

# Aux origines de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale

# 1910-1947



La Convention de Paris, par laquelle la CINA fut créée, constitue la première tentative réussie de réglementation de la navigation aérienne internationale. L'initiative est française ; on la doit notamment à Albert Roper qui, en tant que Secrétaire Général, a contribué à l'édification du droit aérien. Suite à la Conférence de Chicago, l'OACI a succédé à la CINA et œuvre depuis, en digne héritière, au développement de l'aviation civile et des transports aériens.



# 1910

## Premiers efforts pour encadrer la navigation aérienne

Le 25 juillet 1909, Louis Blériot traverse la Manche sans document d'identité. Un an plus tard, la France convoque une première conférence internationale pour tenter de réglementer la navigation aérienne. Une vingtaine de pays y participe mais les désaccords sont trop nombreux, en particulier sur la question du survol des aéronefs étrangers au-dessus des États.

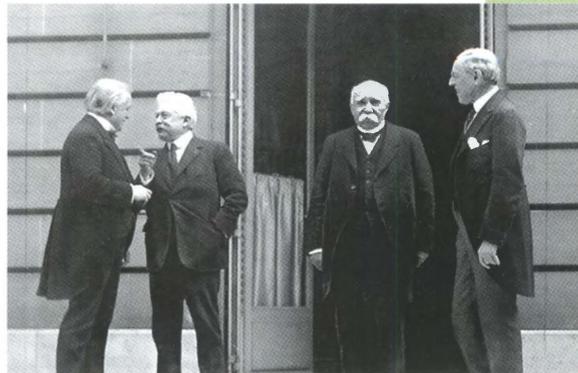


Louis Blériot à Calais, traversée de la Manche, 1909.  
© Agence de presse Meurisse

## Le Comité Interallié d'Aviation

Créé en 1917, le Comité Interallié d'Aviation a notamment pour mission d'étudier les solutions d'uniformisation des types d'avions, des moteurs et du matériel aéronautique utilisés par les alliés pendant la guerre. Il est dissous en 1918 mais donne l'idée à Albert Roper de mettre en place une structure similaire dédiée à l'aviation civile.

# 1917



Lloyd George, Vittorio Orlando, Georges Clémenceau et Woodrow Wilson, 1919.  
© Roger-Viollet

# 1919

## Une Commission de l'Aéronautique à la Conférence de la Paix

---



La Conférence de la Paix dans le Salon de l'Horloge au Quai d'Orsay, Paris.  
© Excelsior - L'Équipe - Roger-Viollet

Georges Clémenceau approuve le projet d'Albert Roper et profite de la Conférence de la Paix, qu'il préside de janvier 1919 à août 1920, pour le soumettre à l'ensemble des États présents. Le Comité Interallié d'Aviation devient à cette occasion la Commission de l'Aéronautique, composée de délégués chargés de rédiger une convention internationale relative à la navigation aérienne.

## La première Convention internationale de navigation aérienne

---

La signature de la « Convention portant réglementation de la navigation aérienne » a lieu le 13 octobre 1919, dans le Salon de l'Horloge du Ministère des Affaires Étrangères à Paris. Elle pose les grands principes du développement de l'aviation civile et prévoit, à l'article 34, l'institution d'« [...] une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations », la future CINA.



© Agence de presse Meurisse

## Albert Roper (1891-1969)

Albert Roper est l'un des grands pionniers du droit aérien international. En 1919, il devient chef de la Section franco-américaine de la Direction de l'Aéronautique Militaire, au sein du Ministère de la guerre. Rapidement, il soutient la création d'une Convention destinée à réglementer et à unifier le développement de la navigation aérienne entre les États. Nommé tour à tour Secrétaire Général de la CINA, de l'OPACI et de l'OACI, il n'eut de cesse, sa vie durant, de défendre les intérêts de l'aviation civile et d'encourager l'essor du transport aérien dans le monde.

« Un homme avec des ailes ». C'est ainsi que ses contemporains l'interpellaient pour son implication totale dans l'avancée de la reconnaissance du droit aérien international.

Un général d'armée Van Crombrugge, interrogé au sujet des fonctions exactes d'Albert Roper au sein de la CINA a simplement répondu : « Roper est plus que le secrétaire général de la CINA, c'est la CINA elle-même »... Le capitaine Roper œuvre avec insistance aux démarches nécessaires pour ratifier la Convention aérienne de 1919. Cela porte ses fruits puisque la convention entre en vigueur le 11 juillet 1922 et en application de son article 34, la CINA est instituée. Albert Roper se consacre entièrement pendant 25 ans aux tâches de Secrétaire Général de la CINA, permettant à celle-ci de construire le droit aérien international et de défendre les intérêts généraux de l'aviation. Il guide les premiers pas de l'OPACI et de l'OACI.



