANGADI
Docteur en histoire économique
Université Omar BONGO
bangadiervardemeric@yahoo.fr

Résumé : Cet article présente le diagnostic global du Centre Multinational de formation en Aviation Civile de Mvengué créé au lendemain de l'enquête menée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en 1975 avec la collaboration des pays d'Afrique subsaharienne francophone dans le but de résoudre la problématique de la main-d'œuvre du personnel aéronautique. Le 26 octobre 1978, le Gabon fut choisi comme pays abritant le siège du futur centre de formation. Ouvert le 16 décembre 1985, le Centre Multinational de Formation en Aviation Civile (CMFAC) de Mvengué participa à la formation de pilotes et techniciens d'entretien d'aéronefs. Toutefois, l'établissement fonctionna normalement pendant deux années, avant de connaître à partir de 1988 une phase d'incertitudes en raison des arriérés de contributions des États membres et des arriérés de paiements des frais de formation. Face à l'attitude de certains États membres qui n'honoraient plus leurs engagements, le Centre ferma ses portes au cours de l'année 1990.

Mots clés : CMFAC, main-d'œuvre, formation, arriérés de contributions, aviation civile.

The Multinational Civil Aviation Training Centre (CMFAC) of Mvengué: genesis, training strategy and decline (1975-1990)

Abstract: This article presents the overall diagnosis of the Multinational Civil Aviation Training Center of Mvengué created following the survey conducted by the International Civil Aviation Organization (ICAO) in 1975 with the collaboration of French-speaking sub-Saharan African countries with the aim of solving the problem of the workforce of aeronautical personnel. On October 26, 1978, Gabon was chosen as the country to host the headquarters of the future training centre. Opened on December 16, 1985, the Multinational Civil Aviation Training Center (CMFAC) of Mvengué participated in the training of pilots and aircraft maintenance technicians. However, the establishment normally operated for two years, before experiencing a phase of uncertainty from 1988 due to arrears in contributions from member states and arrears in the payment of training fees. Faced with the attitude of certain Member States which no longer honoured their commitments, the Centre closed its doors during 1990.

Keywords: CMFAC, labor, training, contribution arrears, civil aviation.

Introduction

Au cours de la première moitié des années 1970, le nombre croissant des compagnies aériennes en Afrique a suscité des débats axés sur les besoins en main-d'œuvre et en formation dans le secteur de l'aéronautique. Dans une telle perspective, pourvoir l'Afrique subsaharienne francophone de structures de formation dans ce secteur résulte des carences observées dans plusieurs pays. Sur cette base, les projets d'ouverture des centres de formation sont rendus possibles en avril 1975 à partir des résultats de l'enquête réalisée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et financée par le Programme des Nations-Unies pour le Développement (PNUD). Ainsi, deux centres de formations virent le jour en Afrique subsaharienne, particulièrement au Gabon pour les pays d'Afrique subsaharienne francophone et Addis-Abeba en Éthiopie pour l'Afrique anglophone (J. M. Ella Essone, 1988, p. 148).

La présente réflexion n'a pas la prétention d'aborder la formation de manière globale dans les métiers de l'aéronautique en Afrique subsaharienne. En revanche, elle est consacrée à l'étude de la formation du personnel de l'aviation civile en Afrique subsaharienne francophone à travers le Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué (CMFAC). Ouvert le 16 décembre 1985, le CMFAC de Mvengué participa à la formation de pilotes et techniciens d'entretien d'aéronefs. Toutefois, l'établissement fonctionna normalement pendant deux années, avant de connaître à partir de 1988 une phase d'incertitudes qui a occasionné le déclin du centre. Quelle est la trajectoire du CMFAC de Mvengué de 1975 à 1990, deux bornes chronologiques renvoyant respectivement au début de la mise en place du projet et à la fermeture définitive de ce Centre ?

L'ambition de cette étude est d'analyser les stratégies de formation et les raisons du déclin de CMFAC. Pour ce faire, un ensemble documentaire est mis à contribution. Il est composé des sources orales, d'une abondante documentation localisée aux Archives

Nationales du Gabon (ANG), des Archives du Secrétariat général à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon et d'une bibliographie. De l'exploitation de ces documents découle une articulation en trois parties. La première partie fait la genèse du CMFAC de Mvengué. La deuxième partie traite des stratégies de formation adoptées. Enfin, dans la dernière partie sont discutées les mobiles ayant occasionné la fermeture du Centre.

1. Du projet à la réalisation du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué

En 1975, une enquête fut menée par l'AOCI avec la contribution du PNUD pour combler les besoins en main-d'œuvre et en formation du personnel dans le secteur de l'aéronautique en Afrique subsaharienne. Cette enquête avait évalué «1400 pilotes et autant de techniciens à former dans l'immédiat ou à long terme» (J. M. Ella Essone; R.Walter, 1988, p. 148). La session plénière extraordinaire organisée par la Commission Africaine de l'Aviation Civile à Libreville au cours de cette année (mois d'août) montrait la nécessité de créer deux centres multinationaux de formation en aviation civile en Afrique subsaharienne. Ce point présente la prise de décision de l'OACI et le rôle prépondérant du Gabon et du PNUD dans la mise en place du CMFAC.

1.1. La prise de décision

Au terme de la plénière de la CAFAC, organisée en août 1975, quatre États francophones entrèrent en compétition pour abriter le siège du Centre en Afrique noire francophone. Il s'agit du Tchad, du Zaïre, du Cameroun et du Gabon. Le Gabon fut choisi du fait qu'il avait déjà élaboré quelques années plus tôt, le projet de création d'une académie de l'air afin de former ses pilotes. Le 26 octobre 1978, le CMFAC de Mvengué fut créé au terme de la conférence

interministérielle tenue à Libreville sous les auspices de la CAFAC. La Convention créant ce centre stipule en son article 3 les prescriptions suivantes :

1. Le centre a pour objet : a) de former le personnel navigant technique à tous les niveaux nécessaires ainsi que les techniciens d'entretien d'aéronefs, b) de contribuer à la formation permanente et au perfectionnement du personnel d'aviation civile, c) de dispenser une formation complémentaire aux élèves de certains établissements dans les conditions fixées par les accords qui peuvent être conclus entre lui et ces établissements.
2. Le Centre constitue un foyer de recherche, de documentation et de diffusion. Il apporte aux États contractants qui en expriment le désir une assistance technique sous forme de missions, de consultations et d'études.
3. Le Centre se tient en liaison étroite avec les organismes de recherche, les centres de formation analogues, les universités africaines et étrangères, les organisations inter-États, africaines ou internationales, de façon à adapter d'une manière permanente son enseignement. Il peut participer à des études et travaux menés en collaboration avec divers organismes.
4. Le Centre peut être chargé de l'organisation de certains examens et concours¹.

