



SDAGE DU FLEUVE SENEGAL

Phase 2

SCHEMA SECTORIEL TOURISME



OCTOBRE 2010



SOCIÉTÉ DU CANAL DE PROVENCE
ET D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PROVENÇALE



SOMMAIRE

	<i>pages</i>
I. CONTEXTE.....	3
II. ENJEUX DE L'ECONOMIE TOURISTIQUE DANS LA VALLE DU FLEUVE SENEGAL	6
II.1 La clientèle	6
II.2 L'accessibilité	7
II.3 Prestataires et professionnels du tourisme.....	7
II.4 Commercialisation.....	8
II.5 Tourisme et environnement	8
II.6 Les produits	8
III - PROGRAMME D' ACTIONS.....	17
III.1 Développer les infrastructures fluviales, routières et les liaisons aériennes.....	17
III.2 Développer et créer des produits touristiques	18
III.3 Formation des acteurs	19
III.4 Promotion commercialisation.....	20
III.5 Évaluation	21
III.6 Démarche qualité	22
CONCLUSION	23
ANNEXES.....	24

I. CONTEXTE

Le présent schéma sectoriel étant intégré au volet transport, nous nous attacherons essentiellement au développement touristique lié et dépendant de l'axe fluvial.

Néanmoins, des perspectives de développement seront envisagées en fonction du développement des moyens d'accessibilité, condition *sine qua non* d'un développement touristique (routes et surtout aéroports). Un des facteurs limitant clés d'un développement touristique étant la durée d'accès au site ou à la région visée sachant qu'il faut multiplier par 2 (l'aller et le retour) ce temps d'accessibilité . Ainsi sur un produit de séjour de 8 jours on ne peut pas avoir plus de 2 jours neutralisés par les transports tout compris (avion + car ou voiture).

Notre analyse et nos préconisations concerneront donc en priorité les sous bassins versants suivants :

- Le delta, la vallée et le bassin intermédiaire ;
- Les hauts bassins, plus que les sous bassins sahéliens, ne seront pas négligés et pourront être valorisés en fonction du développement de liaisons aériennes.

Pour les 10 ans à venir (horizon 2020), hormis les aéroports des capitales des 4 états, les aéroports de St Louis et Kayes sont les points d'arrivée certains. Ainsi Kayes qui est en construction sur financement BADEA et l'Etat du Mali pour un montant de 6 milliards 684 millions de FCFA environ, les travaux ont démarré au mois de mai 2009 pour une durée de 12 mois.

Les deux autres aéroports qui doivent être construits, par exemple à Siguiri pour le haut bassin (Bafing, Bakoye et Baoulé, Falémé) et à Bogué dans le bassin inférieur (Vallée, Affluents Sahéliens en partie) ne sont pas ici pris en compte pour la mise place de nouveaux produits touristiques à l'horizon 2015 mais à échéance 2020 -2025.

Le bassin peut certes viser à attirer 30 % du potentiel touristique des 4 états membres : 2 millions de touristes en 2010 dont les 3/4 pour le Sénégal.

Cependant nous devons envisager ce potentiel avec la plus grande prudence et prendre en considération tous les facteurs limitants à ce développement.

Outre l'accessibilité qui est le premier facteur clé de succès pour le tourisme, il faut parallèlement considérer et lever des contraintes que nous ne cesserons pas de mentionner. Ainsi, il ne suffit pas d'avoir des sites historiques ou à environnement exceptionnel pour que ceux-ci attirent une clientèle importante.

Nous considérons, outre l'accessibilité, 4 autres principales contraintes au développement touristique :

1. L'existence d'opérateurs locaux professionnels et donc formés à l'accueil ;
2. La sécurisation des déplacements, des sites et lieux visités ;
3. Le risque terroriste qui s'est développé au cours des années 2000.

Si la Mauritanie semblait constituer la cible privilégiée d'AQMI après l'Algérie, aucun État de la région n'est aujourd'hui épargné :

Dans ce contexte, et dans la mesure où les intérêts de leurs ressortissants constituent des cibles identifiées par AQMI, il est formellement déconseillé par les autorités des pays étrangers de se rendre dans certaines zones indiquées en rouge.

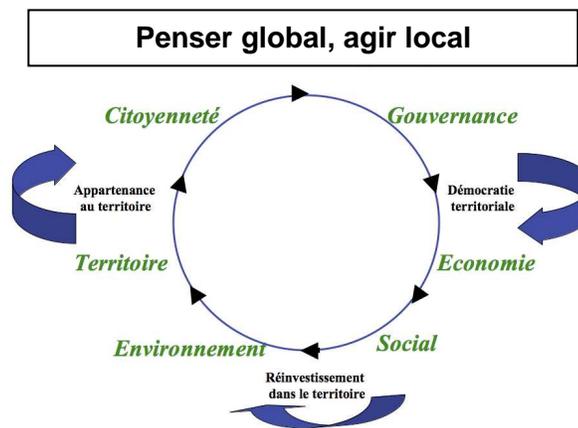
Il est notamment formellement déconseillé au Mali aux voyageurs de se déplacer au nord d'une ligne Gogui/Nioro/Nara/Nampala/Lere/Niafunke/Fleuve Niger.

L'économie touristique du Mali ressent fortement les effets de cette prudence des états vis-à-vis de leurs ressortissants et les voyageurs ont retiré depuis 2009 leurs offres la destination du fleuve Niger.

4. La facilité d'entrée dans les états, avec notamment des formalités aux frontières (visas) simplifiées et des contrôles douaniers et policiers non intempestifs. Ainsi l'Adrar en Mauritanie a pu, à une époque récente, se développer car les formalités d'obtention de visas ont été simplifiées à l'aéroport d'Atar. L'état Guinéen a aussi favorisé l'accueil en sécurisant et en simplifiant les formalités à l'aéroport de Conakry au début des années 2000.