Edward Warner, Albert Roper, août 1945, 1<sup>re</sup> session OPACI.

© ICAO

# 1922

## Naissance de la Commission Internationale de navigation aérienne (CINA)

Le 11 juillet 1922, la Convention entre en vigueur après avoir été ratifiée par quatorze états et la CINA se réunit pour la première fois à Paris, qui devient son siège permanent. La session est présidée par Pierre-Étienne Flandin, membre de la délégation française aux côtés du colonel Saconney et d'Albert Roper, élu Secrétaire Général. Aucun organisme international ne possède alors d'attributions aussi étendues. En plus de veiller à l'application de la Convention, la CINA centralise et diffuse des informations, publie des cartes aéronautiques et entretient des rapports réguliers avec d'autres organisations afin d'établir des règles communes de circulation aérienne. Elle peut également imposer aux pays membres des décisions votées à la majorité, raison pour laquelle les États-Unis préférèrent ratifier une autre Convention, celle de La Havane.



Albert Roper aux côtés de Pierre-Étienne Flandin lors de la première session de la CINA à Paris, juillet 1922.

© Éditions de l'Officine - Claude Roper

# 1922-1933

## Vers une adhésion des États neutres et de l'Allemagne à la CINA ?

De son côté, la CINA cherche à étendre son action en facilitant l'adhésion des États absents de la Conférence de la Paix. En 1922 et 1923, elle adopte deux protocoles leur accordant un droit de vote égal et la possibilité de conclure des conventions particulières. Suite à l'entrée en vigueur de ces textes en 1926, le Danemark, la Norvège, les Pays-Bas et la Suisse ratifient la Convention. L'Allemagne réclame en revanche des modifications supplémentaires, examinées et acceptées lors de la Conférence universelle de 1929 qui est convoquée à Paris à l'initiative de la CINA. Les propositions allemandes doivent prendre effet en 1933, mais l'avènement du 3<sup>e</sup> Reich puis la seconde guerre mondiale font échouer les négociations.



Flandin et Roper lors de sessions ultérieures de la CINA, s.d.  
© Éditions de l'Officine - Claude Roper



© Agence de presse Meurisse

## Pierre-Étienne Flandin (1889-1958)

Pierre-Étienne Flandin rencontre Albert Roper en 1919 alors qu'il siège à la Commission de l'Aéronautique de la Conférence de la Paix. Lorsque la CINA entre en fonction en 1922, il officie à la tête de la Délégation française pendant plus de dix ans. En parallèle, il participe au développement de la navigation aérienne en tant que sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique et aux Transports aériens. On lui doit ainsi la construction des premiers ports aériens (Le Bourget, Orly, Marignane), la rédaction et la promulgation du statut des premières compagnies aériennes ou encore l'inauguration des premières lignes commerciales de transport de passagers par avions.

# 1939

## La CINA prend des mesures pour renforcer la sécurité du trafic aérien

En 1939, trente-trois États ont ratifié ou adhéré à la Convention de Paris. La CINA, qui poursuit ses travaux sur la réglementation aérienne, adopte la même année les Instructions sur le Service International des Télécommunications de la Navigation Aérienne (ISITNA) et crée un Comité International Radio-aéronautique (CIRA). Basé à Bruxelles, ce dernier cherche à harmoniser les procédés techniques et les méthodes d'exploitation utilisés dans l'aéronautique civile, mais son activité est suspendue au début de la guerre.

## La Convention de Chicago

Les progrès techniques réalisés pendant la guerre modifient en profondeur les conditions du trafic aérien et rendent caduques les réglementations existantes. Dans ce contexte, les États-Unis convoquent du 1<sup>er</sup> novembre au 7 décembre 1944 une Conférence de l'aviation civile internationale à Chicago. 52 nations y participent, dont la France, qui envoie une délégation présidée par Max Hymans. Une nouvelle Convention voit le jour ainsi qu'un organisme permanent chargé d'« assurer le développement des principes et des techniques de la navigation aérienne internationale ».

