

MICE : le temps de la relance

Après des années de somnolence du MICE, *letourismemagazine.com* a réuni l'ONTT, Tunisair, l'AMVPPC et les professionnels pour examiner les voies de la relance du secteur sur les marchés internationaux.

Réunis le 1^{er} novembre pour une table ronde au Golden Tulip Carthage à l'invitation de *letourismemagazine.com*, les acteurs du MICE en Tunisie ont débattu des actions à entreprendre en 2019 pour une relance de la destination sur les marchés des incentives et congrès.

Il en est ressorti un projet de feuille de route comprenant notamment :

- une reprise de la participation tunisienne aux salons spécialisés (IMEX Francfort...) selon le principe du partenariat public/privé, avec signature d'une convention entre l'ONTT et les professionnels ;
- l'organisation de workshops et d'éductours avec des acheteurs et agences internationaux, avec l'appui de l'ONTT et de Tunisair ;
- deux projets de conventions entre l'AMVPPC (Agence de Mise en Valeur du Patrimoine et de Promotion culturelle) et l'ONTT d'une part, et avec les professionnels (Commission MICE de la FTAV) d'autre part, afin de faciliter la tenue d'évènements MICE sur les sites archéologiques ;
- le renforcement de la communication MICE et le soutien à la candidature de la destination aux congrès internationaux.

Les débats ont permis un échange de points de vue, notamment entre Tunisair et les agences MICE sur la question de Tozeur.

Le représentant de l'AMVPPC a, quant à lui, exprimé la disponibilité de l'AMVPPC vis-à-vis des agences MICE et de l'ONTT pour promouvoir les sites archéologiques et les musées en tant que lieux d'évènements. Il a attiré leur attention sur le potentiel du site de Oudhna.

Le résumé en vidéo :

Les participants :



ONTT : Amel Hachani (Directrice Centrale Marketing) et Amira Zormati (chef de la cellule MICE)



Tunisair : Fayçal Ben Amara (Directeur des ventes)



AMVPPC : Daouda Saw (Directeur des études, de la programmation et de la
Coopération Internationale)
et Zied Faiz (Chef de service, direction exploitation)



Agences MICE : Jamel Bel Haj Yahia (Iris Events, Président de la Commission MICE de la FTAV),
Sami Mathlouthi (Terre d'Ailleurs), Arslène Letaïef (Imagine)



Hôtels : Ezzedine Abdelkefi et Emna Bouchoucha (Dar Jeld Hotel & Spa Tunis),
Anis Souissi (Le Royal Hotel Hammamet)

Le débat était animé par Lotfi Mansour pour MCM (Tunisia Incentives & Meetings, TunisiaTourism.info et letourismemagazine.com)

Entretien avec Ali Miaoui : un CMR sur la restructuration de Tunisair en octobre

Pour Ali Miaoui, DGA de Tunisair, le salon IFTM Paris a été une occasion de marteler un message : Tunisair recouvre sa santé, ses chiffres depuis 2017 prouvent sa viabilité, et elle n'attend que le financement de son plan de restructuration pour retrouver sa profitabilité d'antan.

Un plan de restructuration, précise-t-il, qui a été récemment approuvé par tous les partenaires de la compagnie et qui fera l'objet d'un Conseil Ministériel Restreint au mois d'octobre.

Le Tourisme

Comment va Tunisair ? Mal... ou mal ?

Ali Miaoui

Tunisair va de mieux en mieux. Nous en sommes à notre 17^e mois de croissance consécutif. Nous clôturons 2017 avec 18% d'augmentation du trafic passagers (à 3,5 millions, ndlr) et 29% pour le chiffre d'affaires. Nous améliorons de 3% notre part de marché ainsi que notre coefficient de remplissage, et nous améliorons d'une heure l'utilisation de nos avions.

Je rappelle que pour 2017, nous réalisons un record jamais atteint par Tunisair tant en chiffre d'affaires qu'en nombre de passagers, et que nous nous apprêtons à réaliser de nouveaux records cette année à 3,9 millions de passagers et 1500 millions de dinars de chiffres d'affaires.

Ce n'est pourtant pas la perception que vos clients ont de Tunisair, notamment les Tunisiens...

Evidemment, tous les clignotants ne sont pas au vert. Nous avons des problèmes de retards. Ceci est dû au vieillissement de notre flotte (15,5 ans de moyenne d'âge). Nous n'avons pas pu acquérir de nouveaux avions, ni en 2018 ni en 2017, et nous avons dû affréter des avions avec l'objectif d'améliorer l'utilisation journalière de nos appareils.

Cet objectif a été atteint avec un autre record, jamais atteint par nous, de 10h45 d'utilisation journalière par appareil. Ceci a créé des tensions au niveau de la flotte, notamment au niveau de l'aéroport de Tunis qui souffre de problèmes d'infrastructures. En effet, Tunis-Carthage est conçu pour accueillir 4,5 millions de passagers et on en est à 6 millions aujourd'hui. Ceci dit, nous comptons sur notre plan de renouvellement de la flotte (6 nouveaux avions entre 2019 et 2021 à raison de 2 avions par an) pour résorber les problèmes de retard.

