Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1999)

Heft: 119

Artikel: Une ONG dans le ciel de Genève

Autor: Pierquet, Philippe

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847550

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Une ONG* dans le ciel de Genève

Qui ne s'est jamais demandé en jetant un œil sur son billet d'avion ce que signifie le sigle IATA ? Décodage de quatre lettres qui ont changé la vie des passagers et des compagnies aériennes du monde entier.

Philippe Pierquet

Genève-Cointrin : parmi les nombreux bâtiments de la plate-forme romande, difficile de ne pas remarquer les bases de l'Association internationale des transporteurs aériens. Ce grand rassemblement de compagnies aériennes (260 en sont membres) a établi en Suisse son centre nerveux, dont l'essentiel des fonctions de direction, alors que son siège principal est à Montréal. Fondée en 1945 pour succéder à *l'Air Trafic Association*, l'IATA couvre plus de 95 % du trafic international. Ses occupations ? S'assurer que les passagers, le fret et le courrier puissent circuler sur tout le réseau dans les mêmes conditions qu'un transporteur national dans son pays. Ce qui implique des actions de développement des voies de circulation aériennes et des aéroports, le suivi des politiques de taxation, de respect de l'environnement. Sans l'IATA, les compagnies n'utiliseraient pas les mêmes formats de billets ou de lettres de transport aérien pour le frêt. On lui doit aussi des standards en matière de comptabilité, de circulation des données, de l'émission de billets de passage automatiques, de l'enregistrement, de la recherche des bagages égarés. « *Sans l'IATA, le rapprochement des transporteurs ne serait pas possible,* explique William Gaillard, *directeur de la communication de l'IATA. Mais nous sommes aussi formateurs : nous venons d'ailleurs de créer un nouveau service, qui apprend aux compagnies aériennes à communiquer en temps de crise. Aucune compagnie n'est à l'abri d'un accident*».

L'IATA se pose aussi en porte-parole du transport aérien, secteur en pleine croissance (plus de 5 % par an).

Communication de crise

Le volet aérien des dernières négociations bilatérales, qui permettra à terme à Swissair et Crossair de tisser leurs toiles dans l'Europe des 15 est une bonne nouvelle pour l'IATA : « *tout ce qui favorise l'expansion du transport aérien et le rôle de notre plate-forme de Genève est un plus pour nous,* continue William Gaillard. *Mais l'avenir de l'Europe, c'est bel et bien le transport régional. On a encore vu ces derniers jours combien les grandes plates-formes commencent à être saturées. Crossair a montré la voie, suivie par Regional Airlines, Air Littoral,... C'est un marché énorme qu'on commence tout juste à exploiter* ».

L'IATA s'est installée à Genève-Cointrin en 1968. À l'époque, il fallait tenir compte de la participation accrue des transporteurs africains, moyen-orientaux et asiatiques à ses activités. Le choix d'une ville internationale, bien située, s'imposait. Les facilités d'installation et d'organisation offertes par Genève ont fait la décision. À l'image de Genève, le personnel de l'IATA présente un cocktail de nationalités diverses (320 personnes à la fin de l'année dont environ 30 % de Suisses) : « *nous sommes en train de transférer à Genève les chambres de compensation, les comptes-frêt, autrement dit les fonctions de direction de nos différents services financiers* ». Les compagnies suisses n'ont pas attendu pour rallier IATA : Swissair, membre fondateur dès avril 1945 et Crossair, qui a adhéré un an après sa création, sont reconnus parmi les membres les plus actifs. Qui disait que la Suisse était allergique à l'international ?

*Organisation Non Gouvernementale

La fille de l'air

Les femmes n'en finissent pas de décoller en Suisse. Dans la foulée de l'accession de Ruth Dreifuss à la présidence de la Confédération et sans attendre l'arrivée d'une deuxième femme au Conseil fédéral, Swissair a depuis le début de l'année sa première femme commandant de bord, la Thurgovienne Gabrielle Musy-Lüthi. « Gabi » a toujours fait la course en tête : en 1987, elle était déjà la première femme pilote de la compagnie nationale, après une formation d'aiguilleuse du ciel, un brevet passé dans le privé, puis un perfectionnement à l'école de pilotage de Swissair. En douze ans, elle a pris successivement les commandes d'un *MD-80*, d'un *MD-11* et aujourd'hui d'un *Airbus A320*. Swissair a un peu tardé à féminiser ses équipages, par rapport à Crossair ou aux compagnies étrangères, mais se rattrape sur la fiche de paye : les grilles de salaires sont en tout point identiques pour hommes et femmes. Petite différence d'uniforme, « Gabi » ne porte pas la traditionnelle casquette. Et reste plus que jamais un exemple à suivre : on ne compte pour l'instant que 16 femmes parmi les 1 100 pilotes de Swissair.