

L'Aéroport international Blaise-Diagne (AIBD) un Nouvel Outil au Service du Tourisme Sénégalais ?

Blaise Diagne International Airport (BDIA), a new instrument for Senegalese Tourism ?

GUEYE Moustapha

Professeur Assimilé

Maître de conférence CAMES

Université -Assane SECK de Ziguinchor (Sénégal)

Laboratoire de Recherche en Sciences Economiques et Sociales (LARSES)

moustaphagueye@hotmail.com

Date de soumission : 05/04/2021

Date d'acceptation : 16-05-2021

Pour citer cet article :

Gueye M. (2021) « L'Aéroport international Blaise-Diagne (AIBD) un Nouvel Outil au Service du Tourisme Sénégalais ? », Revue Française d'Economie et de Gestion « Volume 2 : Numéro 5 » pp : 346- 372.

Author(s) agree that this article remain permanently open access under the terms of the Creative Commons

Attribution License 4.0 International License



Résumé

L'aéroport international Blaise-Diagne (AIBD) ou le nouvel aéroport de Dakar, capitale du Sénégal, est situé à Diass non loin de Mbour sur la Petite-Côte à 47 kilomètres au sud-est de Dakar. Il est financé par l'Etat sénégalais à travers divers prêts consentis entre 2005 et 2017. Sa construction a nécessité environ 400 milliards de francs CFA d'investissement. Inauguré le 7 décembre 2017, il remplace l'aéroport international Léopold S Senghor (AILSS) de Dakar dont ses capacités d'accueil ont été atteintes. Celui-ci ne s'occupe plus désormais que de certains vols non commerciaux essentiellement civiles et militaires. La construction de l'AIBD est donc une nécessité pour faire face au flux grandissant de passagers. En un an d'existence, il a accueilli près de 2.500.000 de passagers. L'aéroport a aussi accueilli durant cette courte période, 70 compagnies aériennes, dont une dizaine d'entre elles font la moitié du trafic de par leur régularité et la taille de leurs avions à savoir : Sénégal Air Line, Air France, Delta Airlines, Brussels Airlines, Ethiopian Airlines, Al Italia, Turkish Airlines, Iberia, Air Portugal, Royal Air Maroc et Air Algérie. Cette étude vise à montrer l'impact de l'AIBD, implanté entre Dakar et Mbour sur le secteur touristique sénégalais. L'étude a montré que l'AIBD porte d'entrée du pays de la TERANGA va davantage ouvrir ce pays à l'extérieur et développer le secteur touristique. Mieux, le gouvernement sénégalais a déjà entrepris la construction de nouveaux terminaux et de nouvelles pistes sont en projet pour permettre à l'aéroport d'atteindre l'objectif de 5 millions de passagers dès 2022 et de 10 millions de passagers en 2035. Cela avait commencé à se répercuter sur le secteur avec d'un côté la multiplication de projets d'infrastructures hôtelières dans la zone. Et de l'autre côté, la hausse significative des passagers en 2018 et 2019, mais freinée par la crise sanitaire mondiale et les nouvelles conditions parfois très limitées de voyager en 2020 et 2021.

Mots clés : Aéroport ; Dakar ; Blaise DIAGNE ; Tourisme, Sénégal.

Abstract

The Blaise Diagne International Airport (BDIA) or new airport of Dakar, capital of Senegal, is located in Diass, not far from Mbour, 47 Km southeast of Dakar. It is financed by the State of Senegal through various loans granted between 2005 and 2017. The construction required an investment of 400 billion CFA Francs. Inaugurated on December 7, 2017, it replaces the Leopold Sedar Senghor International Airport (LSSIA) whose full capacity was reached. The latter now only handles non-commercial flights, mainly civil and military. The construction of BDIA is therefore a necessity with the growing flow of passengers. In its first years of existence, it has welcomed nearly 25,000 passengers. During this short period the airport also welcomed 70 airline companies of which ten or so account for half of the traffic due to their regularity and the size of their planes, namely Senegal Airlines, Air France, Delta Airlines, Al Italia, Turkish Airlines, Iberia, Air Portugal, Royal Air Maroc, and Air Algeria. This study aims to show the impact of the BDIA in the Senegalese tourism sector. The study showed that the BDIA, the gateway to the TERANGA country, will further open it to the outside world and develop the Tourism sector. Still better, the Senegalese government has already undertaken the construction of new terminals and new runways are being planned to reach the objective of 5 million of passengers in 2035. This has started to affect the sector, on the one hand the proliferation of hotel infrastructure projects in the area. And on the other hand the significant increase of passengers in 2018 and 2019, but slowed down by the global sanitary crisis and sometimes the new very limited travel condition in 2020 and 2021.

Keywords : Airport, Dakar, Blaise Diagne, Tourism, Senegal.

Introduction

L'aéroport international Blaise-Diagne (AIBD), est situé à 47 kms de Dakar près de MBour, l'AIBD est cinq fois plus grand que l'ancien aéroport, Léopold Sédar Senghor (LSS), situé en proche banlieue de Dakar et datant de la période coloniale. Son nom a été choisi en hommage à Blaise Diagne (1872-1934), natif du Sénégal, premier député noir au Palais Bourbon (Assemblée Nationale Française) à Paris en 1914. Il a été aussi sous-secrétaire d'État aux Colonies de la République française et maire de Dakar.

La position géographique du Sénégal équidistante de l'Europe occidentale, de l'Amérique du Nord, de l'Amérique du Sud et de toute l'Afrique Australe, semble être une opportunité d'attirer des visiteurs venant des pays développés ou émergents.

Il convient de noter que, le gouvernement sénégalais cherche depuis quelques années à travers un Plan Sénégal émergent (PSE) à hisser le Sénégal dans le Top-5 des destinations touristiques africaines, (Gueye M, 2019)¹. Pour y arriver, l'Etat a créé trois à six « zones touristiques intégrées » et a autorisé des activités de micro-tourisme. La zone d'implantation du nouvel aéroport international Blaise Diagne (AIBD), (Diass) à proximité de grands pôles touristiques comme la station balnéaire de Saly PORTUDAL et les stations balnéaires de MBODIENE, de Joal-FINIO, de la Pointe SARENE et de Dakar n'offre-t-elle pas un avantage comparatif dans les échanges touristiques du pays ? En d'autres termes, pourquoi les pouvoirs publics sénégalais ont-ils choisi d'implanter l'AIBD auprès de ces grands sites touristiques ? Quelle seront alors les apports de l'AIBD dans le secteur du tourisme sénégalais ? Les réponses à ces différentes questions nous permettront de solutionner notre étude.

Notre étude s'appuie sur un cadre qui allie la méthode quantitative à la méthode qualitative. Nos sources proviennent de documents et de rapports publiés annuellement par le Ministère Sénégalais du Tourisme et des transports aériens entre 2010 et 2020 ; de l'Agence Nationale de la Statistiques et de la Prévision au Ministre de l'économie et des Finances (MEF), de rapports annuels des bailleurs de fonds sénégalais, (Banque Mondiale, coopération française, coopération chinoise). D'autres sources nous proviennent aussi de rapports publiés par des partenaires économiques du Sénégal (FMI, OCDE, UE). Nous, nous sommes aussi rendus sur le terrain pour compléter les informations officielles (avec la prise de photos). Ils s'y ajoutent des recherches documentaires d'auteurs pour l'élaboration de la bibliographie. La presse

¹ « Plan d'émergence du tourisme en Casamance à l'horizon 2020 : enjeux et défis », *Annales de l'Université de Bangui*, série A, n° 8, www.credef-ub.org

(journaux, hebdomadaires en rapports avec l'actualité en Afrique), mais aussi Internet, qui nous ont été d'une grande utilité dans notre travail. Nous avons structuré notre étude en deux parties : Une première partie consacrée au renouveau de la destination Sénégal, la grandeur et la modernité de l'AIBD pour accueillir d'éventuels flux touristiques sont examinées ici. La seconde partie tente d'étudier la contribution du nouvel aéroport au développement du tourisme au Sénégal. Ainsi, nous avons analysé le secteur du tourisme qui est véritablement à la recherche d'un nouvel souffle et étudié l'apport concret de l'AIBD. Nous avons conclu en étant très optimistes sur les nombreux effets positifs de l'AIBD sur un secteur touristique souvent mal au point ; toute en nous interrogeant sur la manière dont la crise sanitaire de la COVID et les nouvelles conditions de voyage viendront affecter la reprise de trafic.

1. AIBD : le Symbole du renouveau de la destination Sénégal

L'Aéroport international Blaise Diagne participe au renforcement de l'attractivité touristique du Sénégal par sa contribution à en faire une plaque tournante et un point préférentiel d'escale technique pour les trafics aériens en Afrique de l'ouest, en Europe en Amérique Latine et en Amérique du Nord. L'AIBD dont la superficie est de 4500 ha, a une capacité de 3 millions de passagers et comprend les installations suivantes : un terminal de 42.000 m², une piste de 3,5 km de long avec des voies de circulation, 30 postes de stationnement d'avions avec 6 postes de stationnement au contact, un terminal de fret, un pavillon présidentiel, un terminal Hadj, ainsi que d'autres composantes. L'AIBD, est un aéroport moderne, non totalement fonctionnel et dont l'une des vocations est d'augmenter les flux touristiques du Sénégal.