Il y a le gros point noir du handling...

Oui, le problème est qu'un sous-traitant de Tunisair Handling n'a pas pu assurer le service qu'on lui demande, ni en nombre d'employés ni en qualité de prestation. Il a fallu recruter 140 personnes sur le compte de Tunisair Handling pour désengorger le service cet été. Le système de sous-traitance du handling a montré ses limites et nous l'arrêtons totalement dès 2019.

Sur le marché français, vous figurez dans le Top 10 des compagnies aériennes en termes de croissance. Il en sera de même cette année ?

En 2018, notre croissance sera de 10%, et en 2019 nous comptons sur le renforcement de notre flotte pour répondre à la demande. Le fait est que nos deux nouveaux avions n'arriveront qu'à la fin de l'été 2019. Nous avons pensé qu'il serait plus judicieux, au vu de l'importance du marché français, de repositionner sur la France quelques vols destinés à l'Europe Centrale.

Le retour du tourisme ne semble pas vous avoir convaincu de renforcer votre offre charter...

Ce sont les tour-operators qui ont fui le charter. Aucun T0 ne demande d'avions en charter, mais plutôt des blocs de 20 ou 40 sièges. Ce fait donne de l'importance au rôle des consolidateurs, que nous appuyons.

Le trafic charter ne reprendra plus jamais son niveau d'avant pour la simple

raison que l'offre des compagnies en régulier s'est bien développée, dans un contexte de développement du package dynamique au détriment de l'ancien modèle du forfait.

N'avez-vous pas l'impression que la croissance actuelle du marché français profite plus à d'autres compagnies, notamment celles du groupe Air France, qu'à Tunisair ?

Notre croissance n'est pas limitée par notre modèle économique. Elle l'est par notre capacité en flotte. Si nous avions des avions en plus, notre croissance serait encore plus importante.

Quelles sont les perspectives de Tunisair pour les prochains mois, malgré sa non restructuration ?

Après un round de réunions et de négociations avec le ministère du Transport et l'UGTT depuis septembre 2017, et maintenant que toutes les parties prenantes l'ont approuvé, le plan de restructuration est maintenant au niveau du Ministère chargé des grandes réformes. Il fera l'objet d'une réunion la semaine prochaine et d'un Conseil Ministériel Restreint au mois d'octobre.

Quelles sont les grandes lignes de cette restructuration ?

Il y aura une nouvelle stratégie commerciale, avec notamment le développement d'un concept Low Fair (et non Low Cost) au départ de Monastir et Djerba ; les B737 y seront affectés. Il y aura aussi un développement sur Tunis-Carthage exempté d'Open Sky. Comme tout plan de restructuration, ce plan comporte un plan de compression des charges approuvé par l'UGTT, avec notamment le départ de 1200 personnes. Il ne nous manque plus que le financement de ce plan pour indemniser les personnes concernées.

De combien avez-vous besoin pour financer votre plan de restructuration?

Nous avons besoin de 1200 millions de dinars.

Propos recueillis par Lotfi Mansour

La conférence de presse tenue en marge de l'IFTM Paris.

A cette occasion, le DGA de Tunisair n'a pas essayé d'éluder les questions

critiques : il a annoncé par exemple que le nombre de réclamations avait atteint 20 000 en 2018, contre 8000 seulement en 2017. Ali Miaoui a invité les clients à faire leurs réclamations par écrit, en précisant qu'il sera possible à partir de janvier 2019 de les déposer directement sur le site web de la compagnie.



Statistiques : la destination va mieux, les hôtels pas encore

Plus d'arrivées qu'en 2010 mais moins de nuitées : le tourisme tunisien va mieux, mais il est toujours convalescent.

Des statistiques à la fin du mois d'août, on retiendra la bonne croissance

des arrivées des non résidents : elles enregistrent une hausse de 19,4% par rapport à la même période de 2017, et même de 7% par rapport à 2010. Une croissance soutenue essentiellement par le retour des marchés européens, en hausse de 48,6% par rapport à 2017.

Cette hausse des Européens reste, cependant, insuffisante puisque les entrées européennes sont encore en recul aussi bien par rapport à 2014 qu'à 2010 (respectivement – 16,6% et – 36,9%). Ceci explique sans doute le retard non encore comblé dans les nuitées (– 32,9% au 30 juin ; les chiffres ultérieurs ne sont pas encore publiés) et la circonspection des hôteliers.

En effet, le poids des Européens dans les nuitées, et donc dans les recettes des hôtels et de la destination, reste prépondérant (voir tableau ci-dessous) malgré sa baisse depuis 2011. Ainsi, avec seulement 24% des arrivées, les Européens représentaient en 2017 plus de 52% des nuitées (contre 82% en 2010) et près de 60% des recettes touristiques du pays (contre 81% en 2010).

Il faut néanmoins se réjouir de la tendance amorcée cette année d'un rééquilibrage du poids de nos principaux marchés (européen, maghrébin et local) et du retour progressif des produits à haute valeur ajoutée (MICE, thalasso...).

