

Interview with AFRAA Secretary General Mr. Abdérahmane Berthé

Entretien avec le secrétaire général de l'AFRAA,
M. Abdérahmane Berthé

1. The African airline industry has been greatly hit by the COVID 19 pandemic, what is AFRAA's assessment of where the industry is at the moment?

The airline industry has been severely impacted by the COVID-19 pandemic. The industry is currently experiencing a liquidity crisis and airlines are facing the risk of insolvency or even bankruptcy due to the lack of liquidity. The resumption of airline international operations is expected to start as from mid Q3 2020.

Effective June 2020, AFRAA issues a monthly COVID-19 impact assessment report that examines the toll of the pandemic on Africa's air transport sector. The July edition of the report reveals an estimated US\$ 9bn loss of revenues for 2020 by African airlines.

2. AFRAA has put in place a recovery plan for the sector, what are the key steps that need to be taken immediately to ensure the industry does not collapse?

In April 2020, AFRAA developed a 9-Pillar recovery plan that outlines a framework of various areas of intervention, measures to be taken as part of urgent, immediate, and consistent actions for the survival and rebound of the industry. The recovery plan was put together as part of the outcome of a webinar by AFRAA for its members which equipped airlines with strategies and solutions to survive and rebound after the COVID-19. The webinar gave valuable inputs from airlines that formed basis for AFRAA's recovery plan for the rebound



of the Airline industry. The 9 pillars of the recovery plan include:

- i. Governments/States
- ii. Regulators
- iii. Suppliers and Service Providers
- iv. Customers
- v. Maintenance and MROs
- vi. Cost Management
- vii. Cargo Operations
- viii. Workforce
- ix. Strategies to maintain business continuity

The recovery of the airline industry will require coordinated efforts and a collaborative approach with all stakeholders to ensure survival and business continuity of the industry.

3. Has the industry received support from African governments? What more can they do?

Air transport is a key enabler to economic development. According to the Air Transport Action Group (ATAG), aviation contributes \$55.8 billion to GDP and supports 6.2 million jobs in Africa. In view of this important contribution to economic development, AFRAA and other stakeholders have made appeals to governments to consider the compensation of inevitable losses, the alleviation of exogenous operating costs, and the subsidisation of the African airlines.

AFRAA, in collaboration with four international air transport and tourism bodies made an appeal to international

financial institutions, country development partners and international donors to support Africa's Travel & Tourism sector. Among other measures, the appeal called for the provision of \$10 billion in relief to support the Travel & Tourism industry and access to as much grant-type financing and cash flow assistance as possible to inject liquidity and provide targeted support to severely impacted countries.

AFRAA further contributed to the AUC/AFCAC High Level Task Force comprehensive African Aviation Recovery Plan with recommendations to African Ministries of Transport. Key among which include recommendation to States to put aviation sector as a priority and put in place \$25Bn fund to support aviation sector.

In response to these calls, some governments have announced their support to the travel and tourism industry:

- Burkina Faso: \$6 million for the national airline – Air Burkina
- Cote D'Ivoire: \$24 million for the national airline – Air Cote D'Ivoire
- Egypt: \$127 million state treasury support loan for the national carrier EgyptAir
- Morocco: \$600 million USD financial assistance package for Royal Air Maroc
- Senegal: \$123 million for travel and tourism with \$75 million to the national airline – Air Senegal
- Botswana: The Civil Aviation Authority of Botswana (CAAB) to defer 50% of payment of Botswana Aviation Fees for a period of three months. Accordingly, airlines have to pay 50% of the invoice when it comes due and defer the other 50% for a period of 3 months. CAAB also deferred the 10% charges increase. Originally planned for November 2020, the increase is now postponed to November 2021.
- Rwanda: \$158 million direct cash support to the national airline – RwandAir.

4. As African countries slowly open their economies, what guidelines do you recommend for restoring air connectivity?

Even prior to COVID-19 pandemic,

intra-Africa connectivity was a challenge. To resolve this issue, governments need to support the integration of Africa and ensure policies that allow a conducive environment for the development and provision of safe, reliable and affordable air transport in Africa, necessary for the free movement of persons, goods and services in the continent.

The recovery of the airline industry post-COVID-19 will be better realised through airline collaboration and liberalisation of African skies. SAATM will go a long way to facilitate the airlines rebound due to the fact that market access is a critical challenge for airlines. AFRAA supports the Single African Air Transport Market (SAATM) project launched by the African Union Commission (AUC). SAATM will have a positive impact on air transport in Africa: Better connectivity, reduced journey Time, reduced tickets fares and contribute to sustainability of airline operations.