1.1. L'AIBD : Un aéroport moderne mais non encore bien fonctionnel

L'aéroport international Blaise Diagne (AIBD) semble être, l'aéroport le plus neuf d'Afrique. Par contre, il n'est ni le plus beau ni le plus grand du continent.

En termes de beauté, il arrive loin derrière des aéroports comme ceux de Port-Louis (Ile Maurice), du Caire et de Charm El Cheikh (Egypte), du Cap et de Johannesburg (Afrique du sud), de Marrakech (Maroc), d'Alger (Algérie) et de Hammamet (Tunisie). En termes de taille, il ne figure pas non plus dans de le top 10 africain puisque le Sénégal ne compte que 17 millions d'habitants en 2019. Il nous semble important d'insister sur la taille, le rayonnement et la grandeur de l'aéroport qui accueille quotidiennement des milliers de passagers et de gros avions. A cet effet, nous notons que la grandeur des avions dans les aéroports de Paris Roissy Charles-De-Gaulle, de Francfort-sur-le-Main et de Dubaï International, permettent de réunir une population équivalent à une grande agglomération, où

se côtoie chaque jour près d'un quart de million de passagers, d'agents et d'autres protagonistes dans les lieux de départ et d'arrivée. Ils sont emblématiques les grands aéroports (Arbaret-Schulz, 2002) et (Lussault, 2007) marqués par l'intensité, la densité et la diversité des acteurs en présence. Les aéroports apparaissent aussi comme des moments d'articulation de relations à large échelle : les passagers y articulent leur territorialité en réseau. Ce sont donc bien des lieux à part (Doreen M, 1994)².

La position de l'AIBD, bien qu'elle soit un aéroport grand et moderne, il se situe en Afrique où en matière de transport aérien, sauf quelques exceptions le continent est en marge du système aérien mondial. Ici, l'offre est quantitativement limitée et largement tournée vers l'extérieur, traduisant la faiblesse du marché intra-africain., les compagnies africaines sont de faible poids et sont sous-représentées sur les marchés intercontinentaux. La desserte intra-africaine souffre tout à la fois d'une demande limitée par le faible niveau de développement mais aussi de la faible intégration économique et politiques. Des compagnies disparaissent faute de rentabilité et de soutien étatique, d'autres vivent ou n'ont pu se maintenir qu'au prix d'une ouverture de capital aux investisseurs étrangers. A cet effet, (Billecard, 1996) et (Golstein, 2001) soulignent les difficultés puis la disparition de la compagnie multinationale Air Afrique dans les années 1990-2000, une compagnie fondée en 1961 par le traité de Yaoundé et signé par onze États de l'Afrique francophone de l'ouest et Equatoriale.

Par sa position, donc, l'aéroport international Blaise Diagne, ouvre davantage le Sénégal et lui offre de nouvelles opportunités à l'extérieur. Le Sénégal est desservi par de nombreuses compagnies non-africaines (européennes en l'occurrence) intéressées par un marché alimenté par une immigration suffisamment marquée dans différents pays européens (France, Italie, Espagne...) pour remplir des vols quotidiens avec les immigrés rendant visite à la famille restée au pays. Ceux-ci sont complétés par les fonctionnaires internationaux (diverses institutions internationales ont un siège régional à Dakar) et les hommes d'affaires ou commerçants attirés par un pays qui n'est certes pas très riche, mais n'est pas non plus le plus pauvre et offre en outre une stabilité politique propice aux affaires. A ce propos, nous pouvons remarquer que les compagnies africaines ont plus difficilement accès au leasing (Goldstein, 2001).

Par ailleurs, nous notons que la construction de l'AIBD est faite de façon modulaire. Il y'a eu une aérogare d'une capacité de 3 millions de passagers, et juste à côté, de l'espace qui donne

² Space, Place, and Gender. Edition : NED - New edition. Published by : University of Minnesota Press.

la possibilité de construire deux autres aéroports de la même capacité dans le futur. Tout est mis en œuvre afin que l'AIBD réponde aux standards internationaux et attractif pour les compagnies aériennes

En un an, c'est-à-dire entre décembre 2017 et décembre 2018, l'aéroport a accueilli près de 2.500.000 voyageurs, de nombreuses agences de voyages, des restaurants, des commerces... L'aéroport a aussi accueilli durant cette courte période, 70 compagnies aériennes, dont une dizaine d'entre elles font la moitié du trafic de par leur régularité et la taille de leurs avions à savoir Sénégal Air Line, Air France, Delta Airlines, Iberia, Brussels Airlines, Ethiopian Airlines, Al Italia, Turkish Airlines, Air Portugal, Royal Air Maroc, et Air Algérie comme grosses compagnies. A cela s'ajoute une infrastructure majeure et stratégique qui va donner de la valeur ajoutée au nouvel Aéroport. Nous voulons parler du centre de maintenance aéronautique.

Malgré, cette ambition affichée l'AIBD semble connaître des manquements depuis son ouverture en 2017. D'abord, nous constatons que l'autoroute reliant l'AIBD à Dakar n'est que très partiellement éclairée. Il s'agit certes d'une autre infrastructure mais elle s'imbrique dans le même projet. Le refus actuel d'Eiffage Sénégal qui exploite l'autoroute à prix d'or de l'éclairer, occasionne souvent des drames sur le trajet Dakar-AIBD. Beaucoup de chauffeurs roulent en plein phare pour y voir quelque chose. La signalisation pour arriver jusqu'à l'AIBD est sommaire. Ils peuvent facilement se perdre. Nous constatons aussi que les 2 seules portes d'accès au hall d'enregistrement ne sont évidemment pas suffisantes.

De même, la connexion à Internet est inexistante malgré le fait que des réseaux s'affichent sur les téléphones au niveau de l'aéroport. Notons aussi que, les toilettes laissent à désirer, malgré la présence de 3 à 5 préposées au nettoyage selon nos interlocuteurs. Les dames de ménage ne sont pas attentives aux eaux sur le carrelage, sur les miroirs ou au manque de papier de séchage ou hygiénique. Il faut souvent que quelqu'un le leur signale pour qu'elles bougent. Nous remarquons aussi que les annonces aux passagers sont uniquement faites en français. Or le fait de passer les annonces également en anglais est un standard basique pour tout aéroport international. Quatre bar-café sont pour le moment ouverts pour ce grands aéroport, même, s'il est vrai d'autres sont en cours de travaux d'installation. Mieux vaut donc, pour le moment, ne pas avoir faim à l'AIBD. Et cela est aussi valable dans l'espace très minimaliste qui sert de « Lounge Business Class ». Il est même pire que l'ancien salon de Léopold Sédar Senghor.

On nous dit que ce local est provisoire et qu'il y aura normalement 2 Lounges. Avec ce premier regard recto-verso, nous constatons que l'AIBD est fonctionnel mais pas encore opérationnel à plein régime. Il y a du travail qui reste.

Classements des 20 aéroports en Afrique ayant le plus important nombre annuel de passagers.

Les chiffres cumulent les passagers au départ, à l'arrivée et en transit.

	Pays	Aéroport	Ville	2016
1	 Afrique du Sud	Aéroport international OR Tambo	Johannesbourg	20 803 950
2	 Égypte	Aéroport international du Caire	Le Caire	16 468 082
3	 Afrique du Sud	Aéroport international du Cap	Le Cap	10 090 418
4	 Éthiopie	Aéroport international de Bole	Addis-Abeba	8 730 600
5	 Maroc	Aéroport Mohammed-V de Casablanca	Casablanca	8 616 981
6	 Algérie	Aéroport d'Alger - Houari-Boumédiène	Alger	7 572 758
7	 Kenya	Aéroport international Jomo-Kenyatta	Nairobi	7 111 501
8	 Nigeria	Aéroport international Murtala-Muhammed	Lagos	6 324 847
9	 Afrique du Sud	Aéroport international de Durban	Durban	5 192 315
10	 Tunisie	Aéroport international de Tunis-Carthage	Tunis	4 928 438
11	 Nigeria	Aéroport international Nnamdi Azikiwe	Abuja	4 191 251
12	 Maroc	Aéroport de Marrakech-Ménara	Marrakech	3 895 647
13	 Maurice	Aéroport international Sir-Seewoosagur-Ramgoolam	Port-Louis	3 197 308
14	 Soudan	Aéroport international de Khartoum	Khartoum	3 142 751
15	 Égypte	Aéroport international de Hurghada	Hurghada	2 906 907
16	 Égypte	Aéroport international de Borg El Arab	Alexandrie	2 642 059
17	 Tanzanie	Aéroport international Julius-Nyerere	Dar es Salam	2 469 356
18	 Ghana	Aéroport international de Kotoka	Accra	2 381 917

	Pays	Aéroport	Ville	<u>2016</u>
20	 Sénégal	Aéroport international Léopold-Sédar-Senghor	Dakar	1 954 229

Les sources des chiffres sont données individuellement pour chaque aéroport (ASECNA) Statistiques 2017

Il est beau (mais pas de quoi faire des saltos arrière non plus) et neuf. Cependant, quelle que soit la qualité de l'infrastructure, elle risque d'être très rapidement « Amortie » par les comportements individuels. D'abord celui des autorités qui sont dans une autosatisfaction et une autoglorification que rien ne justifie. Elles ont communiqué sur le nouvel aéroport comme si le Sénégal avait lancé un satellite. Ensuite le comportement inadmissible de certains usagers qui s'autorisent des attitudes qu'ils n'oseraient pas faire à Paris-Charles De Gaulle ou à New-York John Fitzgerald Kennedy. L'infrastructure est une chose, les hommes en sont une autre. Nous ferons le changement que nous voulons.