Lotfi Mansour

Poids relatif des marchés européen et maghrébin en 2017		
	Europe	Maghreb
Arrivées	24,1%	55%
Nuitées	52,2%	15,1%
Recettes	59,9%	33%

(source : d'après chiffres ONTT)

Portugal : comment le tourisme a sauvé l'économie du pays

Et si l'inspiration nous venait d'un pays plus petit que le nôtre ? Un pays qui était au bord de la faillite et qui a dû subir entre 2011 et 2014 un plan d'ajustement structurel, mais donné aujourd'hui en modèle d'une relance économique réussie ? Un pays naguère connu par son tourisme "cheap" et qui bat aujourd'hui des records de croissance des recettes touristiques ?

Plus petit et un peu moins peuplé que la Tunisie (10,5 millions d'habitants pour 92 358 m²), le Portugal s'est hissé en quelques années au rang de grand du tourisme. En 2017, le tourisme portugais affichait 24 millions de touristes, 57,5 millions de nuitées et des recettes touristiques de 15 milliards d'euros (soit le double de ce qu'elles étaient en 2010*) avec un excédent de la balance des paiements touristiques de 10,9 milliards.

« Cette croissance des recettes touristiques a ainsi largement contribué à la réduction des besoins de financement de l'économie portugaise, en termes de balance courante et de capital... l'investissement dans le tourisme est également plus important au Portugal qu'en France ou en Espagne », concluait un rapport de la Direction du Trésor française (avril 2018).

En effet, en 2017, la part de l'investissement touristique au Portugal était de 10,2% de l'investissement total (3,6 milliards USD) contre 7,7% pour l'Espagne et 6,9% en France. Le parc hôtelier portugais s'est accru de 37% entre 2011 et 2017 (1945 hôtels au total), et 2018 verra l'ouverture de 60 à 70 nouveaux hôtels.

Récapitulons : à contre-courant de l'avis des experts, le Portugal rejette l'austérité et opte pour une relance de la consommation par une augmentation des salaires, rendue possible grâce à une baisse des cotisations patronales. Et afin de mieux attirer les capitaux étrangers, le pays procède à une réduction de l'IS à 21%, à un assouplissement du code de travail et à la

création d'un guichet unique pour créer son entreprise en 24h. Enfin, il soutient l'investissement touristique : appel à projet donnant lieu à des subventions, partenariat entre l'administration du tourisme et les banques permettant l'accès à un financement... Une politique qui, faut-il le rappeler, a été menée par un gouvernement formé en 2015 par une coalition de partis de gauche, qui avait le souci de baisser un chômage frôlant les 17%. Celui-ci a été ramené à moins de 7%, notamment grâce au tourisme qui fournit désormais plus de 20% des emplois du pays.

Aux dernières nouvelles, le Portugal s'interroge sur la diversification de son tourisme. Mais il maintient le cap de son développement en visant, dans le cadre de la "Estratégia Turismo 2027", le doublement de ses recettes touristiques.

Contrairement à la Tunisie où le tourisme est soumis chaque jour à un "procès en légitimité", le tourisme portugais fait partie intégrante de la stratégie économique du pays. « *Le tourisme nous sert de carte de visite pour attirer des étrangers qui veulent investir ou s'installer dans un pays sûr et stable* », déclarait en 2017 la Secrétaire d'Etat au Tourisme, Ana Mendes Godinho.

Un argument qui a convaincu beaucoup de professionnels du tourisme de par le monde... y compris des Tunisiens.

Lotfi Mansour

(*) : Ce qui est remarquable, c'est que les recettes touristiques ont augmenté deux fois plus vite que les nuitées suite à une augmentation des dépenses des touristes. Et ce qui est encore plus remarquable, c'est que cette augmentation des dépenses a eu lieu en même temps que l'augmentation des vols low cost.

Tourisme : le Maroc oui, mais avec modération

Erigé par nos commentateurs en modèle à suivre, le tourisme marocain est plus exemplaire par ses investissements que par ses recettes et son nombre de touristes. En 2017, l'investissement touristique au Maroc était 6 fois plus élevé qu'en Tunisie.

A lire la presse tunisienne, on pourrait penser que le tourisme marocain est le nouveau cache-sexe des commentateurs en mal d'idées et de propositions pour le tourisme tunisien. Sans chiffres ni analyses, les "experts" et "économistes" de tous bords se succèdent pour nous dire qu'"il n'y a qu'à" suivre le modèle marocain. Un modèle qu'ils glorifient à travers ses performances en nombre de touristes et en recettes, sans se donner la peine d'en comprendre les vrais leviers.

Modèle marocain : le salut dans l'investissement

Nous sommes, nous aussi, enthousiastes pour le tourisme marocain, mais pour bien d'autres raisons. En effet, en se basant sur les chiffres du World Travel & Tourism Council (WTTC), on constate effectivement que le tourisme marocain a réalisé 4,6 fois plus de recettes que la Tunisie en 2017, et qu'il compte 824 500 emplois directs et 1,9 millions d'emplois au total, contre respectivement 225 000 et 464 000 pour la Tunisie

Mais pour atteindre ces performances, le tourisme marocain a accueilli, pour la seule année 2017, près de 6 fois plus d'investissements que son homologue tunisien, soit 4554,8 millions USD (13,5% du total des investissements du pays) contre 764,6 millions USD en Tunisie (9,7% du total).