Au-delà des objectifs assignés au CMFAC de Mvengué, sa mise en œuvre nécessitait préalablement la signature et/ou la ratification par les États membres de la Convention, mais également l'accord de siège entre la CAFAC et le Gabon, pays hôte. Pour la mise en place de cette école, l'expertise de l'IFR de Genève (Suisse) a été sollicitée afin de concevoir le plan de ce Centre. À cela, il faut adjoindre l'apport de l'entreprise adjudicataire Dragages Gabon pour l'élaboration du projet et la volonté politique du Gabon d'accueillir le CMFAC de

1. Archives Nationales du Gabon (ANG), Fonds du Ministère des Transports. Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q7. 58, Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. S.D.

Mvengué². Il importe de préciser que le démarrage des travaux était précédé de l'établissement et la conception du CMFAC en 1981 par l'École IFR Les Ailes de Genève³ (Suisse) pour un montant de 500 000 000 FCFA. L'appel d'offres lancé par l'État gabonais via le Secrétariat Général de l'Aviation Civile et Commerciale avait mis en compétition deux entreprises, Dragages-Gabon et Autoput/Gabon. Un montant de 6 140 376 140 F CFA était alloué pour la construction et un autre de 1 028 067 404 F CFA pour le terrassement⁴. Il s'en suit la construction des infrastructures par l'entreprise adjudicataire (Dragages-Gabon).

1.2. Le rôle prépondérant du Gabon et du PNUD dans la mise en place du CMFAC

Sur la base de l'accord de siège entre la République gabonaise et la CAFAC, le financement du programme de construction des installations et équipements inhérents au CMFAC de Mvengué était assuré par l'État gabonais et le PNUD. Au demeurant, l'accord de siège prévoyait l'engagement du Gabon à respecter ledit accord et démarrer les travaux. Les articles 2 et 5 du présent accord stipulent :

Article 2 : Le présent accord s'applique aux privilèges et immunités dont jouit le Centre de par la situation de son siège sur le territoire de l'État gabonais. Il en détermine et fixe les modalités dont la réalisation effective engage le Gouvernement. Réciproquement, il fait obligation au Centre de n'en user à des fins autres que celles strictement définies par le présent accord.

Article 5 : Le siège est constitué par le site géographique affecté par le Gouvernement au Centre pour l'accomplissement de sa mission. Il comprend : 1) – le terrain ainsi que les bâtiments et les divers équipements qui sont initialement affectés par le Gouvernement au Centre et

2. Oligui Clément, Ancien Secrétaire Général au Secrétariat Général de l'Aviation Civile et Commerciale de la République gabonaise, entretien réalisé le 25 janvier 2020 à son domicile sis derrière le Lycée d'État (Libreville) à 14 h 35'.

3. École de pilotage spécialisée dans la formation au vol aux instruments.

4. République gabonaise. Ministère des Transports. Archives du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale. État des marchés signés dans le cadre du budget d'investissement de l'aviation civile de 1980 à 1990.

dont celui-ci est propriétaire. 2) – Les terrains et bâtiments pourraient être affectés par le Gouvernement au Centre si la réalisation de ses objectifs l'exigeait, quel que fût le mode d'affectation⁵.

Clairement, la formation du personnel aéronautique en Afrique noire francophone devient la priorité de l'OACI, de la CAFAC, du PNUD et de l'État gabonais. Ils considèrent la formation de la main-d'œuvre comme le fondement de l'envol du transport aérien en Afrique noire francophone. Conséquence immédiate, le 14 août 1983, le Président de la République gabonaise, El Hadj Omar Bongo, procédait à la pose de la première pierre des bâtiments du CMFAC de Mvengué. Ainsi, entre 1983 et 1985 des investissements colossaux, étaient réalisés tant du point de vue financier que matériel :

9 milliards d'investissements, tel est le montant engagé pour la construction, sur 40 hectares de terrain, des infrastructures que l'État gabonais finance en totalité. L'ensemble réalisé comprend : un bâtiment administratif à deux niveaux, un bâtiment-école doté de quatre salles de cours et une salle d'entraînement au vol bi-moteur et de simulation «jet», et d'un laboratoire de langues, un hangar et trois ateliers, un parking avions, un bâtiment d'internat à deux étages d'une capacité d'accueil de 120 élèves, 12 villas pour le personnel dirigeant et un enseignant, une infirmerie, un foyer, 4 terrains de sport et une piscine. 2 milliards d'équipements, c'est la contribution du PNUD pour l'achat du matériel didactique. Essentiellement pour la flotte, constitué de : 4 mono-moteurs «Tobago», 3 bi-moteurs «Cessna» et 2 avions bi-turbo-propulseurs ; tous des appareils neufs. Et également, pour l'acquisition d'un simulateur jet, de bibliothèques techniques, d'un circuit TV-Vidéo, d'une maquette de démonstration et de cabines tout équipées pour le laboratoire de langues (J. M. Ella Essone & R. Walter, p.150).

5. République gabonaise. Ministère des Transports. Archives du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale. Accord de siège entre le Gouvernement de la République gabonaise et le Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué (CMFAC), Libreville, le 31 décembre 1987, p. 1-2.