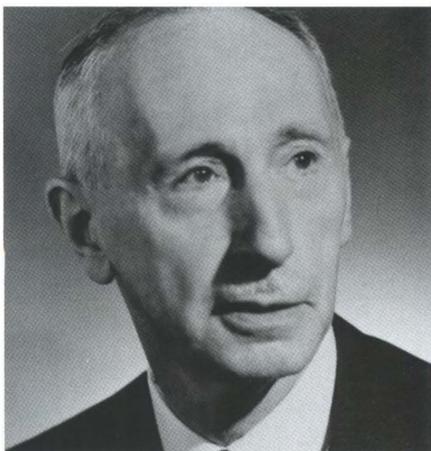
# 1944



Max Hymans à la Conférence de Chicago, lors de la signature de l'accord fondateur de l'OACI, décembre 1944.

© ICAO

Littéraire dans l'âme, Henri Bouché devient en 1913 le rédacteur en chef de la revue l'« Aéronautique » et participe en 1938 à la rédaction d'une « Histoire de l'Aéronautique ». Au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, sa connaissance du secteur le conduit à jouer un rôle important dans le développement de l'aviation civile internationale. En 1944, il assiste à la Conférence de Chicago avant d'être nommé représentant de la France au Conseil de l'OACI à Montréal. En parallèle, il fonde en 1954 l'Institut français du transport aérien, plus connu sous le nom d'ITA.



© DGAC

## Henri Bouché (1893-1970)

# 1945

## Naissance de l'OPACI

---

L'entrée en vigueur de la Convention de Chicago étant soumise à la ratification de 26 pays, une Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale (OPACI) est mise en place au Canada. Sous la houlette de son Secrétaire Général, Albert Roper, elle remplit un rôle technique et consultatif dans le domaine de l'aviation civile tout en poursuivant la définition de standards internationaux en lien avec la CINA. Lors de la première Assemblée Intérimaire en mai-juin 1946, Max Hymans plaide pour une implantation européenne du siège permanent de la future organisation, mais c'est Montréal qui l'emporte.



Max Hymans en compagnie d'Edward Warner lors de la Première Assemblée Intérimaire de l'OPACI, 1946.

© ICAO

## La CINA procède à la révision des annexes techniques de Chicago

---

En parallèle, la CINA examine les annexes de Chicago pour moderniser la Convention de Paris, toujours en vigueur, et ainsi faciliter le passage de l'une à l'autre. Les propositions d'amendements sont présentées lors de sa 28<sup>e</sup> session, en août 1945 à Londres.



© Air-France

## Max Hymans (1900-1961)

Max Hymans débute sa carrière d'homme politique en 1928. Pendant la Seconde Guerre Mondiale, il rejoint le Général de Gaulle à Londres et organise les communications et les transports aériens de la France libre. En 1944, il prend à ce titre la tête de la délégation française envoyée à la Conférence de Chicago. Devenu Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale en 1945, il participe au redéploiement de la flotte française avant de poursuivre son œuvre de modernisation au sein de la compagnie Air France, qu'il dirige de 1948 à sa mort.

# 1946

## Naissance du Bureau Europe Méditerranée

En 1946, le Conseil de l'OPACI établit à Paris, dans les locaux de la CINA, un secrétariat régional chargé de veiller à l'application des normes et des pratiques de la navigation aérienne pour la zone Europe-Méditerranée.

LES AILES

N° 1.060 — 11-5-46 — PAGE 1

*le monde des ailes  
les hommes et les faits, ici, là...et ailleurs*

LA POLITIQUE AERIEENNE INTERNATIONALE

### Le Secrétariat Régional Permanent de l'O. P. A. C. I. sera fixé à Paris

La France devient ainsi le centre actif du grand organisme international pour le Secteur Europe-Méditerranée.

Les Conférences de l'O.P.A.C.I. pour les routes aériennes de la zone Europe-Méditerranée, pourrnt les importants travaux à Paris. Il faut attendre leur achèvement pour entre les conclusions d'ensemble et les détails.

Malgré des ajourndements, nous pouvons signaler une décision extrêmement honoreuse qui peut avoir des conséquences très favorables pour la France sur le plan international : le Comité Général de la Confédération, réuni sous la présidence de M. Max Hymans, Secrétaire Gé-

néral à l'Aviation Civile et Commerciale, a décidé de fixer à Paris le siège du Secrétariat Régional Permanent de l'O.P.A.C.I.

Cela signifie que c'est Paris qui sera le centre actif du grand organisme international pour toutes les questions relatives à la navigation aérienne en Europe et dans le secteur de la Méditerranée. La France va ainsi occuper, dans le domaine de l'Aviation civile internationale, une place dont nous sommes très fiers. Bravo à l'Aviation, elle le méritait bien.