La voilà, la vraie différence de performances entre les deux destinations :

alors que le Maroc investit dans son tourisme, nous nous amusons à lui couper les ailes et à réduire à néant son attractivité pour les investisseurs.

Pire encore, nous colportons et commanditons des campagnes de dénigrement contre le tourisme sous le prétexte de ne pas céder aux hôteliers "arnaqueurs". Eh bien, ces "arnaqueurs"-là semblent beaucoup plus performants que leurs homologues marocains donnés en exemple, puisque chaque dollar investi dans le tourisme tunisien a rapporté 2,37 USD en recettes touristiques, contre seulement 1,8 USD au Maroc (2017).

Côté promotion, le Maroc dépense quelque 60 millions USD par an (objectif Vision 2020 : 140 millions USD environ) pour 5,9 millions de touristes étrangers (notons en effet que 46% des arrivées internationales au Maroc concernent des MRE, Marocains résidents à l'étranger). Ainsi, la dépense en promotion par touriste étranger s'établit au Maroc à plus de 10 USD, alors qu'en Tunisie elle est à moins de 4,5 USD par touriste étranger (moins de 25 millions USD de budget, et 5,7 millions de touristes hors Tunisiens résidents à l'étranger).

Enfin, en Tunisie, la manière dont les recettes du tourisme sont calculées conduit à les minimiser. La Banque centrale tunisienne exclut des recettes touristiques les dépenses des Tunisiens résidents et non résidents, y compris les nuitées hôtelières des Tunisiens (30% du total des nuitées, quelque 300 millions DT par an) et les recettes du tourisme d'affaires, apportées essentiellement par des entreprises implantées en Tunisie (congrès & séminaires, évaluées à 2,7 milliards DT en 2018 par le WTTC). Qu'en est-il au Maroc où près de la moitié des "touristes" sont des MRE ?

Donc malgré nos prix bas hérités de sept années de gabegie dans le pays, malgré nos budgets de promotion riquiqui, et malgré l'endettement et la difficulté de financement des entreprises, les acteurs du secteur ont su limiter la casse et maintenir à flot le tourisme tunisien.

En cette période d'Aïd El Idha, il est bon de dire que nous devrions "revenir à nos moutons" parmi lesquels l'Open Sky, le redressement de Tunisair, les

nouvelles normes hôtelières, l'instauration d'un Compte satellite du tourisme, et surtout la relance de l'investissement dans le secteur.

Les attaques contre le tourisme et ses acteurs ne sont que manœuvres dilatoires.

Lotfi Mansour

FTH-gouvernement : “il n’y a pas d’amour...”

Malgré les embrassades, la défiance est toujours là entre les professionnels et le gouvernement.

La rencontre entre les hôteliers et le chef du gouvernement à Tozeur est différemment interprétée chez les hôteliers. Rendez-vous raté pour les uns, début d'un dialogue pour d'autres. Un état d'esprit que résume un haut responsable de la FTH par une boutade : « *Youssef Chahed nous a dit comme De Gaulle, “Je vous ai compris !”* ». Ou cet autre responsable au sein de la FTH qui commente sur Facebook la rencontre de Tozeur par un : « *J'abandonne, je n'ai plus de force* ».

Ainsi donc, malgré la bonne humeur et les embrassades, la défiance est toujours là entre des hôteliers au bord de l'asphyxie financière – ne demandant « *rien pour eux-mêmes* » mais une incitation fiscale pour les investisseurs qui voudraient bien s'intéresser au tourisme – et un gouvernement apparemment plus soucieux du “qu'en-dira-t-on”, et pour qui le tourisme n'est plus qu'une priorité de circonstance.

Il est indéniable que l'actuel gouvernement est bien disposé envers les hôteliers, comme il est plein de bonne volonté envers un secteur qui a payé le prix lourd de l'instabilité politique du pays. Mais pas suffisamment pour

l'inscrire comme secteur prioritaire dans le Code des Investissements, ni même pour accepter de faciliter le financement de l'activité de ses entreprises.

La succession de ces occasions manquées et l'allongement de la liste des taxes spécifiques au tourisme (qu'on oublie vite d'affecter au tourisme, comme la taxe de l'environnement ou la dernière née, la taxe d'hébergement) accréditent l'idée, de plus en plus partagée par les professionnels, que le mot d'ordre du gouvernement envers le secteur du tourisme est :

« Débrouillez-vous ! »

On dit qu' « il n'y a pas d'amour, il n'y a que des preuves d'amour ». Les semaines à venir nous diront si le gouvernement Chahed consentira à joindre les actes à la parole, et si on assistera à un rabibochage ou à un divorce entre le gouvernement et les hôteliers.