À l'issue des investissements consentis par l'État gabonais et le PNUD, la mise en œuvre du Centre de formation de Mvengué passait inéluctablement par la signature de la Convention créant le CMFAC. Très vite, la CAFAC émit de vives recommandations aux États membres désireux de participer aux activités du Centre :

1. procéder à la signature et/ou ratification de la Convention portant création du Centre Multinational de formation en aviation civile de Mvengué; 2. aider à la mise en place des structures du Centre selon les dispositions prévues à l'article 20 de cette Convention; 3. assurer le financement des stages des étudiants au moyen de leurs propres crédits ou de ceux qui leur seraient alloués dans le cadre des programmes nationaux du PNUD; Charge le Bureau d'aider à coordonner les activités nécessaires à la mise en œuvre du Centre de Mvengué soit directement soit par l'intermédiaire du Comité de coordination OUA/CAFAC auquel le PNUD et l'OACI sont également partie. Félicite le PNUD et l'OACI pour le rôle qu'ils ont déjà joué dans le financement des activités du Centre, notamment grâce aux fonds régionaux du PNUD. Lors de cette session plénière, la Commission a noté les faits nouveaux à l'égard de la mise en œuvre de la Recommandation S6-10 et les mesures et décisions prises par le Conseil d'Administration du Centre, notamment le budget du Centre et la contribution des États participants, qui ont été entérinées par le Bureau. Elle a noté par ailleurs que les objectifs des Recommandations S6-10 et S7-15 sur le Centre de Mvengué et Addis-Abeba n'avaient pas encore été atteints, particulièrement la question de la ratification de la Convention portant création de ce Centre. La présente lettre a pour objet de prier instamment le gouvernement de signer et/ou ratifier d'urgence la Convention susdite et déposer les instruments de ratification pertinents au Secréariat de la CAFAC tel que le prévoit l'article 17 de ladite Convention. Je vous saurais par conséquent gré de bien vouloir me faire connaître les mesures que votre gouvernement a déjà prises ou qu'il compte prendre à cet égard⁶.

6. ANG, Fonds du Ministère des Transports. Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q4. 19, African Civil Aviation Commission. Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Lettre circulaire n° 85/13 d'Edouard Lombolou, Secrétaire de la CAFAC aux États membres désireux de participer aux activités du Centre, le 18 juillet 1985.

Si le Secrétaire Général de la CAFAC insistait sur la nécessité des États membres de signer et/ou de ratifier la Convention créant le CMFAC de Mvengué, il importe de préciser que quatorze États membres avaient signé la Convention créant ledit Centre⁷. Le CMFAC de Mvengué était inauguré officiellement le 30 décembre 1986 par le Président Omar Bongo, en présence de Jacques Chirac, alors Premier Ministre français. Toutefois, l'implication de la CAFAC, de l'Association des Compagnies Aériennes Africaines (AFRAA) et la Collaboration de l'OACI constituaient un apport considérable dans l'élaboration des programmes de formation du CMFAC de Mvengué.

2. Le contenu et les méthodes de formation du CMFAC

En aviation civile, «la nécessité de maintenir des standards techniques élevés dans le domaine du vol, de la révision, des inspections, de la navigation et des communications est impérative⁸.» En d'autres termes, dans le secteur de l'aéronautique civile et de la navigation aérienne, la formation de la main-d'œuvre est un impératif qui nécessite une formation de qualité. La formation est un contributeur à l'atteinte de deux types d'objectifs : la réponse aux besoins de l'État ou de l'entreprise et la satisfaction des aspirations des individus en leur permettant un développement personnel (E. Blanc, 2003, p. 11). La libéralisation du transport aérien aux États-Unis en 1978 constitua un tournant majeur dans le secteur du transport aérien. Cette décision n'influença nullement la problématique de main-d'œuvre et formation identifiée préalablement par l'OACI et la CAFAC en Afrique subsaharienne lors de la session plénière qui avait eu lieu en avril 1975 à Kampala en Ouganda. Le CMFAC de Mvengué avait bénéficié de l'apport des organismes spécialisés dans le domaine de l'aviation civile : «les programmes ont été élaborés par la CAFAC et l'AFRAA en collaboration avec l'OACI. Les

7. La République Unie du Cameroun, la République Fédérale Islamique des Comores, la République Populaire du Congo, l'Empire Centrafricain, le Gabon, la Guinée-Conakry, le Mali, la République Islamique de Mauritanie, le Niger, le Rwanda, Sao Tomé et Príncipe, le Sénégal, le Tchad, le Togo et le Zaïre.

8. Projet PNUD/OACI, 1977, p. 121.

programmes se font en français. Une mise à niveau est prévue pour les non-francophones» (J. M. Ella Essone ; R. Walter, 1988, p. 151).

2.1. Le personnel d'encadrement

Dans la perspective de donner aux étudiants une formation adéquate, l'OACI et la CAFAC élaboraient un programme qui était mis à la disposition de la direction générale du CMFAC. Le respect scrupuleux de ce programme nécessitait le recrutement d'un personnel d'encadrement qualifié, dont le but essentiel était de constituer une équipe pédagogique performante et donner des enseignements de qualités aux étudiants du centre. À ce titre, l'équipe pédagogique se composait ainsi qu'il suit : 8 instructeurs européens issus de l'école IFR «les Ailes» de Genève, sous-traitant de l'OACI, et 15 instructeurs mécaniciens. En 1990, le nombre d'instructeurs africains au CMFAC était de 17, dont trois techniciens de maintenance avions, six instructeurs techniques, un instructeur météo et sept instructeurs pilotes⁹. La répartition des instructeurs africains se composait de la manière suivante. le Bénin : deux techniciens de maintenance avions ; le Cameroun : deux instructeurs techniques ; le Congo : un instructeur technique ; le Gabon : un instructeur météo ; la Guinée-Conakry : un technicien de maintenance avions ; le Mali : un instructeur pilote ; le Niger : un instructeur pilote ; le Sénégal : un instructeur technique et un instructeur pilote ; le Togo : deux instructeurs pilotes. Le Zaïre, quant à lui, disposaient de deux instructeurs pilotes et deux instructeurs techniciens. Cela participait de la volonté des États membres de mettre à la disposition du CMFAC de Mvengué un personnel pédagogique de qualité.