Complementing SAATM, the other AU Agenda 2063 flagship projects that envision an integrated Africa with seamless borders to complement the recovery of African airline post COVID-19 include: the African Continental Free Trade Area (AfCFTA) and the Free Movement Protocol for people.

5. What specific measures have been put in place by the African aviation industry to ensure the safety of passengers once airspaces open?

The International Civil Aviation Organization (ICAO) Council Aviation Recovery Task Force (CART) 'Take-off' guidelines provide recommendations and measures to be applied for the resumption of air transport from COVID-19 pandemic. The CART Report was developed through broad-based consultations with States and regional organisations, and with important contributions from the World Health Organization, the World Tourism Organization and key aviation industry groups, including IATA, ACI World, TIACA and CANSO.

AFRAA published CART 'Take-off' guidelines infographic in July 2020. States, airports, airlines, and service providers

are strongly encouraged to follow the key principles and recommendations outlined in the Report, as well as to pay particular attention to the set of recommended risk mitigation measures presented in the guidelines. These health and safety guidelines will facilitate mutual recognition and harmonisation of aviation COVID-19 related measures across the globe in line with ICAO's standards, plans and policies.

As we gradually move into restarting our industry, it is imperative that all stakeholders use a harmonised approach and a globally agreed framework of guidance and measures. Seamless Implementation of harmonised measures is crucial for the restart of flights by African airlines as soon as possible and bring confidence of both passengers and stakeholders. To complement this, in June 2020 AFRAA made appeals to the sub-regional economic communities to urge their Member States to put in place the required measures so that the airlines can resume their activities as quickly as possible.

6. Moving forward, are there any strategies that African airlines can adopt and implement to regain strength?

The effects of Pandemic will have a far deeper impact on the way the air transport industry will operate post-COVID-19. The recovery will also change the way we will travel, as has been observed after other major shocks in the past.

Firstly, technology will play an important role in shaping the 'new normal' of the industry in ensuring a smooth, efficient and safe passengers journey to re-establish passenger confidence in air travel; and digitalisation of operations to drive more cost saving and achieving higher efficiency than before. With more focus on digitalisation, airlines will embrace technology to optimise operations, save costs and contribute to more sustainable future of aviation.

Secondly, in their resumption of operations from COVID-19, airlines will redefine their business models, reposition their networks to realign with new traffic flows and meet changing passenger demands.

Thirdly, cooperation will be important for the recovery of the airline industry post-COVID-19. Airlines will need to collaborate and partake in joint initiatives aimed at reducing operating costs for airlines, increase revenues and market share. AFRAA provides various platforms to facilitate and encourage partnership among African airlines. One of these initiatives is the AFRAA Route and Network Coordination Committee. The Committee was established with the objective of enhancement of commercial cooperation among airlines, schedule coordination, realignment and expansion of airline networks through commercial agreements to enable Airlines to grow traffic and increase revenues at minimal cost.

7. What is AFRAA doing to help the industry during these exceptional times?

Cooperation is core among AFRAA's strategic objectives. AFRAA shall continue to champion mutually beneficial collaboration and provide guidance as well as technical support to our members. The need for collaboration and cooperation among African airlines is a critical factor for the airline industry to rebound after COVID-19.

AFRAA launched a monthly industry affairs briefing webinar in July 2020 as part of our commitment to advocate for Members Airlines' interests and keep them informed of the developments in the Airline industry. The webinar also informs members and stakeholders of the initiatives and actions undertaken by AFRAA in its mandate to support African airlines become key players and drivers to Africa economic development.

AFRAA is currently working on various projects and initiatives for value addition to its members. One such project is the AFRAA capacity sharing portal. In line with AFRAA recovery plan (Pillars 6, 7 and 9) and AFRAA's commitment to enlist support to member airlines' operations, AFRAA is launching a capacity sharing platform named AFRAA 'Powered by ACC' Portal. This portal is designed to improve airplane exchange, enhance cooperation among AFRAA member

airlines, and optimise daily aircraft utilisation which will be critical for an efficient restart of airline operations.