NOS DEUILS

### André BRUNET

Une nouvelle infirmité douloureuse vient de nous parvenir: André Brunet est mort d'empoisonnement, à quatre heures de l'après-midi, après une très brève maladie. La suite d'un refroidissement, il avait contracté une angéctasie pulmonaire qui dégénéra en transport au cerveau: une hémorragie cérébrale l'emporta brutalement. André Brunet était âgé de 53 ans.

C'est un de nos meilleurs ingénieurs qui disparait en pleine force. Elève de l'École Supérieure d'Aéronautique, nous avons connu André Brunet dès le début de la guerre 1914-18 lorsqu'il étudiait avec M. Deville, en faveur de Paris des Ateliers d'Aviation Louis Bréguet, le premier établissement. Par la suite, il s'était coté formé en association avec M. Desmoulin. Paris, lorsque les Ateliers de Construction du Nord de la France, jusqu'alors spécialisés dans la construction du matériel de charbon de fer, décidèrent de créer un département aéronautique. André Brunet en devint l'ingénieur en chef. Et c'est toute la famille des avions des Mureaux qui portera la trace de son talent: le 111 B-2, le 115, le 120 B-3, le 130-A et bien d'autres, pour aboutir en fin de carrière, 1931, à l'avion de classe légère à hautes

Plus haut... Plus vite... Plus sûrement...

... grâce aux spécialistes, aux techniciens, aux ingénieurs que forme depuis 1920 l'E.S.A.V. Contribuez, en effet, aux progrès de l'aviation en faisant DEUX VOIES de sérieux ETUDES qui vous mèneront à une belle situation.

**ECOLE SPÉCIALE D'AVIATION**

LES AVIONS LES PLUS MODERNES ET LES MEILLEURS ENSEIGNANTS

GUIDE N° 111 GRATUIT

**MATHIS - AVIATION**

SA GAMME DE MOTEURS SERIE Q à pièces interchangeables

ECOLE TOURISME TRANSPORT

G 2 : 20CV	G 4 : 75CV	G 7 : 175CV
G 4 r : 100CV	G 7 r : 150CV	G 8 r : 200CV
G 7 r : 135CV	G 8 r : 150CV	G 14 r : 350CV
		G 14 n : 500CV

GRANDE DUREE SECURITE MAXIMUM PUISSANCE MASSIVE ELEVEE

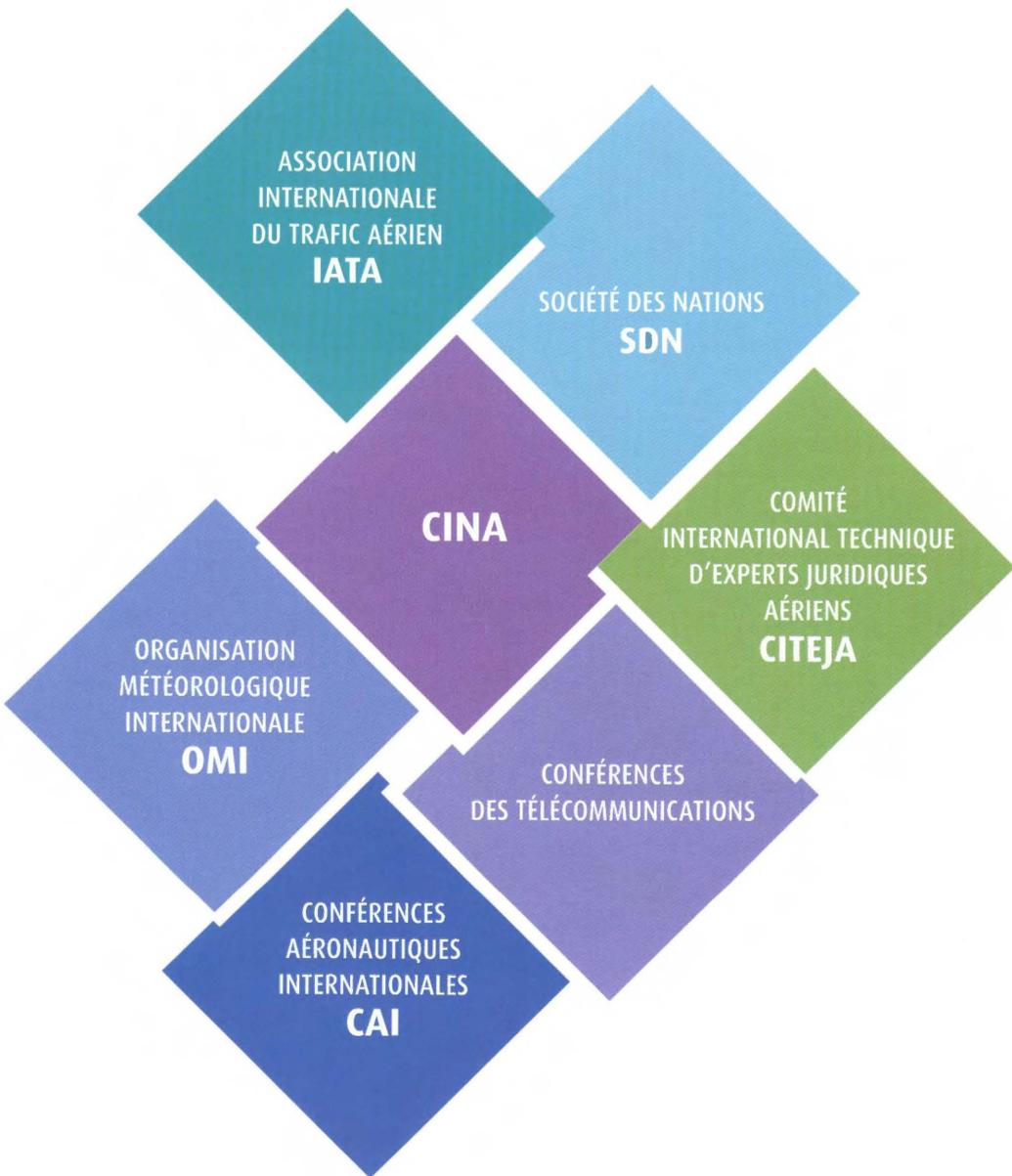
UNE AUTRE BONNE NOUVELLE !