2.2. Les types et les programmes de formation

En intégrant le domaine du vol, de la révision, des inspections, de la navigation et des communications, le PNUD et l'OACI

9. ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton : 4Q8.16, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Personnel en Activité au 07/06/1990.

montraient déjà l'impérieuse nécessité des centres de formation en aviation civile africains de s'arrimer aux standards internationaux. « Dans ces disciplines, le personnel est généralement formé sur la base des standards mondiaux et doit atteindre les niveaux d'efficacité prescrits »¹⁰.

Afin de permettre aux futurs étudiants d'acquérir des enseignements de qualités, deux types de formations étaient dispensées au Centre :

- une formation de « pilote » pour les candidats de 18 à 25 ans et titulaires d'un diplôme de fin d'études secondaires série scientifique et admis au concours d'entrée. Elle est de type intégrée et comprend : un enseignement général (anglais, mathématiques), un enseignement technique (navigation, radionavigation, réglementation aérienne, météorologie, etc.), une formation pratique au pilotage sur avions et simulateurs. Elle s'étale sur 24 mois avec une interruption d'un mois à la fin du 11^e, et couvre 1400 heures de théorie, 3000 heures de vol, 90 heures sur simulateurs bi-moteurs et 50 sur simulateur jet ;
- une formation « technicien d'entretien d'aéronefs » pour les candidats ayant 18 ans au moins et le niveau de fin d'études spécialisées (cellules moteurs, avionique, instruments) et comprend : un enseignement général et technique (anglais, anglais technique mathématiques, physique, dessin industriel), un enseignement théorique correspondant à la spécialité choisie, des travaux pratiques en atelier. Elle est de 28 mois, à raison de 4 cycles de 7 mois chacun, et couvre 1700 heures de théorie et autant de pratique (J.M. Ella Essone & R. Walter, p. 150-151).

En ce qui concerne la formation des pilotes, trois avions monomoteurs neufs et des Tabgo TB 10 étaient mis à leur disposition. Pour les maintenanciers, la Caravelle servait pour les cas pratiques¹¹. Au terme de leur formation, les étudiants ayant subi avec succès les opérations théoriques et pratiques recevaient des diplômes reconnus par les États membres du CMFAC. Il s'agit du Brevet de pilote professionnel délivré par l'IFR, le Brevet théorique de pilote de ligne pour les navigants et le Brevet de technicien professionnel pour les techniciens d'entretien d'aéronefs. Si le programme du CMFAC de

10. *Id.*

11. L'Union n° 13244 du mercredi 12 février 2020, p. 12.

Mvengué était connu, il importe de relever que la mise en place de celui-ci nécessitait une harmonisation des programmes de formation avec le centre de formation au pilotage d'Éthiopie :

Étant donné que les besoins en main-d'œuvre et en formation méritaient une attention particulière et appelaient une action urgente, un plan général pour satisfaire à ces besoins en Afrique a été adopté par la CAFAC. La mise en œuvre de ce plan a conduit notamment à la création d'un centre multinational de formation de pilotes à Mvengué (Gabon), destiné aux pays africains francophones. Par ailleurs, le centre de formation au pilotage d'Éthiopie a connu une extension pour devenir ainsi une entité multinationale s'adressant aux pays anglophones. Le plan en question prévoit un cadre à l'intérieur duquel toutes les activités liées au développement des institutions nationales et régionales et à leur financement devraient être conçues selon l'esprit de la Résolution de l'OUA [...]. De concert avec l'AFRAA, la CAFAC a mis au point un programme de formation pour les pilotes en vue de normaliser le contenu et la durée de la formation conformément au schéma arrêté en 1974 lors du Colloque sur la formation de techniciens d'entretien d'aéronefs, à l'intention des institutions de formation africaines. [...]. Il faudra à l'avenir accorder davantage l'attention aux besoins pressants de la formation en Afrique, en y allouant plus de crédits¹².

Le démarrage des activités du CMFAC était précédé d'un concours très sélectif organisé par le Secrétariat général de l'aviation civile, qui ne retenait que les meilleurs candidats qui avaient franchi avec brio toutes les étapes du prestigieux concours¹³. Pour l'année 1987, sur 350 appelés, 5 candidats avaient réussi à ce concours. Cela montrait inéluctablement le caractère sélectif des candidats qui tenait compte de l'organisation proposée par le Secrétariat général à l'Aviation Civile et Commerciale.

12ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q5.17, Réunion consultative des ministres chargés de l'aviation civile de l'Afrique Centrale sur la coopération en matière de transport aérien. Point 1 à l'ordre du jour : Harmonisation de la politique aéronautique en Afrique Centrale, Libreville, le 3-4 juin 1988, p. 13.

13. L'Union n° 13244 du mercredi 12 février 2020, p. 12.

3. Le déclin du CMFAC : résultat d'une absence de contributions financières des États membres

Deux ans après l'ouverture du centre, sa direction générale fit face à une myriade de problèmes occasionnant des dysfonctionnements. La persistance des problèmes de trésorerie a eu de graves conséquences sur le CMFAC de Mvengué. Il a dû fermer.

3.1. La situation financière délicate du CMFAC

À sa création le 26 octobre 1978, le CMFAC de Mvengué a suscité une série d'espoir pour les États membres. Ses statuts stipulent en son article 2 :

Engagements des États contractants. 1. Les États contractants participent au fonctionnement du Centre et contribuent à ses charges suivant les modalités qui sont établies par le Conseil d'administration. Dans le cas où les États qui ont le français et l'anglais comme langues officielles et ceux qui n'ont ni le français ni l'anglais comme langues officielles veulent faire partie des deux centres multinationaux de formation en matière d'aviation civile créés sous les auspices de la CAFAC, le Conseil d'administration du Centre prend ce fait en considération pour fixer le montant de la contribution annuelle de l'État concerné aux charges financières du Centre. 2. Dans toute la mesure du possible, les États contractants envoient leurs candidats en priorité au Centre¹⁴.