Par ailleurs, l'infrastructure favorise un meilleur aménagement du territoire et, par la même occasion, de nouveaux aménagements touristiques. L'AIBD constitue le premier contact avec l'essentiel des touristes. Alors que ces derniers se forment une image du pays dès les premières interactions et sensations à l'aéroport (Gueye M., 2019)³. Cela fait de l'AIBD un facteur d'attractivité et une vitrine pour le Sénégal. Une telle plaque tournante est un hub de passages aériens et transits en très grand nombre. L'idée est de faire de ce temps de correspondance, une opportunité pour transformer les voyageurs de passage en touristes. A l'image des grands aéroports asiatiques et du Moyen Orient qui cherchent à rendre l'expérience de transit ludique voire mémorable, le Sénégal devrait chercher à faire en sorte que cet aéroport ne soit pas seulement un impressionnant lieu de passage mais qu'il incite ceux qui s'y rendent, quelle que soit la motivation de leur déplacement, à vouloir visiter le pays. Il s'agit d'abord d'attirer le plus grand flux de passagers internationaux vers l'AIBD et ensuite de déployer des stratégies pour inciter ceux qui n'avaient pas

1.2. L'AIBD dans le secteur touristique au Sénégal

Le nouvel aéroport fait partie des leviers pour rendre la destination Sénégal plus compétitive. Dans cette stratégie globale, la nouvelle infrastructure aéroportuaire rejoint, par exemple, la suppression du visa payant depuis mai 2015, la baisse effective des redevances aéroportuaires qui a entraîné une baisse de 50 euros soit 32500 FCFA sur le coût de la destination.

³ *La Relance des Activités Touristiques du Sénégal de 2012 A 2015 : ENJEUX ET PERSPECTIVES*. J. Rech. Sci. Univ. Lomé (Togo), Spécial 2019, 21(1) : 397-416.

Au regard de la dépense moyenne par touriste estimée à 350.000 FCFA par séjour, le gain en compétitivité par prix explique la reprise des flux de passagers. En 2018, l'AIBD a enregistré 8,5% d'augmentation de trafic et qui s'est traduite par 2,4 millions de passagers en 2019. Et cela signifie qu'à l'horizon 2024, l'AIBD pourrait atteindre les 4 millions de passagers. Ce qui veut dire qu'en termes de prévisions, l'AIBD pourrait dépasser très largement les presciences de 4% à 8,5% à un an seulement du démarrage. Cela signifie donc que cet aéroport connaît un boom, il semble être un très grand succès. Et cela est indéniable ! L'AIBD semble être plus qu'un aéroport mais un outil touristique. Et cela se comprend aisément. En effet, l'AIBD se situe sur le triangle appelé trigone de la prospérité. En clair, l'aéroport se situe entre DIAMNIADIO, Thiès et Mbour qui est aujourd'hui pratiquement le cœur du Sénégal dit « émergent ». De Dakar à l'AIBD par l'autoroute qui va jusqu'à Touba emprunté par des milliers de fidèles pour les besoins du grand MAGAL de Touba et des nombreux autres évènements religieux. Mais également vers Mbour depuis décembre 2018 et dès décembre 2021 vers Kaolack. Notons que depuis le 24 octobre 2018, l'arrivée du premier Train Express Régional au Port de Dakar et qui, à partir du 12 novembre 2018, a effectué le trajet d'essai d'AIBD à Dakar en passant par la grande banlieue. Ce TER d'une autre génération est très rapide et luxueux. En tout cas, les autorités sénégalaises ont très tôt raison de penser à ces différents moyens de dessertes. En revanche, le transport est jugé très cher par la majeure partie des voyageurs et touristes. Mais, que le Train Express Régional (TER), qui est un transport de grande masse devrait permettre effectivement de rallier rapidement cet aéroport à Dakar et à un prix très abordable. L'accessibilité de l'AIBD devrait être réglée. Toutes les connexions qui rayonnent à travers le Sénégal passent par l'aéroport international Blaise Diagne AIBD. Selon les prévisions de l'Association internationale du transport aérien (IATA), le volume du trafic sur le continent est amené à doubler d'ici quinze ans pour atteindre 400 millions de passagers. L'augmentation des flux touristiques, l'urbanisation rapide et l'émergence d'une classe moyenne africaine vont devoir favoriser l'augmentation.

A ce propos, nous pouvons citer Romuald Nguéyap, spécialiste du secteur aérien africain et rédacteur en chef du site spécialisé *News Aero* qui souligne malgré les efforts enregistrée une marginalisation à outrance du continent : « L'Afrique concentre 17 % de la population mondiale mais ne représente que 3 % du trafic aérien planétaire. De surcroît, l'Afrique de l'Ouest ne représente que 16 % du trafic africain ». *Alors tout va bien dans le meilleur des mondes ?* Une chose est sûre, côté tourisme, ça devrait mieux aller. En effet, le Sénégal, destination historique pour le tourisme, est en train de mettre tous les atouts de son côté pour

une relance durable de son tourisme, en s'appuyant bien entendu sur un avantage concurrentiel inégalable comme tient à le souligner, le ministre du tourisme et des transports aériens : « Notre TERANGA peut se traduire par hospitalité. C'est un héritage historique issu d'un brassage des peuples et des cultures. Il en résulte une tradition d'accueil et de partage ».

La relance de la destination s'accompagne bien entendu de cet aéroport de classe internationale mais aussi d'un ambitieux plan de rénovation du parc hôtelier, de l'amélioration des infrastructures routières, d'une compagnie aérienne nationale, de suppression des visas et la réouverture du bureau du tourisme de l'Ambassade du Sénégal à Paris, à Madrid, à Washington et à Londres. Que d'atouts pour une relance.

Il y a tous les éléments de la stratégie globale que nous avons cités. Nous pouvons y ajouter le crédit hôtelier et touristique mis en place avec la signature des premières conventions pour un montant global d'un milliard trois cent millions de FCFA. Ce fonds, doté d'une mise initiale de sept milliards cinq cent millions de francs CFA, est un mécanisme de financement dédié au soutien des entreprises touristiques. Nous pouvons aussi citer la déclassification de la Casamance comme zone à risque par la France en octobre 2016. Le potentiel touristique de cette région n'est plus à démontrer. Un potentiel qui sera encore mieux exploité avec l'effectivité de la loi 2015-13 du 03 juillet 2015 portant statut fiscal spécial des entreprises touristiques installées dans le pôle de la Casamance et qui permet aux entreprises touristiques établies dans la zone de bénéficier d'exonérations fiscales et douanières. D'autre part, le pays a pu surmonter les effets négatifs de l'épidémie de la maladie à virus Ébola et nous prémunir de la crise sécuritaire dans la sous-région ouest-africaine, d'où la reprise observée en 2019. Seulement, elle sera de courte durée puisque l'apparition du corona virus dans le monde à la fin de l'année 2019 et surtout son arrivée au Sénégal le 3 mars 2020 va précipiter la fermeture temporaire de l'AIBD et la chute brutale du secteur touristique sénégalais.

Quoiqu'il en soit le Sénégal reste une destination touristique emblématique par excellence, le pays offre à ses visiteurs un accueil légendaire, une gastronomie particulièrement goûteuse, des paysages paradisiaques, des plages magnifiques et un climat des plus favorables. Que d'atouts pour faire de l'aéroport international Blaise Diagne un moteur de l'attractivité touristique sénégalaise. Selon l'Organisation mondiale du tourisme, en 2016, les destinations mondiales se sont partagées plus de 1,2 milliard de touristes internationaux, L'industrie aérienne mondiale compte 1.629 compagnies aériennes, 27 mille 271 avions, 3 733 aéroports, 29,6 millions de départs programmés chaque année et transporte 2,7 milliards de passagers par an.

L'Afrique qui, elle-même, a accueilli 58 millions de touristes en 2016 pourrait doubler ce nombre jusqu'à hauteur de 134 millions en 2030.

L'AIBD constitue pour les arrivées touristes une jauge de la destination. Il représente pour eux comme pour les voyageurs d'affaires le premier contact avec un pays. L'aéroport favorise les activités économiques en encourageant le commerce international. A cela s'ajoute le fait que l'aéroport est un lieu par excellence de concentration de touristes, de l'embarquement et du débarquement. Il est le siège de l'aviation civile, le dépôt et la zone de maintenance des avions.