### Les entreprises de "transport à la demande" sont autorisées

Fac-similé : le Secrétariat Régional Permanent de l'OPACI sera fixé à Paris, 11 mai 1946.

© Journal Les Ailes

AU COURS DE SON EXISTENCE, LA CINA ENTRETIENT DES RELATIONS RÉGULIÈRES AVEC D'AUTRES ORGANISMES INTERNATIONAUX DONT L'ACTIVITÉ TOUCHE DE PRÈS OU DE LOIN LA NAVIGATION AÉRIENNE.



# 1947

## Première assemblée Générale de l'OACI et liquidation de la CINA

Le 4 avril 1947, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale remplace l'OPACI suite à la ratification de la Convention de Chicago. L'OACI se compose d'une Assemblée, d'un Conseil où la France est représentée par Henri Bouché, d'une Commission de la Navigation aérienne, d'un Comité du transport aérien et d'un Secrétariat à la tête duquel officie Albert Roper jusqu'en 1951. Elle tient sa première Assemblée Générale en mai 1947 à Montréal alors que la dissolution de la CINA est en marche. Celle-ci est pilotée par un Comité de Liquidation créé lors de sa 29<sup>e</sup> session à Dublin, en octobre 1946. En décembre 1947, les opérations de la CINA sont closes et une partie de son personnel est transférée au Bureau Europe-Méditerranée de l'OACI.



Première Assemblée Générale de l'OACI à Montréal, dans le hall de l'hôtel Windsor, mai 1947.

© ICAO

## Paris devient le siège permanent du Bureau Europe-Afrique

Quand l'OACI entre en fonction, Paris devient le siège permanent du « Bureau Europe-Afrique », le plus important de ses bureaux régionaux ! En lien avec Montréal, il s'occupe de questions aussi variées que la sécurité des vols, le tracé des routes ou l'organisation des liaisons aériennes, redonnant ainsi à la France une place prépondérante dans le développement de l'aviation civile internationale.



Travail sur les cartes aéronautiques, s.d.

© ICAO

« LE DÉVELOPPEMENT FUTUR DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE PEUT GRANDEMENT AIDER À CRÉER ET À PRÉSERVER ENTRE LES NATIONS ET LES PEUPLES DU MONDE L'AMITIÉ ET LA COMPRÉHENSION ».

*Préambule à la convention de Chicago, signée le 7 décembre 1944*



**Direction générale de l'Aviation civile**

50 rue Henry-Farman 75720 PARIS CEDEX 15

Tél : 33 (0)1 58 09 43 21

Fax : 33 (0)1 58 09 35 35



[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

Directeur de la publication : Patrick Gamill  
Éditions : Mission mémoire de l'aviation civile  
Conception et réalisation SG-COM