Si la convention portant création du CMFAC de Mvengué en son article 2, alinéas 1 et 2, faisait mention des engagements des États contractants, en revanche, leurs contributions financières annuelles devaient permettre un fonctionnement optimal du Centre. Il sied de relever que le manque de contributions financières de certains États membres avait entraîné des incertitudes dans le fonctionnement du Centre. Entre 1988 et 1990, la direction générale dudit Centre et le gouvernement gabonais avaient entrepris des démarches auprès des

14. ANG, Fonds du Ministère des Transports. Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q7. 58, Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. S.D. *Doc. cité*.

pays membres sur la nécessité d'apurer leurs arriérés de contributions. L'objectif était de permettre au CMFAC de Mvengué d'atteindre les missions pour lesquelles il a été créé. Une sorte de négligence s'installait, ou plus exactement le Centre était délaissé exclusivement à la direction générale et au Gabon. La situation financière critique du Centre débouchait sur des mouvements sociaux des personnels des services généraux en novembre 1989 et mai 1990. Ces mouvements étaient dus au non-paiement des arriérés de salaires et à l'absence de rentrées de fonds en provenance des États membres (contributions et frais de formation) tant décriés par la direction générale du Centre et le Gabon.

Le CMFAC de Mvengué a connu deux ans après son ouverture, une situation financière critique ayant entraîné d'énormes dysfonctionnements dans la formation des pilotes et des techniciens d'entretien d'aéronefs. La formation des élèves-pilotes nécessitait le paiement des frais de scolarité par les États membres :

Les frais de scolarité sont de 32 millions et demi de F CFA pour les élèves-pilotes et de 14 millions pour les élèves-techniciens. Jusqu'ici, il a été fait appel aux contributions des 14 États membres pour équilibrer le budget de fonctionnement du CMFAC (quelque 900 millions de F CFA/an), mais dès que le seuil d'équilibre, estimé à 60 % de frais de scolarité/an, aura été atteint, celles-ci n'auront plus lieu d'être (J. M. Ella Essone, 1988, p. 151).

Contrairement au programme énoncé au départ, l'administration du Centre croyait que les besoins de formation devaient être crescendo. Elle n'avait pas eu le nombre d'étudiants requis qui l'auraient permis d'équilibrer le budget du Centre. Cette situation résulte du fait que les effectifs des étudiants dégringolaient, parce que la plupart des États membres qui croyaient pouvoir créer leurs compagnies aériennes ne l'avaient pas fait¹⁵.

15. Akagah Bernadin, Ancien Secrétaire Général Adjoint à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon, ancien Délégué Général du Gouvernement gabonais auprès du Centre Multinational de formation en Aviation Civile de Mvengué, entretien réalisé le 30 juin 2020 à 16 h 15' à son domicile sis à la Cité de la Caisse (Libreville).

Malgré un contexte financier de départ fort acceptable, les difficultés de trésorerie ne pouvaient manquer de rattraper le CMFAC de Mvengué à la fin de l'année 1988. Au regard des problèmes de trésorerie dudit centre, le Président de la République gabonaise, Omar Bongo, avait prescrit au Secrétaire Général à l'Aviation Civile du Gabon d'alors (Clément Oligui) et le Délégué général du Gouvernement gabonais (Bernadin Akagha), de se rendre auprès des États membres du Centre Multinational de Mvengué afin d'y accomplir une mission spéciale auprès des Chefs d'État des pays membres du CMFAC du 30 avril au 13 mai 1988¹⁶. En dépit des sollicitations du pays hôte, la situation demeurait critique. Cette situation financière délicate suscitait des inquiétudes du directeur général du Centre, Moussa Alassane Touré. À ce propos, il présentait les problèmes de trésorerie de cet Établissement en ces termes :

La situation financière critique du CMFAC-Mvengue devient très pré-occupante devant le manque de trésorerie due au non-paiement des services rendus (frais de formation) et des contributions au budget de fonctionnement par la plupart des États Membres. Pour la fin du mois de décembre 1988, il faut faire face à des dépenses estimées à 129 000 000 F CFA réparties comme suit : Salaires du personnel de novembre et décembre 1988 : 35 000 000 F CFA ; Assurances avions pour entraînement en vol (Renouvellement pour 1989 et paiement partiel des arriérés de 1987) : 52 000 000 F CFA ; 3 - Carburant avions pour entraînement en vol pour le mois de janvier 1989 : 15 000 000 F CFA ; 4- Pièces détachées avion (règlement des commandes pour éviter des arrêts des vols) : 15 000 000 F CFA ; 5- Fonctionnement de la cuisine pour la restauration des élèves pour le mois de janvier 1989 : 12 000 000 F CFA¹⁷.

16. Oligui Clément, Ancien Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon, entretien réalisé le 20 janvier 2020 13 h 45' à son domicile sis au Lycée d'État (Libreville).

17. ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.5, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Note du Directeur Général sur la situation financière du CMFAC, le 22/12/1988, p. 1.

En revanche, la direction générale devait insister sur les rentrées prévisibles de fonds afin de faire face aux charges de fonctionnement (salaires et charges sociales, exploitation des avions, eau et électricité, OPT, administration, etc.). Explicitement, il est nécessaire de rappeler que le montant total des différents titres de perception et de factures émis pour 1989 couvrait ces dépenses et était réparti comme suit : frais de formation pour le 1^{er} trimestre 1989 à 215 000 000 F CFA, soit boursiers OACI 55 000 000 F CFA, Cameroun 104 000 000 F CFA, Gabon 19 400 000 F CFA, Togo 1 600 000 F CFA, Zaïre 33 000 000 F CFA, boursier privé 2 000 000 F CFA. En plus des frais relatifs à la formation, la direction générale de l'Établissement comptait sur une contribution au budget de fonctionnement estimé à 150 000 000 F CFA et le paiement des arriérés de contribution estimé à 180 000 000 F CFA, donc 338 000 000¹⁸. Au regard de ce qui précède, des recommandations avaient été émises afin de permettre à ce projet commun, de retrouver sa vitesse de croisière et de devenir l'instrument de coopération Sud-Sud souhaité par les États membres, et mission avait été accordée au Conseil d'administration de décider sur :

- le paiement immédiat des contributions de 1988 qui ont été réduites au strict minimum afin de faire face aux obligations financières du Centre et à celles de contrepartie du projet d'assistance du PNUD/OACI en faveur du CMFAC ;
- la résorption des arriérés des contributions au budget de fonctionnement du CMFAC sur cinq ans à compter de l'exercice 1989 ; – de fixer un nouveau barème de délimitation des salaires versés aux Agents Cadres et des Services Généraux qui tiendra compte de la situation du CMFAC ainsi que des organismes similaires installés dans le Pays Hôte ;
- de lancer un appel pressant à l'État Hôte pour qu'il intervienne auprès des Compagnies Pétrolières en vue d'obtenir une baisse du coût du carburant nécessaire à la formation des élèves pilotes ;

18. *Ibid.*, p. 2.