Nous pensons à la fois utile et réaliste de prendre en compte dans notre programme la notion de durabilité, qui inclut le concept de pérennisation et le respect de l'environnement comme celui des hommes des territoires concernés.

Nous proposons donc d'inscrire les propositions en matière de tourisme dans une optique très volontariste de développement durable et de construire ce programme sur les 6 piliers du développement durable, comme le montre le diagramme suivant :



- 3 piliers « statuts » : économie, social, environnement
- 3 piliers de « dynamiques humaines » : citoyenneté, appartenance au territoire, gouvernance.

Il nous semble capital que le développement touristique soit endogène, porté par les populations elles-mêmes, responsables de leur territoire, et organisées pour le gérer.

Les propositions à faire devront donc s'inscrire dans le processus suivant :

- proposer des idées de développement touristique le long du Fleuve, liées au tourisme fluvial , et dans chaque sous-bassins ;
- concerter avec les structures locales et les responsables du développement sur la réelle faisabilité de ces propositions ;
- mise en œuvre d'un processus de co-construction de projet, notamment pour identifier les besoins en équipements et en « soft » (formation des acteurs, contenu des produits, ...) ;
- mise en place d'une cellule « d'amorçage de projet », apportant l'ingénierie pour aider à la construction des projets et jouant le rôle de facilitation par rapport aux administrations et organismes financiers ;

Notons enfin que dans le programme proposé une action visera à la responsabilisation des professionnels à travers la mise en place d'une charte de qualité commune (ou label) sur l'ensemble du bassin versant du fleuve.

II. ENJEUX DE L'ECONOMIE TOURISTIQUE DANS LA VALLE DU FLEUVE SENEGAL

Avant de formuler un programme de propositions pour le développement touristique il apparaît indispensable, sans réécrire un diagnostic, de prendre en compte quelques éléments structurels clés pour le développement de ce secteur économique à partir des analyses faites en 2010, sachant que beaucoup de facteurs environnementaux tant d'un point de vu économique que social, politique ou culturel ont une influence capital sur l'existence même de ce secteur.

Ainsi un pays classé comme dangereux ou menaçant pour la sécurité de la population par les pays de provenance des touristes peut voir son économie touristique rapidement être réduite à peau de chagrin. Les troubles en Casamance il ya quelques années, comme ceux plus récents en Guinée, ont dans les deux cas fortement dégradé ce secteur économique en peu de temps.

II.1 La clientèle

Les analyses des flux de voyageurs permettent de cerner trois clientèles potentielles en fonction de la demande 2010 :

- La clientèle en provenance de pays étrangers, essentiellement d'Europe, France et sud Europe principalement (Espagne et Portugal), qui choisira la destination Fleuve par analyse comparative des coûts à prestation égale. Ainsi la clientèle cherchant le repos, la mer et le soleil, hormis la petite cote au Sénégal, choisit difficilement notre bassin au profit de la Tunisie, du sud de l'Europe ou des Antilles.
- La clientèle interne autochtone aux 4 pays.
- La clientèle expatriée présente dans chacun des 4 pays, essentiellement au niveau des capitales.

Ces 2 dernières clientèles représenteront toujours un nombre de voyageurs très inférieur à la clientèle étrangère, néanmoins il ne faut pas la négliger, en particulier pour du tourisme de weekend ou de court séjour hors des périodes scolaires européennes.

Ce type de clientèle cherchera soit un séjour repos, soit un séjour découverte comme cela existe à petite échelle en Guinée avec la destination du Fouta - Djallon.

Le montage de produits doit donc essentiellement s'opérer à partir de la demande de la clientèle étrangère, à laquelle avec quelques produits spécifiques pourront se raccrocher les 2 autres types de clientèle.

La différenciation de la destination du bassin du fleuve doit donc avoir pour base la nature et le patrimoine (historique, culturel, géographique), sans omettre, quand cela est possible, et comme cela existe de façon spécifique à St Louis, les festivités (festivals, fêtes, animation culturelle...). Les produits à construire et à promouvoir devront donc avoir au moins une de ces 2 thématiques comme porte d'entrée, sachant que l'offre « *repos, mer et soleil* » doit être un plus pour de nombreux séjours.

La durée des séjours subit actuellement dans le monde entier un raccourcissement notable et durable. C'est une contrainte clé à prendre en compte sachant qu'en dehors de quelques séjours de weekends et des séjours de 15 jours (de plus en plus pour une population d'inactifs retraités qui auront tendance à être de plus en plus nombreux d'ici 2025), la grande majorité des séjours doit tourner autour de 8 jours, l'acheminement à destination compris.

II.2 L'accessibilité

C'est là où nous insistons pour citer le facteur clé de succès du développement touristique qui est le désenclavement et en particulier l'accessibilité par voie aérienne.

Ainsi à l'échéance 2020, hormis les capitales des 4 états, il ya lieu d'apporter un soutien accru à la modernisation, la promotion, et au maintien de liaisons dans 3 aéroports régionaux du bassin : St Louis au Sénégal, Kayes au Mali et Labé en Guinée.

Au-delà de cette échéance les aéroports de Siguiri et Bogué devront être construits pour valoriser l'ensemble des régions du bassin du fleuve.

Dès à présent l'appui aux opérateurs de liaisons aériennes sécurisées, régionales comme à Labé ou Kayes, ou internationales comme à St Louis, devra être soutenu et encouragé. L'essai de liaisons aériennes directes Paris St Louis, comme effectué par l'opérateur Air Afrique sur la dernière saison 2009-2010 doit être poursuivi avec l'appui non seulement des autorités mais aussi des prestataires (hôteliers et organisateurs de séjours).