Les décideurs politiques ont souvent considéré la collaboration entre les compagnies aériennes et les aéroports essentiellement sous un angle opérationnel qui renvoie plutôt à la réduction des temps de correspondance, à l'optimisation des flux de passagers, etc.

Aujourd'hui, l'enjeu est tout autre, il s'agit de bâtir une collaboration qui peut également contribuer au développement du tourisme au Sénégal. L'Etat doit alors construire une logique de collaboration qui puisse revaloriser la spécificité et l'identité sénégalaise. Cela doit être un enjeu majeur tant pour les acteurs aériens que pour l'ensemble de la filière du tourisme. Nous devons toutefois relever que la valorisation du Sénégal en tant que destination pour les passagers finaux ou en correspondance est loin d'être une réalité. Avec le nouvel aéroport Blaise Diagne, le gouvernement du Sénégal a tout intérêt à définir, intégrer et entremêler les politiques du tourisme et de l'aviation. Aujourd'hui, AIBD est plutôt considéré comme un stimulant économique, et non une source d'imposition. Et c'est par cette voie seulement que l'aéroport international Blaise Diagne arrivera à stimuler le tourisme. L'ouverture, l'opérationnalisation et le management de l'aéroport de Diass s'offrent les qualités requises et exceller sur tous les aspects, de la propreté à la connectivité, en passant par l'accessibilité et le service auprès du client. Rien ne doit être négligé, restaurants, espace de détente, hôtel et piscine accessibles à tous. C'est seulement ainsi qu'on pourra se hisser au niveau enviable de nos concurrents.

Le nouvel aéroport pourra par exemple être muni de bibliothèques où les passagers qui font une longue escale peuvent se réconforter avec un bon livre en attendant leurs vols. Il pourra disposer de petits salons de thé où les voyageurs peuvent se recourber sur des chaises confortables et se détendre. Une chose banale, mais de plus en plus essentielle, et aussi une connexion Wi-Fi gratuite ainsi que des stations internet sans frais, disponibles pour ceux qui ne disposent pas de leurs propres appareils. Des distributeurs automatiques de banque performants et opérationnels 24h/24. Et surtout ne pas badiner sur la propreté.

Celle-ci est une exigence élémentaire des plateformes aéroportuaires, des toilettes au tarmac, en passant par les couloirs divers, l'espace doit être maintenue permanemment propre. Il nous semble bon de rappeler que les meilleurs aéroports sont ceux dont le personnel est sympathique et multilingue, avec un haut sens de l'organisation. C'est en cela que les aéroports asiatiques surclassent leurs homologues occidentaux devenus trop paranoïaques. A l'instar des grands aéroports, il faut déjà penser faire de cette plateforme une zone pratique, quand on sait que l'aéroport Blaise Diagne est dans une zone déserte, ouverte et vierge. Ainsi, il serait par exemple judicieux de créer dans les environs de l'aéroport des lieux de détente et de divertissement comme des pistes cyclables pouvant proposer même aux voyageurs avec une longue escale des locations de vélo, de patins à roulettes, etc. pourquoi ne pas construire un musée pour attirer des excursions, des jardins et espaces verts entretenus pour ceux qui veulent se reconnecter à quelque chose de proche d'un cadre naturel entre les vols. Un parc de visiteurs pour les riverains, un mini-golf, une grande piscine, etc. seraient aussi de bons éléments pour l'attractivité de ce nouveau bijou.

Ces astuces sont essentielles pour que l'aéroport fasse de Diass une ville vivante au lieu de reverser tous ses hôtes à Dakar. Elles le sont aussi pour la compétitivité de l'aéroport. La communication à l'intérieur de l'aéroport est importante, que cela soit dans les panneaux de sensibilisation, de signalisation et d'orientation, car pour les aéroports, l'orientation est toujours parmi les principales demandes des clients.

Ces derniers sont souvent perdus par la mauvaise communication au sein des aéroports, il est donc nécessaire que l'aéroport de Diass, même s'il n'est pas énorme comme on le voit souvent dans les pays développés, réponde à cette demande accrue des passagers dont la première exigence est la fiabilité des panneaux de communication et des systèmes de signalisation.

L'aéroport étant par essence le lieu d'arrivée et de départ du touriste, il est indispensable d'avoir un centre ou office d'information touristique.

Il aura pour rôle principal de fournir des informations sur l'ensemble du territoire. Les responsables de cette structure doivent être multilingues et peuvent fournir des informations sur les sujets liés aux détails des transports vers les différentes zones et sites touristiques, des plans gratuits offerts sur la destination Sénégal, les villes, les parcs, etc. des brochures fournissant des infos sur les différents services de location de voiture, répondre aux besoins des visiteurs, les aider à trouver un hôtel, leurs ambassades, ainsi que les différentes attractions touristiques.

Enfin, l'aéroport n'étant qu'un maillon, essentiel au demeurant d'une chaîne logistique, il ne pourra pleinement jouer son rôle que si son accessibilité terrestre est facile.

Or, celle-ci repose exclusivement sur les routes et les autoroutes, chose qui n'est pas totalement réglée au Sénégal, car si le Train express régional est là pour rendre l'aéroport plus accessible et en peu de temps, l'inflexibilité et le manque d'infrastructures ferroviaires ne permettront pas au Ter, qui est dans la phase de projet de jouer ce rôle.

Il faut donc penser à un système de bus bien structuré pour juguler ce manque. Bref, nous attendons du nouvel aéroport qu'il soit un haut lieu d'organisation et de méthodes. On ose espérer donc que l'ouverture prochaine de l'aéroport international Blaise Diagne constitue une réponse au manque de compétitivité et d'organisation de l'aéroport Senghor, mais aussi à la concurrence exacerbée qu'il subit. Le Sénégal compte y parvenir par la mise sur pied d'un cadre réglementaire, une loi d'orientation, un code du tourisme, des procédures de classification qui vont nous permettre de remettre à niveau nos réceptifs et de profiler notre offre. Aussi, le pays a initié un nouveau programme moderne investissements. Comme je le disais récemment dans un journal, il ne sert à rien de faire la promotion de la destination Sénégal, si nous ne sommes pas capables d'héberger les touristes. Il y a des réceptifs qui sont en train d'être construits. Il y a 280 milliards, c'est-à-dire 25% de l'investissement privé du Plan Sénégal Emergent (PSE) qui sont déjà bouclés dans le tourisme. Il y a le projet de dédoublement de Cap Skirring, la construction de l'hôtel Club Med à Saraba, l'extension de Decameron, le développement du tourisme à Dakar. Nous avons de belles perspectives.

Par ailleurs, notons que du côté des taxes de redevances aéroportuaires. Elles sont basées sur le schéma suivant : c'est LAS (Limak-Aibd-Summa), une société Sénégal-Turc qui et l'AIBD, société de patrimoine qui gèrent l'aéroport. Ces deux entreprises récoltent les redevances aéroportuaires, et également l'ensemble des revenus extra-aéroportuaires (les espèces occupées pour le commerce au niveau du même terminal). Alors l'ensemble des redevances, plus les revenus extra-aéroportuaires constitue le chiffre d'affaires de LAS. Et dans ce chiffre d'affaires 20% sont payés à l'Etat du Sénégal par l'intermédiaire d'AIBD. Voilà le schéma qui a été tracé. Mais la stratégie du Sénégal, c'est de faire en sorte que tout ce qui est redevance aéroportuaire soit réduit. Et lorsqu'on réduit cette taxe, cela se répercute directement sur le prix du billet. Ce qui va participer à la promotion de la destination Sénégal. Ce qui, du point de vue économique et touristique, engendre un gain notable. C'est la stratégie qui devrait au fil des ans se poursuivre.

Un second levier est d'avoir une compagnie nationale forte. Et sur ce, Air Sénégal SA commence à prendre son envol, le troisième levier c'était d'avoir un centre de maintenance aéronautique. L'AIBD est en train d'étudier avec le concours d'un pays comme la France, la possibilité d'avoir ce centre aéronautique. Enfin, l'Institut aux métiers aéroportuaires comme quatrième levier. Il s'y ajoute le projet de construction d'une cité aéroportuaire (aérocité) qui permettra de faire véritablement de cet aéroport un condensé d'attractivités touristiques, d'hommes d'affaires...Maintenant sous l'angle de LAS, la concession, qui était signé, exige de celui-ci de développer cette stratégie, en faisant de sorte que des compagnies nouvelles aient la préférence sénégalaise. Tout ceci, parce que nous avons des Etats concurrentiels comme la Côte d'Ivoire, le Ghana entre autres. Et dans Business Plan de LAS, l'AIBD doit avoir une augmentation annuelle de 4%. Il s'y ajoute également la responsabilité d'entretenir l'infrastructure aéroportuaire. Ce qui n'est pas une chose aisée pour un aéroport de cette envergure. Et ceci a été d'un grand apport dans la finalité des travaux, mais également la continuité dans la gestion par les turcs. Parce que cela permet justement, à chaque fois que le besoin se fait sentir, de pouvoir intervenir.