One of the main challenges for African airlines is the high cost of operations in Africa. In this regard, AFRAA shall continue its call upon governments to reduce user charges and create an environment that will enable the growth of aviation traffic post-COVID. Other actions to reduce high costs include: The establishment of National Economic Regulators to ensure reasonable level of taxes and charges, the improvement of efficiencies by Air Navigation Service Providers to reduce navigation charges and the optimisation of fees and charges by airports to increase non-aeronautical revenues. [🔗](#)

1. L'industrie du transport aérien en Afrique a été fortement touchée par la pandémie de COVID-19. Comment l'AFRAA évalue-t-elle la situation actuelle du secteur?

L'industrie du transport aérien a été durement impactée par la pandémie de COVID-19. Le secteur connaît actuellement une crise de liquidités. Les compagnies aériennes sont confrontées au risque d'insolvabilité et peut-être même de faillite, en raison du manque de liquidités. La reprise des opérations internationales des compagnies ne devrait commencer qu'au milieu du troisième trimestre 2020.

Depuis juin 2020, l'AFRAA publie un rapport mensuel d'évaluation de l'impact du COVID-19 qui analyse les effets dévastateurs de la pandémie sur le secteur du transport aérien en Afrique. L'édition de juillet du rapport annonçait une perte d'environ 9 milliards USD en 2020 pour les compagnies aériennes africaines.

2. L'AFRAA a mis en place un plan de relance du secteur. Quelles sont les principales mesures qui doivent être prises immédiatement pour éviter l'effondrement de l'industrie?

En avril 2020, l'AFRAA a élaboré un plan de relance décliné en 9 piliers et qui définit un cadre de divers domaines d'intervention, les mesures à prendre dans le cadre des actions urgentes, immédiates et cohérentes en vue de la survie et de la

reprise de l'industrie. Le plan de relance a été mis au point à la suite d'un webinaire organisé par l'AFRAA à l'intention de ses compagnies membres pour évoquer les stratégies et les solutions de survie et de relance après le COVID-19. Au cours du webinaire, les compagnies aériennes ont apporté des contributions précieuses qui ont servi de base à l'élaboration du plan de relance de l'AFRAA pour la reprise du secteur aérien. Les 9 piliers du plan de relance sont les suivants:

- i. Gouvernements/États
- ii. Régulateurs
- iii. Fournisseurs et prestataires de services
- iv. Clients
- v. Maintenance et MRO
- vi. Management des Coûts
- vii. Opérations cargo
- viii. Personnel
- ix. Stratégies de continuité d'activité

La relance de l'aviation nécessitera des efforts coordonnés et une collaboration avec toutes les parties prenantes pour assurer la survie et la continuité des activités de l'industrie.

3. Est-ce que l'industrie a bénéficié du soutien des gouvernements africains? Que peuvent-ils faire de plus?

Le transport aérien est un secteur essentiel pour le développement économique. Selon le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), l'aviation contribue pour 55,8 milliards USD au PIB et soutient 6,2 millions d'emplois en Afrique. Compte tenu de cette importante contribution au développement économique, l'AFRAA et d'autres parties prenantes ont exhorté les gouvernements à envisager de compenser les pertes inévitables, alléger les coûts d'exploitation exogènes, et accorder des subventions aux compagnies aériennes africaines.

L'AFRAA, en collaboration avec quatre organismes internationaux de transport aérien et de tourisme a appelé les institutions financières internationales, les partenaires au développement des pays et les bailleurs de fonds internationaux à soutenir le secteur du voyage et du

tourisme de l'Afrique. Entre autres mesures, l'appel demande un plan de sauvetage à hauteur de 10 milliards USD pour soutenir l'industrie du voyage et du tourisme et l'accès à autant de financement que possible sous forme de subvention et d'aide à la trésorerie pour injecter des liquidités et apporter un soutien ciblé aux pays durement touchés.

L'AFRAA a également contribué à l'élaboration du plan du Groupe Spécial de Haut Niveau UA/CAFAC sur les Stratégies de Redémarrage et de Relance de l'Industrie de l'Aviation Civile Africaine qui a émis des recommandations aux ministres africains des Transports. Parmi ces recommandations, il y a notamment un appel aux États à traiter le secteur aéronautique comme une priorité et à créer un fonds de 25 milliards USD pour soutenir le secteur de l'aviation.

