

Chronique aérospatiale

18 mai 1910, ouverture à Paris de la première conférence internationale pour la navigation aérienne

En 1910, avec plus de 800 appareils construits sur un total mondial de 1 300, la France est le premier constructeur d'avions de la planète. À ce titre, elle invite les autres pays à se réunir afin de « *préparer la législation internationale de l'atmosphère* ».

Des juristes pour codifier le vol aérien

Le 18 mai 1910, à 15 heures, dans les salons du Quai d'Orsay, Alexandre Millerand - ministre des travaux publics - ouvre la conférence devant les représentants des 17 pays qui ont répondu à l'invitation française : l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Grande Bretagne, l'Italie, Monaco, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie, la Serbie, la Suède, la Suisse et l'empire Ottoman se retrouvent autour de la table.

Alexandre Millerand définit l'objectif de cette conférence en ces termes : « *Au moment où il prend possession du ciel, l'homme sent la nécessité de s'y imposer une discipline et des règles (...) Car police et douanes, jusqu'ici clouées au sol, ne regardent pas sans inquiétude passer au-dessus de leur tête des aéronefs narquois* ». Le ministre français fait ici référence à un épisode qui s'est déroulé entre le Mexique et les États-Unis. En février 1910, un aviateur américain a réussi à franchir, en effet, en toute impunité et au nez et à la barbe des gardes-frontières, par trois fois la frontière. Les journaux précisent « *Il était porteur de marchandises qu'il est allé déposer sans encombre aux portes de la ville de Juarez* ». Fort de cet exemple, Millerand propose de doter les avions d'un « état civil ».

Pour mener les débats, la France désigne Louis Renault, professeur de droit affecté au Quai d'Orsay, le sénateur Louis Barthou, vice-président de l'Aéroclub de France, Henri Defert, administrateur du Touring club, et Paul Painlevé qui, en 1908, avait effectué au Mans un vol sur l'avion de Wilbur Wright.

DR



Albert Roper

Un projet avorté

Les discussions portent sur tous les sujets : ballons, dirigeables et aéroplanes pour lesquels les représentants tentent de réglementer les vols. Un projet précise que : « *l'aéroplane cèdera la place au dirigeable qui à son tour cédera la place au sphérique* », ou bien encore qu'« *un aéronef à moteur doit toujours se tenir à distance d'au moins 100 mètres de tout autre aéronef dans toute direction* ». Les juristes étudient aussi la possibilité d'indemniser les agriculteurs si un aéronef venait à détruire une de leurs récoltes.

Un premier projet, rendu public par le quotidien britannique anglais *The Times*, précise que chaque État signataire du traité « *permettra la navigation des aéronefs des autres contractants dans les limites et au-dessus de son territoire sous réserve de toutes les restrictions nécessaires à la garantie de sa propre sécurité et de ses habitants. Les États contractants se mettront en mesure de conformer la législation de leur pays* ».

Cependant, petit à petit, les débats s'étiolent et, le 29 juin 1910, les travaux de la conférence « *sont suspendus* ». Pourtant, plusieurs délégués désirent se rendre à La Haye pour assister au colloque mais, dans son édition du 10 décembre 1910, le journal de l'Aéroclub britannique *The Flight* n'hésite pas à affirmer que « *Cette rupture semble avoir été causée par l'attitude de certaines puissances, y compris la Grande Bretagne, qui désirent conserver le droit de fermer leurs frontières aux navires aériens d'une nationalité quelconque quand cela conviendra, sans avoir besoin de justifier une telle action* ».

Pour répondre aux souhaits du ministre Millerand, le colonel Hirschauer, Inspecteur permanent de l'aéronautique, dote quand même les avions français d'un état civil. Le 26 juillet 1912, il rédige une instruction qui réglemente l'immatriculation des appareils militaires avec l'apposition de la cocarde tricolore.

La conférence de Paris en 1910 est un premier essai avorté de législation aérienne. Cependant, elle est le préambule à la convention signée le 13 octobre. Ce texte, adopté en marge du traité de Versailles, rédigé par le français Albert Roper, est la première convention aérienne internationale. Le 1^{er} novembre 1944, un nouveau texte est rédigé lors de la Convention de Chicago plus adapté à l'aviation moderne, à partir duquel sera édictée, le 4 avril 1947, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Adjudant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CESA

Sous la direction de Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au CReA