Notons aussi que la société 2AS gère le handling de l'aéroport. C'est-à-dire une des activités de fret et des services de manutention. Auparavant, à l'aéroport Léopold Sédar Senghor, nous avions deux structures à savoir aviation handling services (AHS) et Sénégal handling services (Shs). C'est ce travail que gère 2AS.

Par ailleurs, Teylion Logistics était positionné sur le village cargo. Il y a un village cargo pour le stockage de produits, de marchandises d'acheminement de fret de façon générale au niveau de l'aéroport. En tout cas, ce sont deux positions similaires mais complémentaires. Nous sommes dans le droit commun. Et la concession a été passée par une société Sénégal-Turc en l'occurrence LAS par l'intermédiaire de l'AIBD avec 34% des actions. Mais, elle reste une société privée qui a en charge la gestion aéroportuaire. Mais dans le contrat signé, elle fait face à des exigences de l'Etat du Sénégal. Mais pour honorer ces engagements vis-à-vis de l'Etat Sénégalais, libre choix lui revient de choisir des sous-traitants. Voilà le procédé qu'a utilisé la société LAS pour sélectionner ces coopérateurs. Vraisemblablement, dans le contrat, il n'y a pas de clause sur la préférence ou toute autre chose obligeant à retenir tel ou tel autre partenaire. La gestion de 2AS, est une structure autonome. En clair, il s'agit de voir est-ce que ce service rendu répond au cahier de charge. Dans cette affaire, il faut retenir que la relation entre LAS et ses sous-traitants est gérée directement par ladite société.

Notons aussi que les chariots ne sont pas payables mais 1 euro ou 500 FCFA est nécessaire au voyageur pour en disposer et ensuite après utilisation la somme est reprise par celui-ci. Ce qui est quasi impossible pour un passager qui a fait un vol de deux heures de temps, voire plus, de venir faire ce va-et-vient. Maintenant ceci est réglé, les chariots sont devenus complètement gratuits. Il n'y a pas de paiement pour cela. En revanche, si le passager souhaiterait être accompagné par un porteur de bagages, il lui vous faudra déboursier 2000 F CFA.

Il y a effectivement une stratégie pour amener les Sénégalais à mieux connaître et visiter leur pays. L'Agence Sénégalaise pour la Promotion Touristique (ASPT) déroule une stratégie dans ce sens. Les autorités travaillent avec les acteurs afin d'avoir des offres pour une cible locale. Pour chaque région du pays, nous travaillons à mettre en avant des atouts pouvant attirer les Sénégalais. Ces atouts vont des lieux historiques aux cités religieuses en passant par le patrimoine culturel, l'écotourisme etc.

2. La contribution au développement du tourisme au Sénégal

La situation géographique du Sénégal lui confère une des positions les plus enviées. Sa façade Atlantique se présente comme la porte principale d'entrée de l'Afrique de l'Ouest doublée d'un carrefour à la croisée des chemins qui mènent vers l'Europe, les Amériques, le Moyen et l'Extrême-Orient. Cela devrait permettre de booster un secteur toujours à la recherche d'un nouveau souffle. Avec l'AIBD, le tourisme sénégalais devrait connaître un nouvel élan et des retombées importantes.

2.1. Le tourisme à la recherche d'un nouvel souffle

Notons qu'en 2012, le nombre de touristes ne dépassait pas un million. Le plan engagé à l'époque par les autorités, dit plan Sénégal Emergent (PSE), consiste à se donner les moyens d'atteindre, dès 2018, 1,5 million de visiteurs et 3 millions en 2023. Certes c'est ambitieux, mais il requiert le soutien de la Banque mondiale et de grandes entreprises privées comme Van Oord, connue à travers le monde par ses réalisations spectaculaires à Dubaï. L'autorité a décidé de lancer un programme sous le nom de : « *Grand bond en avant* ». Conscient de l'importance du tourisme pour l'économie de son pays, il a accordé à ce secteur un traitement de faveur comme il l'a rappelé en octobre 2016 à Saly : « Le tourisme à une place prépondérante pour notre pays. Il contribue directement à 7% de notre PIB. Mais son apport va au-delà : en création d'emplois, en lien social, pour la préservation de notre nature et la valorisation de notre patrimoine, pour la qualité de nos échanges. Le tourisme, c'est un gage de stabilité. ».

« Une destination balnéaire sans plage rendrait vain tout plan de relance », a affirmé le président Macky Sall lors de son allocution à Saly, à l'occasion du lancement des travaux de réhabilitation des côtes suite à l'érosion. C'est avec un financement de la Banque mondiale que commencent la mise en place de brise-lames et la restauration des plages même si certains hôtels ont encore de belles plages et sont bien fréquentés.

Les contraintes techniques et financières dues à l'instauration d'un visa biométrique se sont révélées être une catastrophe pour le développement du tourisme. Le mérite du président Macky Sall a été d'être sensible aux arguments des professionnels du secteur. C'est ce qu'il a confirmé publiquement à Saly : « On m'a demandé de supprimer les visas pour favoriser la relance touristique. Je l'ai fait même si c'était 50 milliards de francs CFA (76 millions d'euros) de renoncement de recettes pour la caisse de l'État ». Les effets ont été immédiats. Dès la suppression des visas, la croissance des arrivées de visiteurs est repartie à la hausse. Le vrai problème, c'est l'aérien non pas en termes de capacité, mais en termes de cherté. D'où la décision de recréer une compagnie nationale, Air Sénégal, dans le but avoué de faire baisser les prix. À cette initiative se greffe la baisse des redevances aéroportuaires toujours pour rendre la destination plus compétitive. Des perspectives prometteuses après deux tentatives manquées de relancer la compagnie nationale, d'abord avec Air Sénégal International (2001-2009) puis avec Sénégal Airlines (2011-2016). « L'Afrique n'a pas le monopole des compagnies avortées, on l'a vu tout récemment avec Aigle Azur [compagnie française liquidée en septembre 2019]. C'est un domaine ultra-concurrentiel, et quand on n'a pas de stratégie claire, quel que soit le marché, on disparaît », assène M. Seck un haut professionnel du secteur aéronautique sénégalais.

L'amélioration de l'existant n'exclut pas la création d'autres pôles d'attractivité. C'est le cas avec l'aménagement d'une nouvelle station balnéaire à la Pointe-Sarène comportant 120 villas de luxe, un centre commercial, cinq blocs hôteliers de standing international, une marina, une réserve animalière dans une forêt classée et un parcours de golf. Ce projet phare du PSE est en bonne progression sous l'impulsion de la direction générale de la SAPCO (Société d'Aménagement et de Promotion des Côtes et Zones Touristiques du Sénégal), appuyée par la nouvelle équipe ministérielle.

Pour accompagner cette relance, notons la restauration de l'agence de promotion touristique, dotée d'un budget de fonctionnement et de promotion. La réouverture du bureau de promotion à Paris s'inscrit dans cette dynamique. Enfin un effort spécifique a été donné à la réhabilitation de l'École nationale de formation hôtelière et touristique. Les procédures

administratives d'agrément pour l'exploitation des établissements d'hébergement touristique, des agences de voyages, de tourisme et des transports touristiques et des autres entreprises du secteur ont été allégées pour permettre un accès plus facile au service public administratif. Ainsi, plus de 150 entreprises ont été agréées entre septembre 2017 et juillet 2018. Elles représentent plus de 1000 nouveaux emplois créés.

L'Etat du Sénégal, à travers notamment le ministère du Tourisme, et la Banque mondiale ont mis en œuvre le Projet de Développement du Tourisme et des entreprises dont l'objectif général est de créer les conditions nécessaires à l'augmentation des investissements privés dans le secteur du tourisme dans la zone de Saly et à renforcer le développement des entreprises privées au Sénégal. Entre autres composantes, on note la rénovation des plages de Saly qui a pour objectif de contrecarrer l'érosion des plages et de restaurer l'attractivité du site touristique de Saly. Notons que l'Aéroport international Blaise-Diagne (AIBD) est conçu comme un outil hautement favorable au développement du tourisme sénégalais. En plein développement, l'infrastructure aéroportuaire et aérienne offre de plus en plus de possibilités aux voyageurs. Il permet aux visiteurs d'atterrir au plus proche de sites touristiques majeurs. A l'instar de ce qui se fait dans d'autres aéroports d'Afrique tels que : Tambo à Johannesburg, Cap, Casablanca ou encore au Caire qui font partie des plus empruntés.

