

Mais de quelle façon et à quel moment chaque transporteur individuel est-il payé pour sa portion du voyage?

"Par la Chambre de compensation de l'IATA qui a été mise au service de nos membres et de certaines compagnies aériennes non-IATA depuis 1947, sous certaines conditions contractuelles. Les agents traitent avec toutes les compagnies, par l'intermédiaire d'un bureau central de contrôle situé à Genève qui évalue et règle la coordination tarifaire entre les nombreux transporteurs.

Ce bureau permet le traitement informatisé des opérations comptables entre agents et transporteurs sur une base de pays à pays. Chaque membre est automatiquement averti par télétype du solde payable à ou par la Chambre de compensation.

Trois jours après notification, l'état de compte et sa documentation inhérente sont acheminés vers chaque compagnie aérienne participante. Pour stabiliser les différences de change entre les devises, on procède à l'achat ou la vente de dollars ou livres sterling, nos deux devises internationales. Le règlement final est complété une semaine après l'encaissement."

De quels montants est-il ici question?

"Certaines transactions individuelles ont déjà excédé 50 millions \$, mais normalement elles sont de l'ordre de 20 millions \$. En 1993, par exemple, le total des réclamations s'est chiffré à 23.5 milliards \$, sans qu'il en coûte un sou à nos membres.

Notre système à deux devises est la véritable clé de l'efficacité du système "off-set" de notre Chambre de compensation. Pour illustrer



l'importance de cette technique, disons qu'au cours de ses 47 ans d'existence, 88% de toutes les factures traitées par la Chambre de compensation ont été réglées sans réel transfert de fonds, mais plutôt sous forme de chèques, traites bancaires, lettres de crédits et transactions similaires."

Il est évident que la Chambre de compensation fonctionne au maximum de son efficacité, mais on ne peut en dire autant de certains grands aéroports mondiaux souffrant de congestion chronique. L'IATA a-t-elle un rôle à jouer en ce domaine?

"Nous sommes indiscutablement très concernés par ce problème et extrêmement actifs en la matière. Tous nos membres sont désireux de voir cesser les délais dûs aux insuffisances du contrôle de la circulation aérienne ou des aéroports. Cela coûte de fortes sommes aux compagnies aériennes, aux passagers et aux expéditeurs de marchandises en plus d'avoir un effet négatif sur l'environnement.

Nos membres espèrent également que les gouvernements et les autorités supranationales leur donneront l'assurance que la capacité des prochains aéroports et des espaces aériens pourra accommoder la croissance future de l'industrie, sans délai sérieux. Cela signifie en clair, une capacité pouvant faire face à un accroissement de 100% du trafic entre 1990 et l'an 2000 et un autre de 50% jusqu'à l'an 2020 ou peu après.

Au cours de réunions internationales avec les différents représentants de gouvernements, l'IATA défend les intérêts de ses membres en demandant de construire des infrastructures pouvant satisfaire les demandes croissantes du trafic tant au sol que dans les airs, tout en s'assurant que le financement de cette expansion, incluant les politiques de redevances d'usage, soit juste et équitable."

À la veille de son 50e anniversaire, comment l'IATA perçoit-elle l'avenir du transport aérien mondial?

"L'IATA est confiante que le transport aérien continuera de s'accroître et de prospérer au cours du prochain siècle. Notre industrie est la figure de proue de l'industrie du voyage et du tourisme mondial, ayant transporté 11.2 milliard de passagers en 1993 et ayant contribué pour 1 030 milliards de dollars et 22 millions d'emplois à l'économie mondiale. Lorsque l'IATA aura 65 ans, en l'an 2010, selon nos prévisions, notre contribution pourrait bien atteindre 1 700 milliards de dollars avec 30 millions d'emplois.

J'ai souvent entendu dire que l'avenir n'est pas ce qu'il semble être. Mais nous, dans l'industrie des lignes aériennes, sommes confiants que nous pourrions avoir des avions silencieux et respectueux de l'environnement dans un espace aérien suffisant et que nous pourrions offrir des produits susceptibles de satisfaire les besoins et demandes de nos clients, au 21e siècle. Grâce à une coopération à tous les niveaux, l'IATA va continuer à assumer le rôle qu'elle a si bien tenu au cours de la seconde moitié de ce siècle: celui d'assurer un transport aérien solide et sûr, à l'échelle de la planète." →