Lotfi Mansour

Lire notre article : **“Tourisme-Tozeur : point d'annonces, plein d'échange”**

Photo : à gauche, Selma Elloumi, Ministre du Tourisme, et Youssef Chahed, Chef du gouvernement. A droite, Khaled Fakhfakh, président de la Fédération Tunisienne de l'Hôtellerie.

Open Sky : faux arguments et vraie mauvaise foi

Il n'était pas dit que l'Open Sky serait un long fleuve tranquille et il est normal que les déclarations, opinions et états d'âme contre l'Open Sky se multiplient après la validation du projet d'accord. Ce qui l'est moins, c'est la nature des arguments utilisés qui se rejoignent tous dans une volonté de « jeter le bébé avec l'eau du bain ».

Un **article de sputniknews** sur l'Open Sky en Tunisie, basé sur les analyses de deux anciens cadres tunisiens (l'un de l'aviation civile et l'autre de Tunisair), est assez révélateur de la confusion qui règne sur ce sujet.

En résumé, cet article veut nous convaincre « *des dangers de l'Open Sky* » sur la base de deux principes aussi saugrenus l'un que l'autre. Jugez-en.

- Tunisair est si mal en point qu'il ne faut pas la restructurer. En effet, la compagnie nationale ne survit que grâce aux subventions de l'Etat, donc il ne faudrait pas introduire l'Open Sky qui la priverait de cette manne et l'obligerait à se restructurer.

Si on n'était pas convaincu de la nécessité de l'Open Sky, ces arguments devraient nous en convaincre. Car s'il est en effet nécessaire de sauver Tunisair, seul l'Open Sky pourrait nous y obliger puisque la restructuration, décidée depuis 2012, se fait toujours attendre. Notre compagnie nationale, qui a tant donné au pays, ne manque ni de compétences ni d'opportunités de développement pour se maintenir et prospérer à l'instar de la RAM.

- « *L'Open Sky ne combattra jamais la saisonnalité* », avance-t-on dans cet article, puisque « *ce n'est pas l'avion qui ramène le touriste mais le pays* ». De plus, on semble dire que nous n'avons pas besoin de plus de sièges avion en été puisque nos « *hôtels sont saturés* » et que les low cost ne viendront pas en hiver puisque nous ne sommes pas une destination d'hiver. Enfin, nous explique-t-on, les compagnies low cost « *dont on s'attend à ce qu'elles ramènent des masses de nouveaux visiteurs, fonctionnent selon un modèle économique d'industrialisation du tourisme, s'étendant sur les 52 semaines de l'année. "Et quand elles se mettent sur un axe, c'est bien pour assurer un minimum de deux vols par jour avec 80% de coefficient de remplissage" (...) Raison pour laquelle, sans doute, la décision unilatérale tunisienne intervenue au début des années 2000 d'autoriser l'Open Sky sur quelques aéroports tels que Tabarka ou Tozeur n'a en rien produit de l'effet escompté.* »

En somme, cette « analyse » se base sur l'axiome que la demande touristique pour un pays est la même avant et après l'Open Sky ; ce dernier ne produirait aucun effet sur cette demande. Cet axiome est contredit par l'expérience marocaine (voir **notre article**) mais aussi par toutes les données et observations réalisées depuis l'apparition du low cost aérien et que nous

résume un rapport réalisé en 2007 pour le compte du ministère français du Tourisme avec la participation de plus de 30 spécialistes de l'aérien et universitaires (*voir extrait ci-dessous*).

Ce rapport souligne que « *la force du low cost aérien consiste sans doute à créer le besoin de voyager chez les consommateurs* » (on parle d'une demande d'induction) et que « *l'élasticité de la demande au prix est traditionnellement forte en matière de transport aérien de tourisme* ».

Il n'est pas dit que les low cost seront moins chères tout le temps (elles peuvent être par moment plus chères que les compagnies traditionnelles), mais il est certain que les prix s'établiront selon le jeu d'une concurrence véritable.

La cause et l'effet

Par ailleurs, quelques précisions s'imposent devant tant d'approximations.

D'abord, l'Open Sky n'implique pas seulement les compagnies low cost mais aussi les compagnies régulières. Ensuite, les aéroports susceptibles d'attirer ces compagnies sont bel et bien Enfidha, Djerba, Monastir et Tunis (exclu de l'accord pour les cinq premières années) qui sont les véritables pôles touristiques du pays. Enfin, il ne faut pas occulter le fait que la Tunisie était devenue avant 2010 une quasi destination d'hiver. Si elle l'est moins maintenant, c'est à cause du manque de liaisons aériennes, notamment sur les plus évidentes destinations d'hiver que sont Djerba et le Sud.

En effet, en 2010, les mois d'hiver (c'est-à-dire octobre, novembre, décembre, janvier et février) totalisent 2,08 millions de touristes sur un total de 6,9 millions. Soit une moyenne de 400 000 touristes par mois contre une moyenne de 688 000 pour les autres mois. Sur ces touristes d'hiver, on comptait près de la moitié d'Européens. Ce n'est que depuis ces six dernières saisons que notre destination a perdu de sa clientèle d'hiver, et notamment les Européens passés à 440 000 pour les cinq mois d'hiver 2016.

