

Interview with Mr. Abdérahmane Berthé

“To improve their competitiveness, airlines must collaborate”

*Entretien avec M. Abdérahmane Berthé
«Pour améliorer leur compétitivité, les compagnies
aériennes devront collaborer»*

Author | Auteur: Rémy Darras, Jeune Afrique



Introduction

Twenty-eight states have to date signed up to the treaty on the Single African Air Transport Market (SAATM), a crucial component of the African Continental Free Trade Area (AfCFTA). The Secretary General of the African Airlines Association (AFRAA), Abdérahmane Berthé, gives an update on its implementation.

As the African Continental Free Trade Area (AfCFTA) is being put in place, AFRAA is a key player in the implementation of the Single African Air Transport Market, which is one of its key components.

This is because liberalising the African skies is all about lifting restrictions on market access, frequencies, capacity and fares. During his visit to Paris, he took the time to provide updates to *Jeune Afrique* about the progress of the project and the many challenges facing its implementation.

Q: What is the current status of implementation of the single market?

A: The process was initiated in January 2018 by the Heads of State of the African Union. A clear desire was expressed: To fast track liberalisation of traffic rights. But I cannot say when the single market will be effective as this depends on the states - a few of them with reservations are yet to be convinced.

To date, 28 states have signed, with many francophone countries. This is a paradox as traffic is low in those countries despite some high - density routes. Their charges and taxes are also the highest in the continent. Nonetheless, for a long time visas between ECOWAS states have been abolished, which is a special case in Africa.

From signing of the text to its implementation, there are nine immediate actions to be taken. We are in the process of putting in place regulations, particularly on consumer protection and competition rules, as well as a dispute settlement mechanism. In May 2018, a multilateral agreement to remove bilateral restrictions was signed by 17 states.



Q: African skies are operated by a few strong airlines and many fragile ones. Some are supported by their states, others are private ... Is there not at the outset an imbalance between them to be able to compete on the market?

A: The modalities of implementing a number of provisions in the Yamoussoukro Decision must be clearly defined, like rules of government subsidies to airlines, which benefit many of them. These subsidies can be of two kinds: support to start-up airlines and support to those which are struggling. A start-up airline must purchase aircraft, have working capital, ... It is therefore inevitably in deficit and needs a lot of money to start. These funds should be regulated in terms of amounts and duration.

In the second scenario, i.e. for airlines which are already operating but which are struggling, there should also be a framework, as subsidies can distort competition.

Q: What are the obstacles to the Single African Air Transport Market?

A: Liberalising traffic rights is not enough. Liberalisation means removing all restrictions on market access, frequencies, capacity and fares. Elements that disrupt competition should be regulated: access to airport slots, visa conditions, and taxes, which vary greatly from one country to another. These could be anywhere between \$50 and \$150, with fares much higher in West and Central Africa, than in Eastern Africa. It is really a hindrance. In Europe, you can fly for less than 100 euros.

Q: Isn't there a concern that the single market will favour the biggest? In this case, Ethiopian Airlines, which has already stake in several carriers?

A: Africa is huge. No single airline can serve the whole continent. The largest African airlines operate 60 to 120 aircraft, which is very little compared to Ryanair or Easyjet for example. At the global level, they are in

fact small players. If we want to improve competitiveness, small and large airlines need to collaborate.

Q: Is this not contradictory to call for liberalisation of the market and at the same time urge players to cooperate?

A: In West Africa, there are today three or four airlines which operate certain routes ... Between 7-00AM and 9-00AM, there are several flights to the same destinations from certain airports and in the afternoon, nothing. Some airlines operate to the same destination, but their flights are not coordinated, which requires you to buy another ticket. Nobody is a winner, and especially the passenger.

We therefore urge airlines to collaborate so as to better optimise their networks. They could also put in place spare parts pools and joint fuel purchase schemes. Beyond the routes, our idea is to create an airline alliance. Liberalisation was abrupt in the United States. In Europe, it took a few years to implement. If we do not want it to be just as brutal as in the US, we must be aware that it will be impossible to have 54 hubs and 54 airlines of critical size in Africa. Consolidation will be necessary, i.e. airlines which come together, either in terms of capital, or in terms of commercial operations. 📍

Introduction

Vingt-huit États ont signé à ce jour le traité sur le Marché unique du transport aérien africain (MUTAA), une composante essentielle de la Zone de libre-échange économique africaine (ZLECA). Le secrétaire général de l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), Abdérahmane Berthé, fait le point sur sa mise en œuvre.

Alors que la zone de libre-échange économique africaine (ZLECA) se met en place, AFRAA est un acteur privilégié de la mise en œuvre du Marché

unique du transport aérien africain, qui en constitue l'un des chapitres les plus importants.