– d’inviter le Directeur du Centre à poursuivre les démarches nécessaires à la diminution du coût d’assurance des avions du Centre ; – des modalités de paiement des frais de scolarité des élèves et stagiaires des États membres et non membres et d’étudier les voies et moyens de trouver de nouvelles assistances bi et multilatérales dans le domaine de l’assistance technique, des bourses et des moyens didactiques ; de demander au PNUD/OACI de les tenir informés des discussions concernant le contrat de sous-traitance et insister auprès du PNUD/OACI afin d’accélérer la procédure d’approbation du projet d’assistance¹⁹.

Les recommandations émises par le directeur général du CMFAC de Mvengué qui devaient être modifiées, réorientées et adoptées par le Conseil d’administration n’ont eu aucune issue favorable qui tendait à améliorer le problème de trésorerie du Centre. L’absence de contributions financières des États membres a constitué peu à peu un handicap dans le fonctionnement du Centre. En dépit des actions menées par le Président du Conseil d’Administration et le Directeur général d’une part, et des différentes décisions des Conseils d’administration et des engagements pris par les États, notamment à la suite du Conseil d’administration extraordinaire tenu le 1er juin 1988 d’autre part²⁰, les cotisations des États membres peinaient à suivre. En 1990, les arriérés de contribution des États membres s’élevaient à 1 004 842 442 FCFA tel qu’il ressort du tableau 1.

À l’analyse du tableau 1, on note que quatorze États étaient à l’origine des dysfonctionnements dudit Centre. En tenant compte de l’ordre décroissant, les États membres ayant des arriérés de contribution étaient les suivants : la Guinée Conakry, le Rwanda, Centrafrique, les Comores, Sao Tomé & Principe, le Niger, le Mali, le Cameroun, le Sénégal, le Congo, le Tchad, la Côte-D’Ivoire, le Zaïre et le Bénin. Le Bénin et la Côte-D’Ivoire étaient devenus membres du CMFAC en 1988. Le Gabon et le Togo à jour des contributions ne figuraient

19. ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q7.56, Point I. Rapport du Directeur sur la situation critique du Centre, S.D.

20. ANG, Fonds du ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Arriérés des contributions des États, 1990.

pas sur cette liste. Pour chaque exercice, les arriérés des États membres se présentaient ainsi qu'il suit : 1984/1985 : 174.648.780F CFA, 1986 : 330.274.965F CFA, 1987 : 295.077.500F CFA, 1988 : 67.542.200F CFA, 1989 : 136.590.000F CFA pour un coût total de 1.004.133.445F CFA. Contrairement au montant global énoncé dans le tableau 1, on constate un écart de 709 000 F CFA. En dépit de cette surfacturation, on remarque que le CMFAC de Mvengué traversait une situation financière délicate qui entravait son fonctionnement.

	1984/85	1986	1987	1988	1989	Total
Benin				-	10.070.000	10.070.000
Cameroun		16.249.275	32.937.500	10.695.000	10.000.000	70.581.775
Centrafrique	17.205.785	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	101.531.837
Comores	25.205.785	33.044.452	25.160.000	8.169.600	8.000.000	99.579.837
Congo		23.250.237	31.110.000	101.600	10.070.000	64.531.837
Côte-D'Ivoire					10.700.000	10.700.000
Guinée Conakry	25.205.785	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	109.531.837
Mali	6.208.285	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	90.534.337
Niger	25.205.785	33.044.452	31.110.000	-	10.070.000	99.430.237
Rwanda	25.205.785	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	109.531.837
Sao Tomé & Principe	25.205.785	33.044.452	25.160.000	8.169.600	8.000.000	99.579.837
Sénégal	25.205.785	33.044.452	-	-	10.700.000	68.959.237
Tchad		26.419.837	25.160.000	-	8.000.000	59.000.000
Zaïre					10.700.000	10.700.000
					Total	1.004.842.445

Source : Archives nationales du Gabon (ANG), Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinationale de Formation en Aviation Civile de Mvengué.

Arriérés des contributions des États, 1990. *Doc. cité.*

Tableau 1 : Évolution globale des arriérés de contributions des États au 07/06/1990 en FCFA

Aussi, dans une missive adressée au Premier Ministre de la République gabonaise le 18 mai 1990, Pierre Nziengui-Mabila, ministre gabonais des Transports d'alors, présentait la situation financière critique du Centre. Il déclinait les arriérés de contributions des États membres,

des pays alliés, des arriérés de paiement des frais de formation des étudiants comme les principales raisons des dysfonctionnements du CMFAC. Le but était d'éviter les errements qui se sont produits les années antérieures, compte tenu du non-respect des engagements pris par les États contractants, en ce sens que le taux de recouvrement demeurait relativement bas²¹.

Ainsi, la réunion tripartite, tenue le 17 mai 1990 et dirigée par le ministre gabonais des Transports, en présence des représentants du PNUD, de l'OACI et du CMFAC de Mvengué, avait exprimé sa vive inquiétude face à la situation financière critique du Centre sur le plan financier. En revanche, elle avait formulé des recommandations afin d'améliorer le niveau de recouvrement des contributions et de sauvegarder le précieux outil que représentait le Centre au regard des investissements réalisés. À cet effet, il y a lieu de retenir deux recommandations essentielles, notamment :

- un plan de sauvetage à court terme, à travers lequel, l'État hôte prit l'engagement d'accorder une nouvelle avance de trésorerie afin d'assurer la survie du Centre et mettre fin aux mouvements sociaux enregistrés au sein du Centre ; une mission de sensibilisation auprès des États membres en vue de résorber partiellement le montant des arriérés était envisagée ;
- une étude sur la viabilisation du Centre, dont le but essentiel est la réalisation d'un audit sur le CMFAC qui devait repenser les structures et la philosophie de fonctionnement en rencontrant le marché potentiel de l'établissement ; une meilleure implication des compagnies aériennes qui devaient être les partenaires privilégiés ; concrétiser l'idée selon laquelle les États membres devaient consacrer un certain pourcentage des recettes des redevances aéronautiques pour le financement de la formation des pilotes et des techniciens d'entretien des aéronefs, mais aussi la recherche des sources de financement extérieur pour résorption des arriérés de contributions²².

21. ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q5.5, Situation sociale du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Note à l'attention de Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, le 18 mai 1990.

22. *Ibid.*, p. 4-5.

Si les arriérés de contributions des États ont affecté le bon déroulement des activités du Centre, il importe de préciser que les arriérés de paiement des frais de formation ont eu également des conséquences sur la formation des pilotes et techniciens d'entretien d'aéronefs comme nous le démontre le tableau 2 ci-après.

	1984/85	1986	1987	1988	1989	Total
Benin	-	-	-	-	10.070.000	10.070.000
Cameroun	-	16.249.275	32.937.500	10.695.000	10.000.000	70.581.775
Centrafrique	17.205.785	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	101.531.837
Comores	25.205.785	33.044.452	25.160.000	8.169.600	8.000.000	99.579.837
Congo	-	23.250.237	31.110.000	101.600	10.070.000	64.531.837
Côte-D'Ivoire	-	-	-	-	10.700.000	10.700.000
Guinée Conakry	25.205.785	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	109.531.837
Mali	6.208.285	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	90.534.337
Niger	25.205.785	33.044.452	31.110.000	-	10.070.000	99.430.237
Rwanda	25.205.785	33.044.452	31.110.000	10.101.600	10.070.000	109.531.837
Sao Tomé & Príncipe	25.205.785	33.044.452	25.160.000	8.169.600	8.000.000	99.579.837
Sénégal	25.205.785	33.044.452	-	-	10.700.000	68.959.237
Tchad	-	26.419.837	25.160.000	-	8.000.000	59.000.000
Zaïre	-	-	-	-	10.700.000	10.700.000
					Total	1.004.842.445

Source : Archives nationales du Gabon (ANG), Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinational de formation en Aviation civile de Mvengué. Arriérés des frais de formation, Année 1990.

Tableau 2 : Arriérés de paiement des frais de formation au CMFAC de Mvengué au 07/06/1990 en FCFA.

À l'analyse du tableau 2, l'on constate que le montant total des facturations des pays et organismes affiliés au CMFAC de Mvengué était de 280 021 500 F CFA. Sur cette base, les recouvrements effectués étaient estimés à 107 162 663 F CFA et restaient à recouvrer

172858837 F CFA. Le Cameroun, le Zaïre et la Camair²³ étaient les seuls États et organismes affiliés qui avaient des arriérés de paiement des frais de formation. Par ailleurs, l'on remarque que les recouvrements réalisés n'ont été exécutés exclusivement qu'en 1987 et 1988. En conséquence, le nombre d'étudiants en formation avait été considérablement revu à la baisse. De manière globale, les arriérés de contributions des États membres et les arriérés de paiements des frais de formation se chiffraient à 1 177 701 275 F CFA en 1989. La reprise normale des activités était conditionnée par le déblocage d'un montant de 313 140 000 F CFA répartis comme suit :

- salaires et charges sociales (arriérés jusqu'en juin 1990) à 172 000 000 F CFA;
- formation (assurances des avions : 68 000 000 F CFA; carburant avions : 23 140 000 F CFA; consommables divers : 10 000 000 F CFA);
- administration et intendance 40.000.000 F CFA²⁴.

De plus, il revenait aux États membres et organismes affiliés d'anticiper sur la poursuite des activités au-delà de juin 1990. Les dépenses y afférentes étaient estimées à 252.000.000 millions F CFA. Les salaires et charges sociales étaient estimés à 120 000 000 F CFA. En matière de formation, le montant exigé était de 92 000 000 F CFA. Les besoins de fonctionnement de l'administration et l'intendance étaient conditionnés par le décaissement de 40 000 000 F CFA.

3.2. Fermeture du CMFAC de Mvengué

Équipé en matériel et en instructeurs pour recevoir chaque année deux promotions d'élèves pilotes et deux promotions d'élèves techniciens tous les 14 mois, le CMFAC de Mvengué, dont la vocation première demeurait la formation initiale, a connu une situation financière difficile au point de mettre un terme à la formation. Après avoir formé quatre promotions d'élèves pilotes et trois promotions

23. Compagnie aérienne nationale camerounaise à cette époque.

24. ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Arriérés des contributions des États, Année 1990, *Doc. cité*.

d'élèves techniciens jusqu'en 1988, soit 46 élèves, 21 pilotes dont deux femmes, le Centre a fermé en 1990. Bien que la formation au CMFAC était de qualité en ce qu'elle était reconnue sur le plan africain à travers les promotions des pilotes qui ont été formés à Mvengué, à l'exemple des Cap-Verdiens, du Camerounais devenu pilote du Président Paul Biya, le CMFAC s'est retrouvé dans sur une corde raide²⁵. Lorsque le CMFAC est menacé de fermeture, le Gabon déléguait des émissaires gabonais et le Directeur général du CMFAC auprès des États membres afin de recouvrer les contributions financières. Lors de cette mission, les émissaires avaient engrangé 300 ou 400 millions de francs CFA. Seuls la Côte-D'Ivoire, le Mali et le Zaïre avaient contribué. En outre, l'assèchement de cette manne financière et l'épuisement des voies de recours initiés par le Gabon et le Conseil d'Administration du Centre ont contraint le CMFAC de fermer. Cette situation déplorable a permis au PNUD, partenaire incontesté du Centre, de récupérer leur matériel²⁶. Si l'idée de départ était la mise en œuvre d'un ensemble de moyens permettant de rapprocher au mieux les aspirations et compétences du personnel aéronautique en besoins quantitatifs et qualitatifs des compagnies aériennes d'Afrique noire francophone, et en dépit d'une formation de qualité, le CMFAC a connu des résultats mitigés en termes du nombre d'étudiants formés.