Rien que la thalasso tunisienne a perdu quelque 100 000 curistes par rapport à 2010. Cette situation est aussi due à la disparition du charter et notamment chez Tunisair. Pire, la disparition du charter de son trafic est un objectif déclaré de Tunisair. « *Notre objectif est d'arriver à 0% de charter*

dans notre trafic », déclarait une ancienne PDG de la compagnie nationale.

Il ne reste aux opposants à l'Open Sky qu'à nous expliquer comment on devrait remplir nos hôtels, nos centres de thalasso et nos terrains de golf sans charter et sans Open Sky. Et surtout, à nous expliquer comment l'Etat tunisien pourrait encore retarder l'avènement d'un accord qui fait partie intégrante de ses relations avec l'Union Européenne et sur lequel il s'est engagé.

Lotfi Mansour

Extraits du rapport « *Le Low Cost : un levier pour le pouvoir d'achat* » réalisé en 2007 pour le compte du ministère français du Tourisme :

Quand le low cost crée la demande...

La force du « low cost » aérien consiste sans doute à créer le besoin de voyager chez les consommateurs. En effet, on peut considérer que chaque ménage dispose d'un budget « loisirs » qu'il affecte à différents postes de dépenses telles que les sorties culturelles (cinéma), le restaurant, l'achat de produits bruns (écran plat, consoles de jeu) mais également escapades et séjours courts. Dans ces conditions, la variable prix constitue un critère décisif de choix, beaucoup plus que la nature du produit même : à la limite, le ménage choisira entre un week-end à Cracovie et l'achat d'une console de jeux, en fonction du prix.

Nous pouvons noter d'ailleurs que ce comportement des consommateurs rend la demande de « low cost » aérien extrêmement volatile, et ce à double titre :

- *entre destinations touristiques : par exemple, si le prix d'un billet « low cost » pour Cracovie venait à augmenter, les clients potentiels se tourneraient immédiatement vers de nouvelles destinations. Le « low cost » exprime en réalité un besoin latent de voyager, quelle que soit*

la destination. Paradoxalement, alors que Dublin n'est pas équivalent à Porto pour un homme d'affaires, les deux villes sont implicitement « substituables » pour le touriste du « low cost »...

- au niveau agrégé, la demande de voyages touristiques étant très sensible au prix, une hausse, même faible, du prix peut entraîner de fortes variations des volumes. On peut constater en effet que l'élasticité de la demande au prix est traditionnellement forte en matière de transport aérien de tourisme : elle est toujours supérieure à l'unité. Par exemple, la plupart des études économétriques trouve une élasticité (en valeur absolue) comprise entre 1,3 et 1,7. Cela signifie tout simplement qu'une hausse de 1% du prix du billet pourrait conduire à une baisse de la demande comprise entre 1,3% et 1,7%. Ces statistiques ne portent d'ailleurs pas spécifiquement sur les compagnies « low cost », et on peut raisonnablement supposer que la valeur des élasticités est même supérieure dans le cas des transporteurs à bas coûts.*

Index Davos 2017 : le tourisme tunisien en recul

L'édition 2017 de l'index biennal de la compétitivité du tourisme et du voyage, que publie le Forum économique de Davos, vient de paraître. Il voit le tourisme tunisien reculer de plus de 8 places, enregistrant le 87^e rang sur 135 pays, contre un classement au 79^e rang (sur 141 pays) deux ans auparavant.

En fait, durant les deux dernières années, la destination a vu ses critères de compétitivité évoluer d'une manière inégale. C'est ainsi, par exemple, que la Tunisie gagne plus de 13 places pour sa "gestion de l'image de la destination", passant du 133^e rang (sur 141 pays) au 120^e (sur 135 pays),