Car au travers de la libéralisation du ciel africain, c'est de la levée de toute restriction sur l'accès au marché, les fréquences, la capacité et les tarifs, dont il est question. De passage à Paris, il a pris le temps de détailler pour Jeune Afrique l'avancement du projet et les nombreux défis que pose encore sa mise en œuvre.

Q: Comment avance le processus de mise en place du ciel unique?

A: Le processus a été engagé en janvier 2018 par les chefs d'État de l'Union africaine. Une volonté claire s'y est exprimée: aller plus vite dans la libéralisation des droits de trafic. Mais je ne peux pas dire quand le marché unique sera effectif, cela dépend des États - car il reste aussi à convaincre certains d'entre eux, qui ont encore des réserves.

À ce jour, 28 États ont signé, notamment des francophones. Ce qui est paradoxal, car le trafic y est faible malgré quelques lignes avec une densité élevée. Les charges et taxes y sont aussi les plus élevées du continent. En revanche, cela fait bien longtemps qu'il n'y a plus de visas entre États de la CDEAO, un cas particulier en Afrique.

Entre la signature du texte et son application, il y a neuf mesures immédiates à mettre en œuvre. Nous sommes en train de mettre en place un cadre législatif, notamment autour de la protection des consommateurs, des règles de concurrence et élaborons un dispositif pour le règlement des disputes. En mai 2018, un accord multilatéral permettant de relever les restrictions bilatérales a été signé par 17 États.

Q: Le ciel africain est constitué de quelques compagnies fortes et de beaucoup de compagnies fragiles. Certaines sont soutenues par leurs États, d'autres sont privées... N'y a-t-il pas dès le départ un déséquilibre entre elles pour affronter le marché?

A: Les modalités d'application d'un certain nombre de dispositions dans la Décision de Yamoussoukro doivent être clairement définies, comme les règles de subvention des États aux compagnies, qui bénéficient à beaucoup d'entre elles. Ces subventions peuvent être de deux ordres: l'assistance aux compagnies qui démarrent et le soutien à celles qui sont en difficulté.

Une compagnie qui démarre doit acheter des avions, disposer de fonds de roulement... Elle est donc nécessairement déficitaire et a besoin de beaucoup de fonds pour démarrer. Il faut que ces fonds soient réglementés en termes de montant et de durée.

Dans le deuxième cas, celui des compagnies déjà lancées qui se trouvent en difficulté, il faut aussi un cadre, car les subventions peuvent devenir une distorsion à la compétition.

Q: Quels sont les freins au marché unique aérien?

A: Libérer les droits de trafic ne suffit pas. La libéralisation, c'est la levée de toute restriction sur l'accès au marché, les fréquences, la capacité et les tarifs. Il faut réguler les éléments qui perturbent la compétition: les accès aux créneaux de vols, les conditions d'obtention de visa... et les taxes, qui varient beaucoup d'un pays à l'autre. Cela peut aller de 50 à 150 dollars, avec des tarifs beaucoup plus élevées en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, qu'en Afrique de l'Est. C'est réellement un frein. En Europe, on peut voler pour moins de 100 euros.

Q: Est-ce que le marché unique ne favorisera pas les ou le plus gros. En l'occurrence, Ethiopian Airlines, qui a déjà pris des parts dans plusieurs transporteurs?

A: L'Afrique est très vaste. Une compagnie à elle toute seule ne peut pas alimenter tout un continent. Les plus grosses compagnies africaines font voler 60 à 120 avions, ce qui est très peu si on compare à Ryanair ou Easyjet. À l'échelle globale, ce sont donc en fait de petits acteurs. Si on veut améliorer la compétitivité, les petites et grandes compagnies devront collaborer.

Q: N'est-ce pas contradictoire de vouloir libéraliser le marché et de vouloir en même temps que les acteurs coopèrent?

A: Quand on voit qu'il y a aujourd'hui trois ou quatre compagnies qui opèrent en Afrique de l'Ouest sur certaines lignes... Au départ de certains aéroports, entre 7 et 9 heures, il y a plusieurs vols sur les mêmes destinations et dans l'après-midi, plus rien. Certaines compagnies opèrent sur la même escale mais les vols ne sont pas coordonnés, ce qui vous oblige à acheter un autre billet. Personne n'est gagnant, et surtout pas le passager.

Nous invitons les compagnies à collaborer pour mieux optimiser leurs réseaux. Elles pourraient aussi mettre en place des pools de pièces de rechange et s'organiser pour l'approvisionnement en carburant. Au-delà des routes, notre idée, c'est de créer une alliance de compagnies aériennes. La libéralisation a été brutale aux États-Unis. En Europe, elle a pris quelques années pour se mettre en place. Si on ne souhaite pas qu'elle soit aussi brutale qu'aux États-Unis, il faut être conscient qu'il sera impossible d'avoir 54 hubs et 54 compagnies de taille critique en Afrique. Il faudra des consolidations, des compagnies qui se mettent ensemble, soit au niveau capitalistique, soit au niveau commercial. ●