Les compagnies aériennes jouent un rôle primordial en proposant toujours plus de destinations aux passagers : South African Airways, Tunisair, EgyptAir ou encore Senegal Airlines offrent des vols vers Nairobi, Casablanca, Lagos, Bamako Dakar, Cotonou ou le Cap pour ne citer que ces destinations. Dans une dynamique de modernisation, le réseau aérien africain offre à ses voyageurs la possibilité de relier en un simple vol les quatre coins de l'Afrique pour permettre à la classe aisée africaine de venir visiter le Sénégal. Même s'il s'agit de vol non directs, de nombreuses compagnies africains cherchent désormais à relier les principaux pays notamment touristiques. Il est vrai que la faiblesse du marché intra-africain et les flottes limitées obligent les compagnies à prévoir diverses escales qui améliorent le taux de remplissage de leurs avions, au détriment du temps de parcours et surtout du coût d'exploitation dans la mesure où les décollages consomment proportionnellement beaucoup plus de carburant que le vol proprement dit (Doganis, 2002). Alors qu'en Europe 90 % des villes reliées entre elles par des vols internationaux le sont sans correspondance, ce taux n'est que de 57 % en Afrique ; le même calcul sur base du nombre de vols donne respectivement 98 % et 78 %. En Afrique les compagnies africaines ont plus difficilement accès au leasing (Goldstein, 2001) et leurs avions volent peu (alors que les coûts variables liés au vol pèsent

moins que les coûts fixes liés à la possession des avions), ce qui empêche les économies de densité pourtant indispensables pour limiter les coûts d'exploitation unitaires (Sorenson, 1991)⁴. Les flottes sont trop souvent composées de vieux avions surdimensionnés par rapport aux besoins locaux. Certains États régulent l'offre aérienne de manière disproportionnée par rapport à l'objectif traditionnel de protéger leur compagnie nationale. Le coût d'achat prohibitif des avions, empêche l'acquisition de matériel neuf, ce qui engendre des coûts d'exploitation pouvant atteindre le double de celui des avions modernes. Autre exemple, la faiblesse quantitative du marché intra-africain et les flottes limitées obligent les compagnies à prévoir diverses escales qui améliorent le taux de remplissage de leurs avions, au détriment du temps de parcours et surtout du coût d'exploitation dans la mesure où les décollages consomment proportionnellement beaucoup plus de carburant que le vol proprement dit (Doganis, 2002). Alors qu'en Europe 90 % des villes reliées entre elles par des vols internationaux le sont sans correspondance, ce taux n'est que de 57 % en Afrique ; le même calcul sur base du nombre de vols donne respectivement 98 % et 78 %.

L'AIBD contribuera à cette effort de relance du tourisme entrepris par les pouvoirs publics.

2.2. L'Apport de l'AIBD dans le secteur touristique Sénégalais

Concernant la mise à niveau du parc hôtelier, les autorités ont pris des décisions opportunes avec l'instauration de crédits touristiques pour accompagner les acteurs du tourisme dans la rénovation et les extensions de leurs offres (À cette initiative, des efforts de séduction auprès de grandes chaînes internationales ont contribué à augmenter de 7% l'offre d'hébergement.

À titre d'exemple : Sheraton 247 chambres, Lacoste-Hyatt 129 chambres, Hôtel Karafi 202 chambres, Hôtel Azalai 203 chambres, etc. et bientôt un nouveau Club Med.

L'accessibilité d'AIBD ainsi que son coût constitue un véritable casse-tête pour les usagers, qui font le frais de Dakar Dem Dikk (6000F CFA) et des taxis en place (15 000F à 20 000 CFA). Est-ce possible de s'attendre, à l'ouverture d'une autre offre plus alléchante pour les usagers ? Certainement oui ! Nous pensons que l'accessibilité a été déjà réglée. En tout cas, les autorités ont très tôt raison de penser à cette autoroute. En revanche, nous sommes tous d'accord que le billet est très cher pour y accéder. Nous sommes d'accord là-dessus. Et qu'une réflexion est en train d'être menée pour voir dans quelle mesure ce tarif pourrait être réduit. Mais, on a déjà pensé à une autre alternative qu'est le Train Express Régional (TER),

⁴ « Annals of the American Academy of Political & Social Science », SAGE Publications

qui est un transport de grande masse. Lequel permettra effectivement de rallier rapidement cet aéroport et à un prix très abordable.

L'Aéroport international Blaise-Diagne est doté de toutes les normes de sécurité, de sûreté et de convivialité pour contribuer au développement du tourisme sénégalais. La proximité de cette infrastructure aéroportuaire avec la station balnéaire de Saly-Portudal (ouest) est un avantage pour l'activité touristique au Sénégal. L'AIBD, va hisser le Sénégal dans le Top-5 des destinations touristiques africaines, avec un objectif de trois millions de touristes par an à atteindre au plus en 2023. Pour y arriver, l'Etat envisage la création de trois à six "zones touristiques intégrées" et le développement des activités de micro-tourisme. Les professionnels du secteur exploitants des établissements d'hébergement touristique, agences de voyage, de tourisme et des transports touristiques, guides touristiques, syndicats des travailleurs du secteur, les services du département de tutelle et d'autres ministères prennent part à ces travaux de trois jours, dont le processus d'élaboration a été lancé en janvier 2018.

Le secteur est conçu dans sa globalité pour repenser sa gouvernance, son organisation, son fonctionnement, le financement des investissements structurants. Le texte réglementaire est une réponse à la demande formulée par les professionnels du tourisme (Noureddine A et Al). Le Code en vue permet d'encadrer les conditions d'exercice des activités et professions touristiques qui ont toutes évoluées. « Nous n'avons pas le choix, si nous voulons profiter des retombées réelles du tourisme international en nette croissance », a insisté Mame Mbaye NIANG, soulignant que les résultats satisfaisants enregistrés à ce jour sont encore loin des potentialités du pays. « De 963.004 arrivées en 2014, nous sommes aujourd'hui en avril 2019 à 1.365.000 entrées de touristes. Au demeurant, les actions mises en œuvre à la suite des décisions pertinentes prises par le gouvernement, visent à faire du tourisme un vecteur de croissance saine, inclusive et durable. Il s'agit notamment de l'allègement des procédures administratives d'agrément pour les différentes entreprises du secteur. De fait, plus de 150 entreprises ont été agréées entre septembre 2017 et juillet 2018, générant 1000 nouveaux emplois.

Dans ce sillage, la dématérialisation des procédures administratives est effective et va permettre dorénavant aux promoteurs de déposer leurs dossiers en ligne et les suivre facilement.

Le crédit hôtelier et touristique a permis depuis son lancement de financer vingt-sept entreprises touristiques et hôtelières pour un montant total de deux milliards cent dix-neuf millions cent soixante-huit mille quatre cent quatre-vingt-sept (2.119.168.487) FCFA. Ces

entreprises qui concernent dix régions du Sénégal sont composées de vingt et un établissements d'hébergement touristique et de six agences de voyages.

Par ailleurs, le Ministre du tourisme a procédé à une remise symbolique de la carte professionnelle de guide de tourisme. Egalement une demande insistante des acteurs, la carte permet d'encadrer l'exercice de la profession. Au total, plus d'une centaine de cartes ont été confectionnées par une commission consultative de sélection, et une centaine d'autres seront bientôt délivrées.

Le nouvel aéroport est un atout supplémentaire. Il fait partie des leviers que nous activons pour rendre la destination Sénégal plus compétitive. Dans cette stratégie globale, la nouvelle infrastructure aéroportuaire rejoint, par exemple, la suppression du visa payant depuis Mai 2015, la baisse effective des redevances aéroportuaires qui a entraîné une baisse de 50 euros soit 32500 FCFA sur le coût de la destination. Au regard de la dépense moyenne par touriste estimée à 350 000 FCFA par séjour, le gain en compétitivité/prix pourrait expliquer la reprise des flux de passagers notée à l'aéroport Léopold Sédar Senghor et au Cap Skirring. En effet, ces deux aéroports ont enregistré des taux de croissance des flux d'entrées, de 4,2% entre 2014 et 2015 et 10,6% entre 2015 et 2016. Avec l'AIBD, ces avancées devraient se poursuivre.

Nous comptons y parvenir par la mise sur pied d'un cadre réglementaire, une loi d'orientation, un code du tourisme, des procédures de classification qui vont nous permettre de remettre à niveau nos réceptifs et de profiler notre offre. Aussi, il nous faut des investissements puisqu' il ne sert à rien de faire la promotion de la destination Sénégal, si nous ne sommes pas capables d'héberger les touristes. Il y a des réceptifs qui sont en train d'être construits. Il y a 280 milliards, c'est-à-dire 25% de l'investissement privé du Plan Sénégal Emergent (PSE) qui sont déjà bouclés dans le tourisme. Il y a le projet de dédoublement de Cap Skirring, la construction de l'hôtel Club Med à Saraba, l'extension de Decameron, le développement du tourisme à Dakar. Nous avons de belles perspectives.

Par ailleurs, d'autres stratégies s'ouvrent pour amener les Sénégalais à mieux connaître et visiter leur pays. L'Agence Sénégalaise pour la Promotion Touristique (ASPT) déroule une stratégie dans ce sens. Nous travaillons avec les acteurs afin d'avoir des offres pour une cible locale. Pour chaque région du pays, nous travaillons à mettre en avant des atouts pouvant attirer les Sénégalais. Ces atouts vont des lieux historiques aux cités religieuses en passant par le patrimoine culturel, l'écotourisme etc. Le Tourisme étant un secteur transversal, nous

sommes en train d'œuvrer avec les ministères de la Culture, de l'Environnement et de l'Intérieur afin que toutes les préoccupations liées à cet objectif soit prises en compte.