En réponse à ces appels, certains gouvernements ont annoncé leur soutien à l'industrie du voyage et du tourisme:

- Burkina Faso: 6 millions USD pour la compagnie aérienne nationale, Air Burkina
- Côte d'Ivoire: 24 millions USD pour la compagnie aérienne nationale, Air Côte d'Ivoire
- Égypte: Un prêt de 127 millions USD du Trésor égyptien au transporteur national, EgyptAir
- Maroc: Un soutien financier de 600 millions USD à Royal Air Maroc
- Sénégal: 123 millions USD en faveur du secteur du voyage et du tourisme dont 75 millions pour le pavillon national, Air Sénégal
- Botswana: L'Autorité de l'aviation civile du Botswana (CAAB) a reporté 50% du paiement des redevances des compagnies aériennes du Botswana pour une période de trois mois. Par conséquent, les compagnies aériennes devront payer 50% de la facture à son échéance et reporter 50% pour une période de 3 mois. La CAAB a également reporté l'augmentation des redevances de 10%. Initialement prévue pour novembre 2020, cette augmentation a été repoussée à novembre 2021.

- Rwanda: Un soutien direct en espèces de 158 millions USD à la compagnie aérienne nationale, RwandAir.

4. Alors que les pays africains ouvrent lentement leurs économies, quelles lignes directrices recommandez-vous pour redémarrer la connectivité aérienne?

Même avant la pandémie de COVID-19, la connectivité intra-Afrique était un défi. Pour résoudre ce problème, les gouvernements doivent soutenir l'intégration de l'Afrique et mettre en place des politiques qui créent un environnement favorable au développement et à un transport aérien sûr, fiable et abordable en Afrique, gage de la libre circulation des personnes, des biens et des services sur le continent.

La relance de l'industrie du transport aérien après le COVID-19 passera par la collaboration des compagnies aériennes et la libéralisation du ciel africain. Le MUTAA aidera beaucoup les compagnies aériennes à redémarrer leurs opérations étant donné que l'accès au marché est un enjeu crucial pour elles. L'AFRAA soutient le projet du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA) lancé par la Commission de l'Union africaine (CUA). L'impact du MUTAA sur le transport aérien en Afrique sera positif: une meilleure connectivité; la réduction du temps de voyage; la réduction des tarifs de billets d'avion; et la durabilité des opérations des compagnies aériennes.

En plus du MUTAA, les autres projets phares de l'Agenda 2063 de l'UA qui plaident en faveur d'une Afrique intégrée aux frontières harmonieuses et qui favorisent la relance du transport aérien après le COVID-19 sont: la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) et le Protocole relatif à la libre circulation des personnes et des biens.

5. Quelles sont les mesures spécifiques prises par l'industrie aéronautique africaine pour garantir la sécurité des passagers à l'ouverture des espaces aériens?

Le document d'orientation «Paré au décollage» publié par l'Équipe spéciale du Conseil de l'Organisation de l'aviation

civile internationale (OACI) sur la relance de l'aviation (CART) émet des recommandations et des mesures à mettre en œuvre en vue du redémarrage du transport aérien dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Le rapport de la CART est le fruit de vastes consultations avec les États et les organisations régionales et a bénéficié de contributions importantes de l'Organisation mondiale de la Santé, l'Organisation mondiale du tourisme et des groupes clés de l'industrie de l'aviation, tels que IATA, ACI World, TIACA et CANSO.

L'AFRAA a publié une infographie sur les lignes directrices de la CART «Paré au décollage» en juillet 2020. Les États, les aéroports, les compagnies aériennes et les fournisseurs de services sont vivement encouragés à mettre en œuvre les principes et les recommandations clés énoncés dans le rapport, et à accorder une attention particulière à l'ensemble des mesures d'atténuation des risques recommandées contenues dans ces lignes directrices. Ces directives de santé et de sécurité faciliteront la reconnaissance mutuelle et l'harmonisation à l'échelle mondiale des mesures liées au COVID-19 touchant l'aviation, conformément aux normes, plans et politiques de l'OACI.

Au moment d'où nous avançons vers le redémarrage de notre industrie, il est impératif que toutes les parties prenantes adoptent une approche harmonisée et un cadre d'orientations et de mesures qui fait consensus à l'échelle mondiale. Il est crucial de mettre en œuvre des mesures harmonisées pour permettre aux compagnies aériennes africaines de redémarrer leurs vols dès que possible et de renforcer la confiance des passagers et des autres parties prenantes. En complément, en juin 2020 l'AFRAA a appelé les communautés économiques sous-régionales à exhorter leurs États membres à mettre en place les mesures nécessaires pour que les compagnies puissent reprendre leurs activités le plus rapidement possible.