II.3 Prestataires et professionnels du tourisme

La professionnalisation accrue des prestataires capables d'apporter de façon fiable et pérenne des séjours de qualité devient un impératif pour tout développement touristique.

Si la qualité de certains hébergements existe dans le bassin, cela doit être la règle dans les années futures et cela sans pour cela favoriser les grandes chaînes internationales et perdre l'authenticité de l'accueil africain.

Un effort important devra donc porter sur toute la durée du SDAGE sur la formation des acteurs : hébergeurs, accompagnateurs, guides, populations visitées.

II.4 Commercialisation

A noter 2 tendances principales :

- l'importance croissante des voyageurs (ou Tour-Opérateurs) étrangers dans la commercialisation des produits (français, espagnols, italiens,...), et qui sont donc les clients directs des opérateurs locaux ;
- l'achat par les clients de séjours sans intermédiaires et sur internet et donc sans passer par des agences de voyages.

Ces tendances fortes qui devraient s'amplifier dans les 15 ans, implique de nouveau une professionnalisation accrue en termes de fiabilisation des produits proposés, comme un marketing exemplaire des prestataires.

II.5 Tourisme et environnement

Comme nous l'avons déjà souligné, pour les 10 à 15 ans à venir, le développement touristique du bassin doit s'appuyer en même temps sur ces 2 atouts que sont la nature et le patrimoine.

La nature doit ici être prise sous ces 2 composantes, comme offre ou produit et comme un élément incontournable d'une prestation par la préservation de l'environnement visité.

On ne souligne jamais assez l'importance des premières impressions du visiteur dans un lieu. Si celui-ci, malgré sa richesse patrimoniale est peu entretenu et souillé par des déchets, sacs plastiques et autres, il peut perdre une grande part de son attrait. L'effet retour du client une fois rentré chez lui peut être dévastateur.

L'aspect environnemental et sa préservation, au-delà des réserves naturelles, implique une mobilisation des états, des collectivités, des prestataires mais aussi de toutes les populations visitées (par non seulement leur sensibilisation mais aussi par leur formation, jeunes et adultes).

II.6 Les produits

Nos propositions ont pour base à la fois le constat de l'existant et la demande des clients potentiels en fonction des atouts du bassin sachant qu'il nous faut distinguer deux groupes de régions.

Les régions du delta, de la vallée et du bassin intermédiaire ont pour principaux attraits :

- les richesses naturelles (réserves du delta) ;
- le patrimoine historique existant tout au long du fleuve (St Louis, Podor, Matam, Bakel, Kayes...)



St Louis



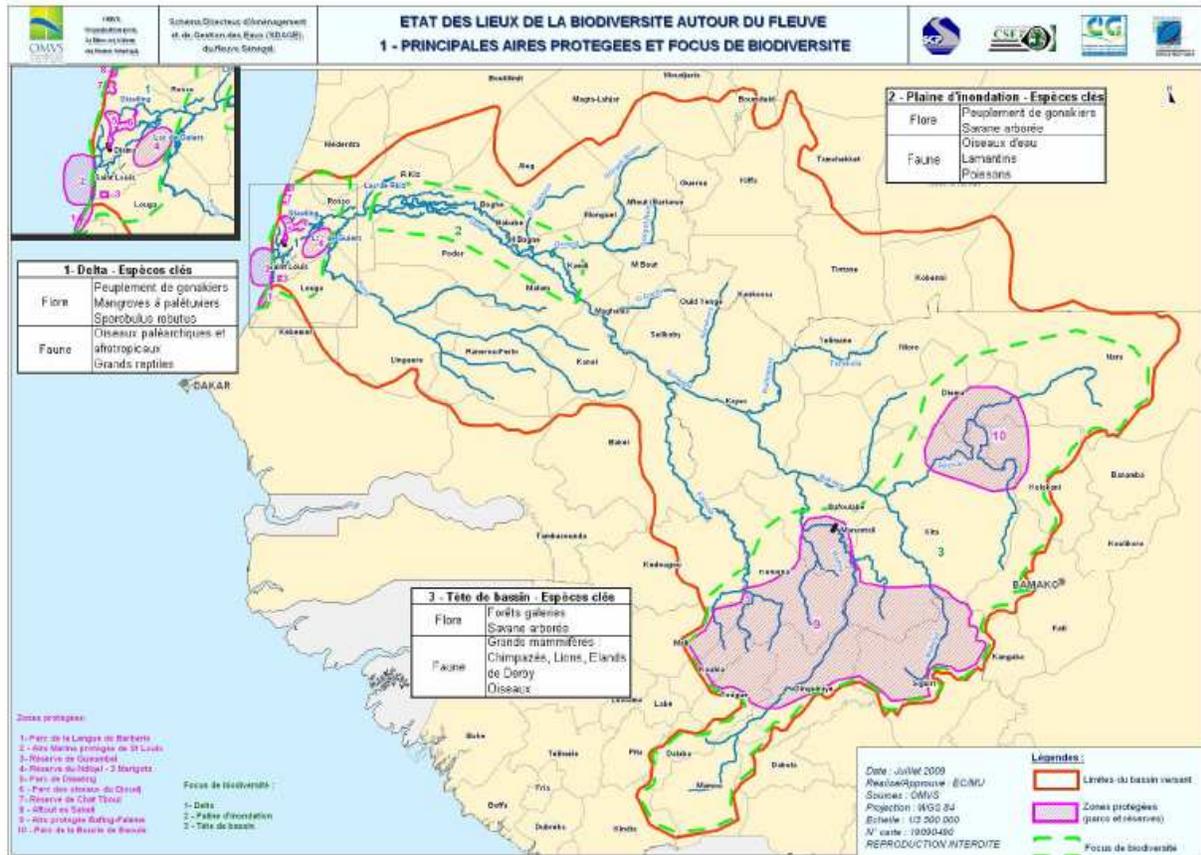
Fort de Podor

- La variété culturelle des populations de chaque côté du fleuve (Sénégal et Mauritanie) avec les Toucouleurs, les Peuls, les Maures ;
- La mer à l'embouchure du fleuve le long de la langue de Barbarie.