Notons aussi qu'une police touristique existe déjà depuis 13 ans. C'est le commissariat spécial du Tourisme dirigé par le Commissaire Faye qui joue ce rôle. Depuis mon arrivée à la tête de ce département ministériel, des procédures ont été entreprises pour mettre les agents dans les meilleures conditions de travail. Nous nous appuyons sur eux pour avancer dans la réglementation des établissements d'hébergement touristique auxquels j'ai demandé de se mettre en règle, grâce à des procédures simplifiées par nos services, au plus tard le 31 décembre 2017. A défaut, la réglementation leur sera appliquée dans toute sa rigueur.

Des lignes Dakar-New York sont mises en place au départ de l'Aéroport international Blaise-Diagne, grâce des vols de Delta Airlines et de South African Airways. Mais avant cela, il a fallu se plier à un audit d'une société américaine.

Alors que les activités de l'aéroport Léopold-Sédar-Senghor ont été transférées à l'aéroport international Blaise-Diagne (AIBD) le 7 décembre 2017, c'est durant toute la période de construction que les agents de la Transportation Security Administration (TSA) ont accompagné les autorités et le consortium Summa-Limak, gestionnaire de l'aéroport, et ont visité les installations.

« Ce qui a rendu l'audit final assez facile », explique Alassane Ndiaye, directeur technique de l'AIBD, dont la certification a été obtenue en novembre 2017. La TSA assure et subventionne des programmes de formation d'employés de l'aéroport, toute l'année, sur place ou aux États-Unis. De quoi répondre aux exigences spécifiques des autorités américaines en vigueur depuis les attentats du 11 septembre 2001.

La nouvelle infrastructure s'en est, à l'évidence, donné les moyens : cinq fois plus grand que l'aéroport Léopold-Sédar-Senghor, pour le terminal passagers, l'AIBD a une capacité de traitement de 3 millions de voyageurs par an, extensible à 10 millions (voire 20 millions à terme), et de 50 000 tonnes, pour le terminal fret. Il dispose de six passerelles télescopiques, d'une piste de 3 500 mètres de long et de 75 mètres de large. Une première dans l'espace ASECNA, l'agence chargée de la sécurité de la navigation aérienne sur le continent, selon les autorités aéroportuaires, sa piste peut accueillir l'A 380 ou le B 747.

Le secteur du tourisme au Sénégal est sur une phase ascendante, après avoir connu ces dernières années une période de trouble. Le pays de la « teranga » attire à nouveau de nombreux touristes. C'est une analyse qui ressort du rapport de Jumia Travel (Hospitality Report Sénégal 2017) dévoilé cette semaine aux médias sénégalais.

La destination Sénégal a enregistré en 2018, près de 1.600.000 touristes, contre 984.000 en 2015 selon les autorités. Une amélioration qui corrobore avec l'analyse du rapport présenté par la plateforme africaine de réservation d'hôtels en ligne Jumia Travel. Un redécollage qui selon les explications fournies est à classer dans « les efforts entrepris par l'ensemble des acteurs nationaux de ce secteur, et aux efforts du gouvernement ». Dans cet élan, le rapport se félicite des actions menées par les différentes agences de l'Etat et la décision de suspendre le visa d'entrée dans le pays, ce qui aurait contribué favorablement à la relance du secteur.

Dakar reste la zone la plus fréquentée par les touristes avec environ 41% des demandes mais aussi la plus chère avec un coût moyen de nuitée de 42000 FCFA, suivi de la Petite côte (35%) avec un coût moyen de nuitée à 41000 FCFA, Sine Saloum (9%) avec un coût moyen de nuitée à environ 33000 FCFA, la région du fleuve et la Casamance totalisent quant à elles une demande d'environ 7% et 4% avec un coût moyen de nuitée de 24000 FCFA et 18000 FCFA.

Les autres régions qui gagneraient à être davantage promues n'enregistrent que 4%. Les hôtels trois étoiles sont les plus sollicités par les touristes (42%), suivi des deux étoiles (31%), quatre étoiles (16%), cinq étoiles (6%), quant aux hôtels avec une étoile, ils ne constituent que 5% de la demande. Sur ce point, le rapport insiste sur l'entretien et la rénovation des établissements hôteliers au Sénégal. « La qualité des services, reste très négligée par de nombreux hôteliers, ce qui est un gros problème quand on parle de tourisme international. Les consommateurs sont désormais très exigeants, et si on veut attirer plus de touristes il nous faut un label qualité irréprochable. A ce niveau, nous avons un grand retard et devons y travailler », a commenté le Directeur de Jumia Travel Afrique francophone Guillaume Pepin.

Notons aussi que le développement d'un tourisme local, qui bien qu'encore faible, a connu une poussée intéressante, avec le développement d'une classe moyenne qui de plus en plus visite le Sénégal durant les périodes de vacances, mais aussi une croissance des arrivées en provenance.

Au titre des répartitions, les touristes internationaux représentent environ 54% de la demande et s'orientent principalement vers les loisirs et les affaires 63,8% des recettes touristiques

proviennent des touristes internationaux, et 32,6% des touristes locaux. De nombreux points devront davantage être améliorés, notamment le développement de l'écotourisme, qui pourrait contribuer considérablement à hisser le Sénégal parmi les destinations les plus appréciées, mais aussi le défi de la formation, car malgré la pléthore d'établissements supérieurs au Sénégal, les formations aux métiers touristiques du demeurent quasi inexistantes au Sénégal. « Aujourd'hui, on constate que la courbe du tourisme repart vers le haut. En 2016, l'industrie touristique a connu un vrai redémarrage. Toutes les projections estiment que le secteur va connaître une croissance de 5 % chaque année jusqu'en 2026 », a annoncé Guillaume Pépin, directeur pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre chez Jumia Travel lors de la présentation d'un rapport sur l'hôtellerie et le tourisme au Sénégal. « En 2017, le nombre de touristes était estimé à 1 600 000 alors qu'il n'était que de 984 000 en 2014. C'est un vrai redémarrage ». A-t-il ajouté. En 2017, les recettes touristiques sont estimées à 465,9 milliards de F cfa.

Pour la même année, le secteur des voyages et du tourisme a contribué à l'emploi à hauteur de 200 000 emplois directs, soit à 4,7% de l'emploi total. Et cette tendance devrait encore augmenter de 2,2 % d'ici à 2020. L'industrie touristique représente 6,3 % du PIB du Sénégal. Autant dire qu'elle fait partie des chevaux sur lesquels il faut miser !

D'ailleurs, « Nous encourageons fortement les étudiants à s'intéresser à la filière du tourisme. Si les chiffres restent en l'état, ce secteur a de beaux jours devant lui. C'est un véritable secteur d'activités d'avenir », a ajouté Mr Pépin.

Selon ce rapport, Dakar est la zone touristique la plus fréquentée avec environ 41% des demandes émises. C'est aussi la destination la plus chère avec un coût moyen de la nuitée à 42.000 F Cfa. Viennent ensuite la Petite Côte (35% des demandes) et le Sine Saloum (9%). Les régions du Fleuve (7%) et de la Casamance (4% de la demande) ferment la marche. Toutes les autres régions confondues totalisent 4% des demandes.

Dans l'ensemble, les touristes fréquentent en majorité les hôtels trois étoiles (42%) et les deux étoiles (31%). Une croissance importante, notamment due aux nombreux investissements entrepris au sein des infrastructures par le Sénégal. Pour Mouhamed Faouzou Dème, président de l'Observatoire National pour le Développement du Tourisme, « *il y a une embellie de la situation du point de vue de la volonté politique* ».

Le regain du secteur doit aussi au renforcement du tourisme local même si 63,8 % des touristes sont encore des voyageurs internationaux (contre 36,2% de voyageurs locaux). Il s'agit avant tout de seniors qui viennent se réchauffer sous le soleil pendant quelques semaines alors qu'en Europe la saison hivernale bat son plein. Le tourisme d'affaires reste

majoritaire puisqu'il représente environ 57,2 % des recettes mais celui de loisir représente tout de même 42,8 % des recettes. Donc, comme par ailleurs d'affaires se comporte à merveille⁵ (Dupuy, M.2005). Notons par ailleurs que le secrétaire général du Grand parti (Gp), El Hadj Malick Gackou, conteste fermement les chiffres avancés par le gouvernement sur le tourisme.

« Le département du tourisme, le ministère de l'intérieur et de la Sécurité publique annoncent 1,6 million d'entrées », *a-t-il souligné. Alors que selon lui*, « le Sénégal n'a même pas 200 000 touristes par an ! Sur les 1,6 million d'entrées, les 80 000 sont des nationaux auxquels il faut ajouter la population des pays limitrophes et des autres de la CEDEAO ». Le secrétaire général n'hésite ainsi pas à affirmer que « *le tourisme sénégalais agonise* ». Deuxième source de devises du pays après la pêche et seconde pourvoyeuse d'emplois après l'agriculture, le secteur du tourisme au Sénégal connaît de grandes difficultés.