Malgré les efforts consentis par la direction générale de l'école et le pays hôte, dans le but de redonner une dimension internationale au CMFAC de Mvengué en interpellant les États membres sur la nécessité de mettre à jour leurs contributions, le Centre était contraint

25. Akagah Bernadin, Ancien Secrétaire Général Adjoint à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon, ancien Délégué Général du Gouvernement gabonais auprès du Centre Multinational de formation en Aviation Civile de Mvengué, entretien réalisé le 30 juin 2020 à 16 h 15' à son domicile sis à la Cité de la Caisse (Libreville).

26. Akagah Bernadin, Ancien Secrétaire Général Adjoint à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon, ancien Délégué Général du Gouvernement gabonais auprès du Centre Multinational de formation en Aviation Civile de Mvengué, entretien réalisé le 30 juin 2020 à 16 h 15' à son domicile sis à la Cité de la Caisse (Libreville).

de fermer. Plusieurs États membres avaient confondu le mode de fonctionnement de ce Centre commun qui nécessitait un apport financier conséquent de tous les pays ayant signé et ratifié la convention portant création du CMFAC, au détriment de la gratuité, qui était remise en cause. Elle posait par la même occasion le problème de gestion des infrastructures communes africaines. Considéré au départ comme l'instrument de recherche et de documentation pour les États contractants dans les domaines de l'aéronautique, le Centre devait apporter aux pays membres qui en exprimaient le désir, une assistance technique sous forme de missions de consultations et d'études²⁷. Les États membres ont violé les dispositions de la convention citée *supra* en son article 2 et la provenance des ressources du Centre²⁸. Cette situation montre que l'école ferme en raison du tarissement des sources de financement et reflète l'état financier général des États africains au sud du Sahara dont le corollaire est parfois la mauvaise vision des priorités.

Conclusion

Fermé en 1990 pour des raisons d'arriérés de contributions des États membres et organismes affiliés, le CMFAC de Mvengué est un gros gâchis africain. Créé avec la collaboration de l'OACI et du PNUD pour résoudre le problème de main-d'œuvre et formation en personnel aéronautique en Afrique subsaharienne, principalement en Afrique subsaharienne francophone, le CMFAC de Mvengué vit le jour le 16 décembre 1985 à la suite de la Convention portant création de celui-ci, le 26 octobre 1978 à Libreville par les États contractants. À la base de ce dynamisme, il y avait une synergie d'acteurs : d'une part, le pays hôte et, d'autre part, les institutions internationales et continentales représentées par le PNUD, l'OACI et la CAFAC.

27. (Cf. Article 3, alinéa 2), Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué, République gabonaise, p. 3.

28. (Cf. Article 13), Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué, République gabonaise, p. 7.

De fait, de 1983 à 1985, chaque partie prenante a permis la réalisation de ce Centre en consentant de nombreux efforts financiers. Mais les arriérés de contributions des États membres et des organismes affiliés au CMFAC de Mvengué, occasionnaient de graves problèmes de trésorerie. Après presque quatre ans de tergiversations, la fermeture de ce centre fut immédiate au cours du deuxième semestre de l'année 1990.

Sources et bibliographie

Sources orales (informateurs)

N°	Nom et prénom	Date et lieu d'entretien	Profession	Age (ans)
1	AKAGAH Bernadin	Le 30/06/2020 à Libreville	Retraité. Ancien Secrétaire Général Adjoint à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon, ancien Délégué Général du Gouvernement Gabonais auprès du Centre Multinational de formation en Aviation Civile de Mvengué.	75
2	OLIGUI Clément	Le 20/01/2020	Retraité. Ancien Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon.	76

Sources d'archives

Archives Nationales du Gabon

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q4. 19, African Civil Aviation Commission. Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Lettre circulaire n° 85/13 d'Edouard Lombolou, Secrétaire de la CAFAC aux États membres désireux de participer aux activités du Centre, le 18 juillet 1985.

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q5.5, Situation sociale du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Note à l'attention de Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, le 18 mai 1990.

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q5.17, Réunion consultative des ministres chargés de l'aviation civile de l'Afrique Centrale sur la coopération en matière de transport aérien. Point 1 à l'ordre du jour : Harmonisation de la politique aéronautique en Afrique Centrale, Libreville, le 3-4 juin 1988, 23 p.

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q7. 58, Convention portant création du Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. S.D.

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.5, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Note du Directeur Général sur la situation financière du C.M.F.A.C., le 22/12/1988, 2 pages.

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Personnel en Activité au 07/06/1990.

ANG, Fonds du Ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinational de formation en Aviation civile de Mvengué. Arriérés des frais de formation, Année 1990.

ANG, Fonds du ministère des Transports, Série Q, sous-série 4Q, Carton 4Q8.16, Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué. Arriérés des contributions des États, 1990.

Archives du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale du Gabon

Accord de siège entre le Gouvernement de la République gabonaise et le Centre Multinational de Formation en Aviation Civile de Mvengué (CMFAC), Libreville, le 31 décembre 1987, 11 pages.

Ministère des Transports. Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale. État des marchés signés dans le cadre du budget d'investissement de l'aviation civile de 1980 à 1990.

Sources imprimées

Études visant à déterminer la contribution que l'aviation civile peut apporter au développement de l'économie nationale des États africains. Projet PNUD/OACI. RAF/74/021, Rapport final, mars 1977, 219 p.

L'Union n° 13244 du mercredi 12 février 2020, 24 p.

Bibliographie

BLANC Emile (Coord.), 2003, *Un demi-siècle d'aéronautique en France. La formation, Tome 1*, Paris, CHEAr/DHAr, 288 p.

ELLA ESSONE Jean-Marie & WALTER Raphaël, 1988, «Infrastructure et formation», WALTER Raphaëlle et OYONNE William (coord.), *Les transports au Gabon : 20 ans de progrès*, Paris, Berger-Levrault, p. 137-151.