Notons aussi leur facilité d'accès qui existent beaucoup moins pour les autres régions du bassin.

Les régions des hauts bassins et des sous bassins sahéliens ont pour principaux attraits :

1. Les richesses naturelles, en particulier dans le haut bassin du fait d'un relief accidenté et varié et d'une végétation luxuriante (cascades et chutes d'eau...) et d'une faune dans certaines réserves très riche (parc naturel de la boucle de Baoulé ou aire protégée de bafing : chimpanzés, crocodiles, léopards, élans, oiseaux, etc. Voir carte ci-jointe des aires protégées).



2. La variété culturelle des populations (Maures, Peuls, Soninkés,).

3. Par contre elles ne bénéficient pas jusqu'à aujourd'hui d'une facilité d'accès, ce qui est leur principal handicap.

Nos propositions de développement de produits sont ciblées en fonction des atouts et des contraintes du bassin, de l'analyse de l'offre existante en 2010 et de la demande d'opérateurs, sur deux types de produits :

Les produits navigations avec :

Le produit « croisière », tel que proposé aujourd'hui par ses promoteurs doit être poursuivi, voire amplifié.

Le Bou-el-Mogdad, figure emblématique de ce produit, peut servir de locomotive pour un développement avec d'autres bateaux.

Ce bateau qui navigua pour les messageries maritimes de 1950 à 1970 entre St Louis et Kayes jouit d'un prestige remarquable et d'une forte notoriété, et le succès de sa remise en état depuis fin 2005 est à souligner.

Fonctionnant sur un produit croisière d'une semaine entre St Louis et Podor avec navigation et hébergement, ce sont désormais 30 croisières qui se déroulent de novembre à mai, soit environ 1000 clients par an. La vente se fait directement (40 % de la clientèle) auprès du voyageur de St Louis (Sahel - Découverte) ayant créé le produit et pour 60 % via des voyageurs européens. Afin d'assurer une rentabilité à ce produit et surtout être concurrentiel, celui-ci est proposé à moins de 700 € depuis St Louis et à moins de 1500 € par les « tours opérateurs ».



Fort de ce succès, il est envisagé par le même opérateur privé, en partenariat avec un voyageur spécialisé dans les produits de croisière le long des fleuves, de monter (2011) un deuxième produit croisière à partir d'un péniche aménagée à Podor (10 cabines contre 28 sur le Bou-el-Mogdad).

Le besoin de hauteur d'eau du Bou-el-Mogdad s'élève à 3 mètres (2,5 m de tirant d'eau +0,5 m de hauteur pour éviter les turbulences de fond pour les hélices).

Le produit itinérance le long du fleuve, nous paraît répondre à une logique de développement endogène, être à la mesure de ce qui peut être fait localement, et « acceptable » au regard de l'écotourisme et du tourisme responsable.



Le principe :

- Le parcours navigable se fait en bateau, type pirogue habituellement utilisée par les populations locales (des modèles adaptés peuvent être imaginés), transportant un petit groupe de touristes.
- Le bateau n'est pas fait pour y vivre pendant le temps d'une croisière, mais essentiellement pour aller d'un lieu à l'autre, où seront aménagées des étapes sur berge ou immédiatement à l'intérieur des terres dans des campements villageois (sur les modèles existants soit en Casamance soit dans le parc du Djoudj (hébergement, restauration, animation culturelle, ...)).
- A noter une première expérience lancée par l'opérateur qui possède le Bou-el-Mogdad. Il propose un circuit en pirogue aménagée à partir de Podor. Cependant cet opérateur semble insatisfait de l'aménagement de la pirogue (en particulier de son étroitesse). Tout nouveau lancement devra donc être précédé d'une bonne étude d'aménagement d'un nouveau type d'embarcation.
- Ce produit propose un peu d'aventure, mais surtout un projet qui peut réellement être pris en charge par les populations locales, si une certaine permanence dans l'exploitation est effective.
- L'intérêt réside aussi dans le fait que ce type de bateau, nécessitant un tirant d'eau très faible, peut naviguer sur une période plus longue, tout au long de l'année.

EXEMPLE DE PRODUIT ITINERANCE « FLEUVE ET MER » (8 jours)

- *1^{er} jour : Voyage arrivée St Louis*
- *2^{ème} jour : visite de St Louis (ville ancienne, marché de Ndar, quartier des pêcheurs...)*
- *3^{ème} jour : accès Podor (ou autre ville) visite + navigation vers Donaye, ile à*

Morphil

- 4^{ème} jour : Podor –Dar Salam (avec pirogue et marche de 2-3 heures)
- 5^{ème} jour : Boghé-Saldé
- 6^{ème} jour : retour St Louis avec arrêt et visite du parc du Djoudj avec nuit sur campement de la langue de Barbarie
- 7^{ème} jour : repos et nuitée campement de la langue de Barbarie
- 8^{ème} jour: retour voyage

A noter que les 3 voyageurs contactés en France ont exprimé un vif intérêt pour ce type de produit le long d'un fleuve sahélien, en complément du principal produit existant au niveau du continent africain (l'Egypte historique et le Nil en felouque).