Malgré ses importants atouts, d'année en année, le nombre de touristes décroît. Entre le virus Ebola qui a freiné l'arrivée de touristes dans plusieurs pays africains, et les problèmes propres au tourisme sénégalais, le secteur a du mal à sortir la tête de l'eau. Une situation qui est liée à trois facteurs, selon Ismael Cabral Kambel, Chargé de communication à jovago.com. - Manque de formation « Il semble évident que, dans un contexte général de remise à niveau de l'industrie touristique sénégalais la formation joue un rôle primordial. En effet, malgré la volonté des uns et des autres, le secteur a besoin de se professionnaliser ».

De ce fait la gestion de l'offre de formation constitue un enjeu central, étant donné la priorité accordée au tourisme et au regard de l'anarchie que connaît le secteur. À cet effet, il va falloir se questionner sur la possibilité réelle de l'État à pouvoir gérer l'offre de formation de manière à répondre convenablement aux besoins de la profession. Le tourisme étant le parent pauvre dans le secteur éducatif sénégalais, avec moins de 5 grandes écoles qui proposent des formations. Il serait important que l'État sénégalais encourage les instituts de formation. - Manque de visibilité sur la toile « Internet est aujourd'hui un acteur indispensable pour la promotion touristique. Cet outil rassemble en un clic, de millions de personnes à travers le monde. Il est donc important pour le développement de la destination Sénégal, qu'une politique claire de promotion et de communication soit élaborée.

Cela implique également la mise en place d'un réseau de journalistes spécialisés comprenant les enjeux et les attentes l'État du Sénégal et des acteurs du tourisme ».

⁵ *Le tourisme d'affaires : Comprendre, organiser et réussir*. Paris : Ed. Technip, 120 p.

- Absence d'un tourisme local « Le tourisme pour qui ? C'est l'une des questions importantes que les différents acteurs du secteur doivent se poser. On a souvent trop tendance à penser que le touriste c'est celui qui vient de l'occident. Il est donc important aujourd'hui que les autorités mise sur un tourisme pour les sénégalais, ce qui est encore loin d'être le cas. Le développement d'un tourisme local constitue une force qui pourrait doubler considérablement les recettes. Dans des pays comme le Nigeria, le Kenya ou le Maroc, le développement du tourisme local a été un moteur de la réussite, car le plus important est de pouvoir compter en premier sur son potentiel humain ».

Conclusion :

Ainsi, il ressort de notre analyse que l'AIBD va booster le tourisme. A cet égard, il convient d'abord de rappeler la grande réalisation de l'Etat à quelques encablures de l'AIBD. Il s'agit du centre international de conférence Abdou Diouf (CICAD) et de toutes les commodités qui l'accompagne pour promouvoir le tourisme d'Affaires. Il va bientôt enregistrer un renfort de taille, en l'occurrence un hôtel 5 étoiles, réalisé juste à côté. Cet ensemble est utile aux hommes d'Affaires du monde entier. Que pouvons-nous dire du tourisme thérapeutique avec la future plateforme Dakar Médical City et celui éducatif avec l'université Amadou Mahtar Mbow de Diamniadio ? L'aéroport permettra à tout ce beau monde de venir au Sénégal, en toute sécurité, dans des conditions optimales. Cet aéroport sera la porte d'entrée de la terre de la Téranga pour nos hôtes. Mais, il sera à coup sûr à la hauteur de ce label si cher à notre pays pour être un véritable moteur de développement touristique pour le Sénégal. De ce fait, le tourisme pourrait prendre de l'altitude. Le gouvernement sénégalais ambitionne de faire de ce nouvel aéroport et Dakar *"le premier hub aérien d'Afrique de l'Ouest"* ». Sa capacité actuelle est de 2,5 millions de passagers annuels, ce qui le situe un peu au niveau de son principal concurrent l'aéroport Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan (1,9 million de passagers annuels). De nouveaux terminaux et une seconde piste devraient voir le jour pour atteindre un objectif de 5 millions de passagers en 2022 et 10 millions de passagers à l'horizon 2035. Notre analyse basée sur un examen de données du ministère du tourisme et des transports Aériens du Sénégal décrivant de manière désagrégée et exhaustive l'offre de l'AIBD et du secteur touristique sénégalais. L'utilisation de ces diverses données de recherches nous a permis de constater la fiabilité et l'exhaustivité de la source. Seule inconnue : la manière dont la crise sanitaire et les nouvelles conditions de voyage viendront affecter la reprise de trafic.

Références Bibliographiques

Ouvrages

Dupuy M., (2005), *Le tourisme d'affaires : Comprendre, organiser et réussir*. Paris : Ed. Technip, 120 p.

Gueye M (2010), *Le Tourisme en Casamance entre pessimisme et optimisme*. Paris-Dakar, Ed. Harmattan, 2010.

Capperon L (1957), *Les Conditions naturelles du développement de l'aérodrome de Dakar-Yoff*, thèse, université de Paris.

Lussault M L., (2007), *L'Homme spatial, la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil.

Sources et Articles

Arbaret-Schulz, (2002), *Des confins aux villes-frontières : l'innovation à la marge*. Recherches menées à Strasbourg .

Bergonzi D. (2006), *Le Transport Aérien en Afrique*, rapport réalisé dans le cadre du "1^{er} African Airlines Forum".

Billecard R. (1996), "Air Afrique, instrument d'intégration des économies africaines", *Revue Juridique et Politique – Indépendance et coopération*, 50, pp. 10-22.

Cattan N. (2004), "Le monde au prisme des réseaux aériens", *Flux*, 58, pp. 32-43.

Doganis R. (2002), *Flying off course. The economics of international airlines*, 3rd ed., Londres, Routledge, 349 p.

Dobruszkes F., Ramos-Pérez, D. Decroly, J-M., (2019) *Air Transport : A Tourism Perspective*.

Doreen M (1994), *Space, Place, and Gender*. Edition : NED - New edition. Published by : University of Minnesota Press.

Goldstein B. D. (2001), *Environmental Risks and Public Health* –Annals of the New York Academy of Sciences

Gueye M, (2019), « La Relance des Activités Touristiques du Sénégal de 2012 A 2015 : Enjeux et Perspectives », *J. Rech. Sci. Univ. Lomé (Togo)*, 21(1) : 397-416

Gueye M., (2019), « Plan d'émergence du tourisme en Casamance à l'horizon 2020 : enjeux et défis », *Annales de l'Université de Bangui*, série A, n° 8, www.credef-ub.org/

JeuneAfrique.com, (2017), « Sénégal : l'aéroport international Blaise-Diagne enfin paré au décollage ?

Lenin A., (1999), « Tourisme fournisseur de devises après la pêche » in *Jeune Afrique* n° 2005.

Lombolou E. (1992), “Le transport aérien africain face aux changements de l’environnement politique international et aux mutations technologiques”, in SYMOENS J.-J. (dir.), *Les transports et les communications en Afrique*, actes du symposium tenu à Bruxelles en 1991.

Leral.net, (2017), « Montage financier Aéroport Blaise Diagne : les dessous d'une grande nébuleuse », *Leral.net | S'informer en temps réel*.

Le Monde.fr, (2017), « Le Sénégal espère que son nouvel aéroport deviendra le hub aérien d'Afrique de l'ouest ».

Ministère du Tourisme et des Transports Aériens (2015) « Lettre de Politique Sectorielle de Développement du Tourisme », Dakar : MTTA. 27 p.

Noureddine A. ; Bribich S ; Chebh I, (2001), *Contribution de l'Attractivité Touristique au Développement Territorial : Cas de la Région du Souss-Massa*, Revue Française d'Economie et de Gestion www.revuefreg.fr

Présidence Sénégal, (2017), « *Le Président de la République a reçu le Directeur Général de SUMMA, l'entreprise qui a assuré la finition de l'AIBD, du CICAD, de l'hôtel Radisson de Diamniadio et les travaux de l'Arena Tour. M. Selim Bora a été fait Commandeur dans l'ordre National du Lion. #kebetupic.twitter.com/Ymd5kGjnRA* », sur @PR Senegal.

PSE (2013), « Tourisme et Transports Aériens », document sectoriel.

Rapport pour le gouvernement de la république du Sénégal par l'OMT (2003), *Impact du tourisme sur l'économie sénégalaise*, Madrid.

Sorenson D. S., (1991), « *Annals of the American Academy of Political & Social Science* », SAGE Publications

WADE A., (2015), « Un plaidoyer pour un tourisme de développement » intervention à l'Assemblée générale de l'OMT, novembre 2005.

Sites Internet :

UNESCO <http://www.unesco.org/>

Organisation Mondiale du Tourisme <http://www.world-tourism.org/>

www.Sapco.sn/Evolution-des-politiques-touristiques-au-Sénégal

UNESCO <http://www.unesco.org/> –

<https://www.routesonline.com/news/38/airlineroute/289416/air-senegal-expands-european-service-geneva-launch-in-june-2020>.