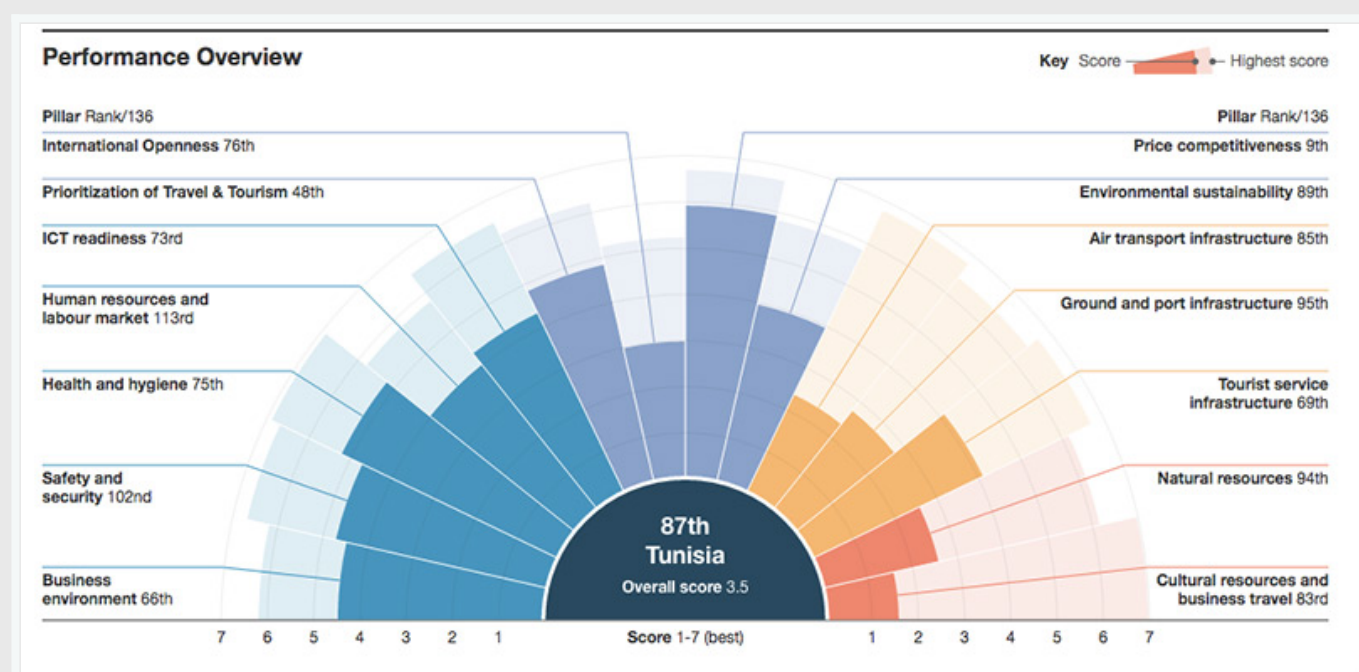
tout en perdant sur d'autres critères tels que "ressources humaines et marché du travail" (113^e rang au lieu du 87^e) ou "infrastructure transport aérien" (85^e rang au lieu du 77^e).

Rapport complet à consulter sur

<http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2017/country-profiles/#economy=TUN>

Lire aussi notre article "Réformer le tourisme tunisien : un livre pour le dire".

Graphique extrait du rapport "Travel & Tourism Competitiveness" 2017



Réformer le tourisme tunisien : un livre pour le dire

A moins d'être réformé, le tourisme tunisien est voué à un recul certain. Pour qu'il survive, il faut enterrer nos anciens modes de gestion et de promotion, explique ici Lotfi Mansour qui vient d'y consacrer un livre sous le titre «*Le tourisme est mort, vive le tourisme !*».

L'année 2015 était une vraie «*annus horribilis*» pour qui suit le tourisme tunisien. D'abord, il y a eu ce cri – «*Le tourisme est mort ! c'en est fini du tourisme !*» – d'un agent de voyages tunisien après l'attentat du Bardo. Un cri qui a suscité chez nous de nombreuses protestations indignées à l'encontre du journal Libération qui l'avait rapporté.

Ensuite, il y a eu la publication de l'index de compétitivité du tourisme par le Forum Economique mondial où la Tunisie est classée au 133^e rang sur 144 pays pour la gestion de son image. Enfin, on a eu droit à l'attentat de Sousse, suivi des chiffres du World Travel & Tourism Council qui prédisaient un recul certain du tourisme tunisien à l'orée de 2026...

Comment répondre à autant de mauvaises nouvelles quand on a vécu les 20 dernières années par et pour le tourisme ? Que faire quand elles émanent d'institutions aussi crédibles que le Forum de Davos et le WTTC ? Mon choix a été de commencer un voyage à travers les chiffres et les politiques menées depuis une vingtaine d'années pour y voir clair. Un voyage qui a abouti à ce livre, «*Le tourisme est mort, vive le tourisme !*» et qui s'est construit autour des constatations suivantes :

- nous ne connaissons pas grand chose du poids réel de notre secteur faute d'un Compte Satellite du Tourisme (CST), recommandé depuis 2002 et dont l'instauration est «*décidée*» depuis 2010. L'OMT (Organisation Mondiale du Tourisme) semble avoir tiré les conclusions d'une telle mauvaise volonté de la Tunisie puisqu'elle a choisi, en février dernier, l'Algérie pour le lancement de son premier programme de renforcement des capacités statistiques au Maghreb. Laquelle Algérie s'engage à mettre en œuvre le CST d'ici 2019 ;
- les signes d'essoufflement du tourisme tunisien datent bien du début des années 2000, avec une baisse continue de la durée de séjour qui est passée en dessous de la barre des 5 jours en 2009 pour tomber à 2,7 jours en 2015. Une baisse qui touche aussi bien les Européens que les

Maghrébins, et notamment les Algériens dont la durée de séjour est passée de 1,6 en 2009 à 0,9 jours en 2015. La Tunisie est de moins en moins capable de retenir ses visiteurs ou, comme le diagnostiquent les spécialistes, elle perd de son «*attractivité*», une notion mesurable et qui se trouve aujourd'hui au cœur des politiques touristiques des grandes destinations. La mollesse des politiques menées depuis 20 ans n'a pas pu créer une croissance suffisante pour compenser cette baisse de la durée de séjour et son corollaire, la stagnation sinon le recul des recettes touristiques.