Il allie à une navigation « tranquille », la découverte (populations Maures, Toucouleurs, Peuls au Sénégal et en Mauritanie, ...) et une demande de leur clientèle.

Du fait de l'existence d'un réceptif local prêt à monter ce type de produit, celui-ci peut être inscrit très rapidement dans les catalogues des voyageurs.

Les produits randonnées qui concerneront essentiellement le haut bassin

Autant le produit randonnée, sauf pour de petites liaisons de 2- 3 heures, semble inadapté à la vallée du fleuve (chaleur et monotonie du relief peu accidenté), autant celui-ci semble plus approprié dans le haut bassin.



Un réceptif local (Fouta trekking) l'a développé à partir de Labé en Guinée, et le produit (séjour de 8 à 15 jours) est non seulement proposé à la population d'expatriés de Guinée mais encore, depuis 5 ans, à une population étrangère via un voyageur français.

Il vise un public de randonneurs souhaitant découvrir de nouvelles contrées authentiques à côté des produits déjà existants et fortement connus (l'Atlas au Maroc ou l'Adrar et le désert en

Mauritanie). L'un de ses produits s'intitule « Fouta Djalon berceau des grands fleuves africains » et démarre de Dalaba.

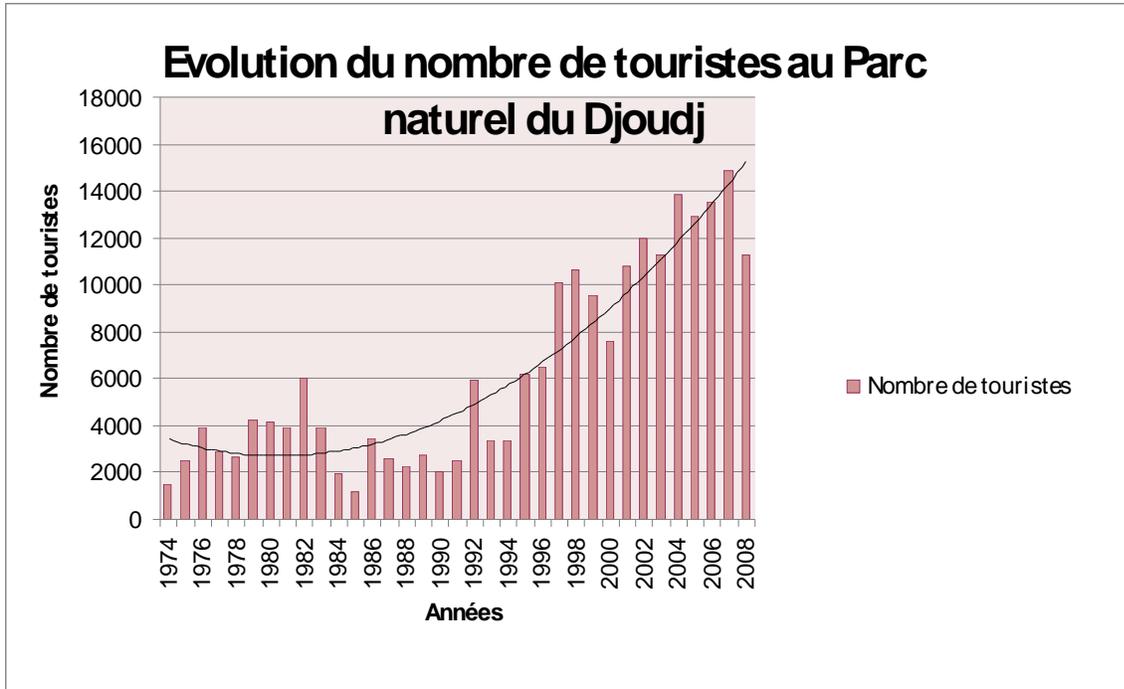
Les principaux obstacles actuels à son développement sont la liaison Conakry Labé et le coût des vols Europe-Conakry. Un séjour de 8 jours revient à 1300 €.

La mise en place de liaisons aériennes directes et régulières entre les capitales et les principales villes (entre Conakry et Labé, puis entre Bamako et Siguéri) sont des préalables indispensables au possible développement de produits randonnées dans les 15 ans à venir dans le haut du bassin.

Nous proposons également des produits « découvertes de la nature » qui concerneront avant tout les régions des parcs et réserves naturels (Mali, Guinée et Sénégal).