6. Pour l'avenir, y a-t-il des stratégies que les compagnies aériennes africaines peuvent adopter et mettre en œuvre afin qu'elles se remettent sur pied?

Les effets pervers de la pandémie auront un impact beaucoup plus profond sur le fonctionnement de l'industrie du transport aérien après le COVID-19. La reprise va aussi changer notre façon de voyager, comme cela a été observé dans le sillage d'autres chocs majeurs par le passé.

Tout d'abord, la technologie jouera un rôle important dans la «nouvelle normalité» de l'industrie pour garantir un voyage fluide, efficace et sûr, regagner la confiance des passagers dans le transport aérien; et la digitalisation des opérations pour faire baisser davantage les coûts et assurer une plus grande efficacité qu'auparavant. Une plus grande digitalisation permettra aux compagnies aériennes d'adopter la technologie, afin d'optimiser leurs opérations, maîtriser les coûts et contribuer à un avenir plus durable de l'aviation.

En second lieu, dans le cadre du redémarrage de leurs opérations, les compagnies aériennes devront redéfinir leurs modèles économiques, repositionner leurs réseaux pour réaligner leurs nouveaux flux de trafic et répondre aux exigences changeantes des passagers.

Troisièmement, la coopération sera essentielle pour la relance de l'industrie du transport aérien après la pandémie. Les compagnies se devront de collaborer et de participer à des initiatives communes visant à réduire leurs coûts d'exploitation, augmenter leurs revenus et leurs parts de marché. L'AFRAA offre diverses plateformes pour faciliter et encourager le partenariat entre compagnies aériennes africaines. L'une de ces initiatives est le Comité AFRAA de coordination des réseaux aériens. Ce comité a été créé en vue du renforcement de la coopération commerciale entre les compagnies aériennes ; la coordination des horaires; le réalignement et l'expansion des réseaux aériens grâce à des accords commerciaux pour permettre aux transporteurs de développer leur trafic et accroître les recettes à moindre coût.

7. Que fait l'AFRAA pour aider l'industrie en ces temps exceptionnels?

La coopération est une grande priorité parmi les objectifs stratégiques de

l'AFRAA. L'AFRAA doit continuer à prôner une collaboration mutuellement bénéfique et fournir des conseils ainsi qu'un soutien technique à ses membres. La collaboration et la coopération entre les compagnies aériennes africaines constituent un facteur essentiel pour la reprise de l'industrie du transport aérien après le COVID-19.

L'AFRAA a lancé un webinaire mensuel d'information sur les questions de l'industrie en juillet 2020 dans le cadre de notre engagement à défendre les intérêts des compagnies aériennes membres et de les tenir informées des développements intervenus dans le secteur aérien. L'objet du webinaire est d'informer également les membres et les autres parties prenantes des initiatives et des actions entreprises par l'AFRAA dans le cadre de son mandat d'accompagner les compagnies africaines pour qu'elles deviennent les principaux acteurs et moteurs du développement économique de l'Afrique.

L'AFRAA travaille actuellement sur divers projets et initiatives pour fournir de la valeur à ses membres. Un de ces chantiers est le portail de partage des capacités des compagnies membres de l'AFRAA. Conformément au plan de relance de l'Association (Piliers 6, 7 et 9) et dans le cadre de son engagement à mobiliser le soutien aux opérations des compagnies membres, l'AFRAA a lancé une plate-forme de partage des capacités prise en charge par ACC. Ce portail est conçu pour améliorer l'échange d'avions, renforcer la

coopération entre les compagnies membres de l'AFRAA, et optimiser l'utilisation quotidienne des avions, ce qui sera essentiel pour un redémarrage efficace des vols.

L'un des principaux défis pour les compagnies africaines est le coût d'exploitation élevé en Afrique. C'est pourquoi l'AFRAA continue de réitérer son appel aux gouvernements pour qu'ils reviennent à la baisse les redevances d'usage et créent un environnement susceptible de favoriser la croissance du trafic aérien après le COVID-19. Au nombre des mesures visant à réduire les coûts élevés, l'on peut également citer: la mise en place des régulateurs économiques nationaux pour assurer un niveau raisonnable de taxes et de redevances; l'amélioration de l'efficacité des fournisseurs de services de navigation aérienne pour réduire les redevances de navigation; et l'optimisation des frais et redevances aéroportuaires pour augmenter les recettes de sources non aéronautiques. 🌍