D'où les propositions :

- une meilleure mesure de l'impact économique du secteur et l'adoption rapide du Compte Satellite du Tourisme ;
- un objectif de croissance au moins égal à celui de nos principaux concurrents pour les 10 prochaines années ;
- un engagement dans le e-tourisme ;
- un nouveau pacte de gouvernance du secteur pour une amélioration de sa compétitivité, un pacte qui suppose de remettre au centre de notre action l'amélioration de l'attractivité de la destination et des régions. Une telle amélioration passerait par une meilleure visibilité de l'offre culturelle, la création de marques-régions et le développement des filières.

Quid du plan de développement 2016-2020 annoncé par le Ministère du Tourisme ?

Malheureusement, l'optimisme affiché par ce plan, qui suppose une croissance de 14% par an des arrivées de touristes, est déjà mis à mal par les résultats de l'année 2016 où les arrivées n'augmentent que de 6% (malgré une année 2015 catastrophique) tandis que le secteur, selon la BCT, enregistre en 2015 et en 2016, et pour la première fois de son histoire, une contribution négative au PIB (-0,5% et -0,1%).

Lotfi Mansour

«*Le tourisme est mort, vive le tourisme !*» par Lotfi Mansour

Publié par Dad éditions, prix : 19,500 DT.

En vente à partir du 16 mars dans toutes les bonnes librairies ou auprès de MCM (port gratuit), tél. : 70 858 244/246.

Ces anachronismes qui nous minent

Tunisair, ONTT, FTH sont les noms des boulets d'un secteur qui se meurt de ne pouvoir avancer. La crise du tourisme tunisien est avant tout celle de ses structures réticentes au changement et à l'anticipation...

On doit à l'italien Antonio Gramsci une des plus célèbres définitions de la crise : « *La crise consiste justement dans le fait que l'ancien meurt et que le nouveau ne peut pas naître* ». Il en va ainsi de la crise dans le tourisme tunisien, qui est due pour une bonne part à la survivance de certains anachronismes. Jugez-en.

Aérien

De l'avis de tout les experts et des TO eux-mêmes, le charter comme modèle économique n'a, au mieux, qu'un an ou deux à vivre avant d'expirer complètement, du moins sur le marché européen. Un marché où le nouveau mot d'ordre est le "package dynamique". Tunisair, dont le succès a été bâti sur un modèle hybride comptant 60% de trafic régulier et 40% de charter, s'est éloigné de ce modèle qui a fait son ADN. Sans pouvoir pour autant concevoir une nouvelle stratégie "sans tourisme" ou "sans charter", puisqu'elle continue à faire du faux charter avec la vente "en douce" de blocs-sièges.

L'absence totale, cet hiver, de vols charter sur la Tunisie depuis le marché français est un prélude au zéro charter depuis tous les marchés européens. Et la question à laquelle Tunisair et le gouvernement devraient alors répondre est : comment va-t-on transporter les candidats au tourisme en Tunisie, et à quel prix ? On a moins d'un an pour y répondre...

ONTT

L'ONTT, quant à elle, s'évertue à remplir sa mission de « *mettre en œuvre la stratégie de l'Etat* » au sein d'un ministère dont la mission est aussi de mettre en œuvre « *la politique du gouvernement* ». Manifestement, on est devant un cas de "millefeuille administratif" – quelque peu justifié jadis par les hésitations sur l'opportunité d'un ministère dédié au Tourisme (suppression du ministère en 1986, fusion avec celui du Commerce en 2001...). Mais ces hésitations ne semblent plus d'actualité depuis des années. L'ONTT, voué à la restructuration-disparition depuis une vingtaine d'années, se pose beaucoup de questions, sauf celle de sa vocation. Si cette vocation est de promouvoir la destination, la seule stratégie viable serait d'allouer tous ses moyens à cette promotion. Garder l'ancien carcan tout en s'échinant à un pseudo redéploiement des moyens, par la fermeture d'une représentation par-ci ou la vente d'un local par-là, ne fait que retarder l'inéluctable restructuration et la rendre plus difficile.

FTH

La FTH vit ces jours-ci l'élection de ses présidents régionaux, laquelle préparera l'élection d'un président national. A priori, un processus des plus démocratiques. Hélas, il ne s'agit que d'une démocratie de façade.

En effet, après avoir repoussé la constitution de l'Union des Métiers du Tourisme, les tenants de la FTH, soucieux de préserver leur pouvoir, ont repoussé *sine die* les propositions de changement des statuts de leur fédération, et notamment celui limitant à deux le nombre de mandats des présidents régionaux.

Ainsi, les prochaines élections à la fédération de Sousse déboucheront sans surprise sur la réélection du même président depuis près de 30 ans. A la FTH, on croit à la démocratie sans alternance et, s'il le faut, à la démocratie avec présidence à vie. La constitution du pays peut proclamer que « *nul ne peut occuper le poste de Président de la République pendant plus de deux mandats complets successifs ou séparés* », la FTH n'en a cure ; ses présidents régionaux sont irremplaçables, pour les résultats que nous connaissons...