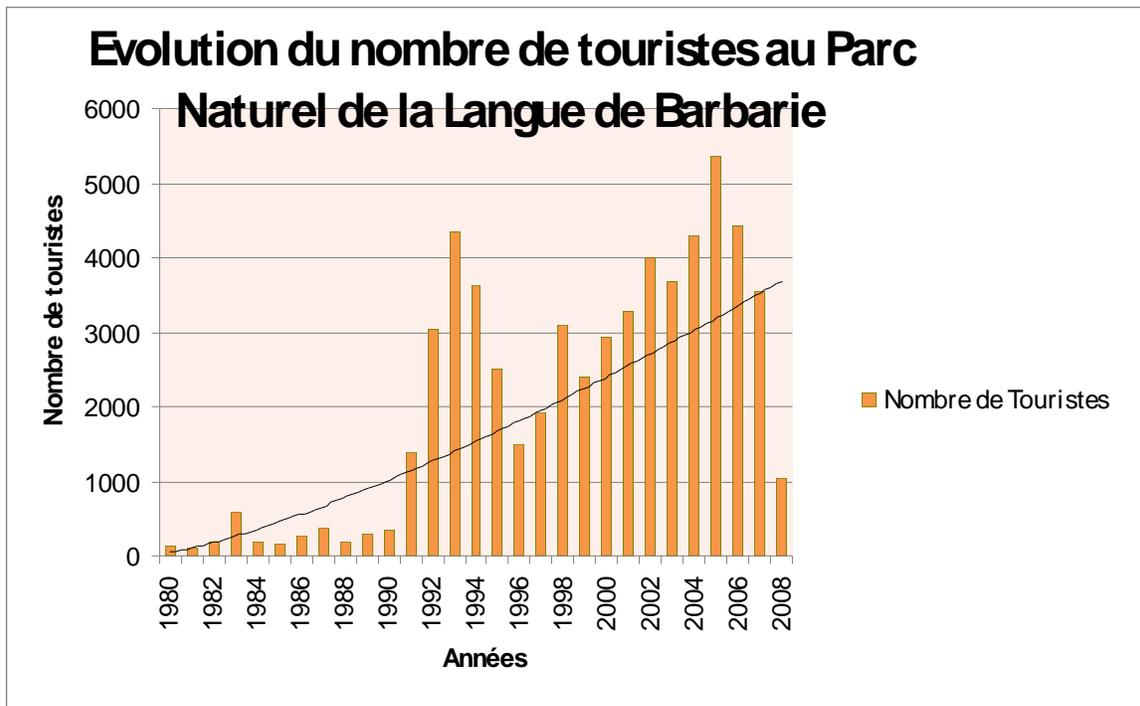
Ainsi un produit ornithologique doit pouvoir rapidement se mettre en place dès 2011 à partir de St Louis en direction du parc du Djoudj et du parc de la langue de Barbarie. Ce produit complètera le produit déjà existant et à conforter sur le Djoudj (près de 15 000 entrées en 2007) : la visite des lieux de nidification des pélicans en barques villageoises ou privées.



Source : PNOD Ministère de l'environnement et de la protection de la nature république du Sénégal



A souligner l'importance d'une gestion appropriée et maîtrisée du fleuve en fonction des besoins écologiques, qui ne peut avoir qu'une conséquence positive sur le développement du tourisme comme le montre l'évolution et la chute brutale des visites dans le parc de la langue de Barbarie suite aux modifications des 3 types hydriques (eau douce, eau saumâtre et eau salée) et donc des populations d'oiseaux (en nombre et espèces) sur l'aire du parc suite à la brèche créée sur la langue de Barbarie.



Source : conservateur PNLB Ministère de l'environnement et de la protection de la nature république du Sénégal

Parmi les produits touristiques à monter le potentiel naturel de tout le bassin peut donc servir de fil conducteur.

Nous avons cité les produits « découverte de la nature » autour et dans les parcs et réserves naturels. Nous pouvons aussi ajouter les produits cynégétiques sur ces mêmes lieux en développant les expériences existantes, telles que celle du ranch de Bango près de St Louis ou celle du ranch de keur Macéné près du parc de du Diawling en Mauritanie. Des expériences similaires existent et peuvent être développées dans la région du Falémé au Sénégal et au Mali.

Néanmoins ces produits nous ne semblent pas totalement s'inscrire dans une démarche d'écotourisme et de développement durable, nous proposons donc de les développer de façon modérée.

Quels que soient les produits touristiques envisagés, comme le souligne le rapport sur les infrastructures, le transport aérien peut et doit jouer un rôle important dans le développement économique et social du bassin.

Pour ce faire, les aéroports ou aérodromes doivent être fonctionnels. Aussi un diagnostic de l'ensemble des aérodromes doit être fait en vue de leur (ré)aménagement dans la perspective d'un développement touristique plus soutenu du bassin.

III - PROGRAMME D' ACTIONS

Les actions proposées, et quelque soit leurs échéances, présentent une cohérence d'ensemble, sachant que le développement de l'économie touristique dépend à la fois d'un environnement socio- économique favorable dont les infrastructures sont un élément clé, de l'existence d'acteurs professionnels prêts à développer des produits, et de mesures d'accompagnement soutenues (promotion, formation, etc.).

III.1 Développer les infrastructures fluviales, routières et les liaisons aériennes

Nous ne reviendrons pas sur la condition indispensable du développement des infrastructures routières et aériennes déjà évoqué plus haut et dans les chapitres du « schéma des transports et des communications ».

Nous insisterons seulement sur quelques priorités pour l'économie touristique.

En premier lieu **l'économie touristique, notamment la croisière** nécessitant des tirants d'eau (3 mètres maximum), **beneficiera des efforts engagés pour le transport fluvial de St Louis à Kayes** (permettant ainsi l'accès aux différents lieux historiques à la fois du Sénégal, de la Mauritanie et du Mali le long du fleuve).



Ecluse du barrage de Diama

La navigation de croisière, de part l'existence d'annexes pouvant transporter les touristes, ne nécessitera pas d'aménagements portuaires spécifiques. Elle bénéficiera des aménagements des ports et escales prévus pour le transport, et qui s'échelonnent le long du fleuve entre Saint-Louis et Kayes.

Parallèlement le **balisage complet du chenal de navigation** entre St Louis et Kayes est une priorité absolue.

De même sur la partie amont, au-delà de Kayes des pontons doivent être prévus pour les embarcations légères et les pirogues (des équipements peuvent progressivement être mis en place dans le cadre d'un programme pluriannuel).

Nous réitérons la nécessité absolue du développement des **liaisons aériennes avec 2 volets** :

A court terme (2011-2014) :

L'équipement d'aéroports servant de points de liaisons primordiaux :

- St Louis avec des possibilités de liaisons internationales dès 2011.
- Kayes (en cours de construction) avec des liaisons sur Bamako, voire sur l'international.
- L'utilisation de l'aéroport de Labé pour le développement du tourisme dans le haut bassin Guinéen.

Dès à présent, la valorisation des infrastructures existantes doit s'organiser pour créer avec les compagnies régionales et avec l'implication des réceptifs locaux (notamment en terme de promotion) des liaisons régulières interrégionales et internationales (St Louis-Europe et St Louis-Maroc).

A moyen terme (2015-2020) :

- La construction de l'aéroport de Siguiri pour renforcer les dessertes du haut bassin.
- La construction de l'aéroport de Bogué permettant une desserte sahélienne et de la rive Mauritanienne du fleuve.
Notons aussi pour la partie Mauritanienne que des liaisons via Nouakchott ne sont pas à exclure vue la rapidité de la liaison routière existant entre la capitale Mauritanienne et Rosso.

III.2 Développer et créer des produits touristiques

Nous avons décrit plus haut les 3 types de produits principaux à développer à court et moyen terme (2011-2013) : le produit « croisière », le produit itinérance le long du fleuve et le produit randonnées. Ils doivent être à coté de produits secs (hébergements), le fer de lance d'une dynamisation d'une économie touristique durable impliquant fortement à la fois les professionnels et la population locale.

La réussite à moyen terme de leur mise en œuvre doit servir d'exemple pour le montage de produits des régions aujourd'hui enclavés qui à moyen ou longue échéance (2015 et au-delà) bénéficieront d'un désenclavement aérien.

Ce montage doit avoir pour base les réceptifs, voyagistes et agences locales qui pourront être accompagnés par **la création d'une équipe technique, une Agence de Développement Touristique du bassin du Fleuve Sénégal**, composée de quelques techniciens (de 2 à 4 maximum, chacun plutôt affecté à un pays mais travaillant en équipe), rattachée à l'OMVS ou à une structure de développement national ou régional.

Le coût d'une équipe de 4 personnes est estimé à 40 000 000 FCFA par an. (61 000 €).

Ces techniciens auront une mission de montage des produits, d'animation et d'accompagnement des opérateurs locaux (hébergeurs, voyagistes, guides et villageois mettant en place des structures d'accueil).

Cette équipe sera basée sur le terrain, dans le bassin du fleuve Sénégal.

Outre l'hébergement (hôtels, gîtes, chambres d'hôtes) dont est pourvu la vallée, mais qu'on devra encourager dans les villes nouvellement pourvus d'aéroports, nous proposons **l'appui via un programme pluriannuel**, avec la recherche de financements nationaux et de fonds internationaux, **de campements villageois** à base de cases ou tentes traditionnelles avec un confort minimum (cases de deux à cinq lits et douches et WC communs), gérés par les villageois de manière collective. Ce type d'accueil traditionnel, qui a notamment été bien développé en Casamance, permet un réel contact entre les voyageurs et la population qui elle en tire un revenu pour des équipements sociaux et locaux. Citons aussi l'initiative du campement de Njagabbar situé à 800 mètres du Parc National des Oiseaux du Djoudj, géré par les villageois vivant autour du parc.

III.3 Formation des acteurs

Un programme de formation doit accompagner le développement des produits touristiques.

Il pourra être monté de façon collective par l'équipe technique mentionnée plus haut avec l'appui de professionnels locaux (agences locales, syndicats d'initiative, ministères du tourisme) et externes ayant une très forte compétence dans l'organisation de produits et une excellente connaissance du marché touristique africain.

Ce programme devra intégrer au maximum les principes de formation-développement basés sur le montage et l'organisation des projets des acteurs eux-mêmes, enrichis de la connaissance des marchés, de la demande et des modes d'organisation.

Ce programme se décomposera en formations spécifiques adaptées aux agences locales, aux hébergeurs, guides et accompagnateurs et villageois.

Des passerelles devront être établies entre ces différents publics au cours de leur cursus de formation.

Ainsi les accompagnateurs outre une formation aux langues étrangères devront acquérir des connaissances en histoire, culture, vie locale, agriculture et économie locale, environnement et écologie.

Le coût annuel de 10 formations de 8 à 10 jours (pour 20 à 30 stagiaires) est estimé à 10 000 000 FCFA par an (15 000 €).

III.4 Promotion commercialisation

Il nous paraît indispensable de souligner le **rôle fondamental des états** dans le développement touristique à plusieurs titres.

Ils ont une action capitale à mener pour faciliter l'accès des touristes dans leur pays à travers la simplicité des obligations administratives aux frontières et par la sécurisation des aéroports et sites visités.

La première image à l'entrée d'un pays est celle qui marque définitivement l'esprit du voyageur, autant que cela soit celle de l'accueil !

Les ministères du tourisme ont fortement conscience de cette nécessité, reste parfois à convaincre leurs collègues chargés de la sécurité !

Pour les 4 pays il y a lieu de souligner l'existence de peu de sites internet de niveau national destinés au tourisme, et ceux officiels existant sont en construction ou fort peu fournis. Il y a donc un effort consistant dans le domaine à fournir.

Parallèlement devront être encouragées et mise en place, avec le soutien des collectivités locales, **des campagnes de sensibilisation à la propreté et de nettoyage**.

Les déchets et débris jonchant les sites visités sont néfastes à l'image laissée aux visiteurs de nos pays.

Cette sensibilisation concernera bien évidemment les villageois concernés dans le cadre de leurs formations.

Ensuite la promotion des pays et des destinations telles que le bassin du fleuve Sénégal, passe par une implication forte des états aussi bien à l'international que dans les mesures prises sur leur territoire (pour faciliter les déplacements et la sécurité des voyageurs).

La participation conjointe à l'instigation de l'OMVS des acteurs du bassin aux salons internationaux (sur des stands communs) sera progressivement mise en place et accompagnée.

Cela pourra concerner aussi bien quelques salons à l'étranger que les salons dans les 4 pays, comme le salon du tourisme (TCCAA) de Dakar.

Un budget minimal de promotion de plus de 50 000 € serait souhaitable (environ 33 000 000 FCFA).

Un suivi précis de la commercialisation (organisationnel et statistique) des produits spécifiques au bassin devra être assuré par l'équipe technique du tourisme mis en place, à la fois auprès des agences, syndicat d'initiatives et voyagistes locaux que des organisateurs de voyage étrangers impliqués dans le montage et la vente des produits du bassin.

Afin de renforcer l'impact du développement touristique sur le bassin **des échanges entre les outils de promotion locaux existants** seront encouragés. Des rencontres régulières entre syndicats d'initiative ou offices du tourisme seront mises en place (l'exemple d'une rencontre entre les syndicats d'initiative de Tombouctou et St Louis doit pouvoir être reproduit à l'échelle du bassin).

Le coût de telles rencontres est limité, mais l'impact en termes d'échanges et de création d'une entité, la destination « bassin du fleuve Sénégal », indéniable.

III.5 Évaluation

Les acteurs locaux comme les acteurs nationaux manquent de chiffres et surtout d'éléments qualitatifs du secteur touristique.

Il nous paraît indispensable qu'avant de développer de nouveaux produits, des outils de suivi des produits et de retour clients soient mis en place et régulièrement analysés, afin d'identifier des points d'amélioration.

Ainsi un début de démarche qualité sera enclenchée.

De même il paraît indispensable qu'un suivi de la concurrence sur des produits similaires à ceux mis en place soit assuré.

III.6 Démarche qualité

Il est proposé d'établir sur le bassin du fleuve Sénégal avec les acteurs et opérateurs touristiques **une charte qualité du tourisme durable** (un exemple de charte mis en place par des voyageurs spécialisés dans les produits randonnées ou croisières fluviales est fourni en annexe).

Cette démarche pourra se dérouler en plusieurs phases :

- 2011 : Établissement des critères ou cibles du développement durable pour l'économie touristique du bassin.
Sensibilisation des acteurs.
- 2012 : Test pour quelques produits et implication des acteurs concernés dans la démarche et engagement en vue de l'obtention d'une certification.
- 2013 : Bilan-évaluation du test, actions correctives et obtention de la certification.
- 2014 – 2015 : Extension de la démarche.
- Au-delà de 2015 : Généralisation de la démarche.

CONCLUSION

Le bassin du fleuve Sénégal bénéficie d'atouts indéniables pour un développement de son économie touristique dans les 15 ans à venir malgré les 2 principaux obstacles que sont l'accessibilité aérienne et l'insécurité pouvant exister dans les 4 pays du bassin du fleuve Sénégal.

Dans le cadre du SDAGE, l'OMVS peut jouer un rôle fédérateur pour une destination faisant abstraction des frontières.

Le schéma proposé, de par sa complémentarité des autres composantes du SDAGE, en particulier du volet transport et du volet environnement, nécessite peu d'engagements financiers en termes d'investissements physiques (campements).

Il nécessite un investissement humain capable, à travers notamment la création d'une équipe technique, le soutien à la promotion et la formation des acteurs, de fédérer les acteurs locaux et nationaux pour le développement économique et durable de la région du bassin du fleuve Sénégal.

ANNEXES

PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES DE LA VALLEE DU FLEUVE SENEGAL

(Liste non exhaustive et donc partielle, prenant en compte les lieux les plus significatifs en terme de potentiel d'attrait et de développement de l'économie touristique : sites naturelles remarquables, sites historiques, lieux d'hébergements existants,...)

La ville de St Louis et la langue de Barbarie : principal site touristique de la vallée, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, bénéficiant de nombreux atouts, et donc lieu incontournable pour qui souhaite développer le tourisme dans la région du fleuve. Les principaux atouts de St Louis sont son histoire, son patrimoine architectural, ses paysages à partir de la ville et de la langue de barbarie, ses capacités d'accueil, ses festivités, le bord de mer à proximité immédiate, sans oublier sa facilité d'accès à partir de Dakar ou via son aéroport. Le syndicat d'initiative estime le nombre de visiteurs de la région de St Louis à environ 50 000 par an (base 2009) pour une moyenne de 2,5 à 3 nuitées par voyageur. Ces chiffres peuvent facilement et rapidement être doublés du fait du nombre d'hébergements existants par une politique commerciale plus offensive auprès des principaux voyagistes ayant déjà en 2010 le Sénégal et St Louis comme destination (Fram, Jet-Tour, Nouvelles Frontières, Africa travel Group, etc.).

Le parc national de la langue de Barbarie (2000 ha) pour sa richesse naturelle en particulier en oiseaux, bien qu'il soit en péril du fait des changements des flux hydriques depuis le creusement du canal de délestage fin 2003 (cf. courbe d'évolution du nombre de touriste mentionnée plus haut).

Le parc naturel protégé du Diawling (16000 ha) , disposant du forte richesse ornithologique et sur lequel peut se développer comme sur le Djoudj des produits touristiques de découverte de la nature et quelques produits de tourisme cynégétique (possibilité à partir du campement de Keur Macéné).

Le parc national du Djoudj (16000 ha) à la richesse ornithologique unique, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, à l'écosystème parfaitement géré et dont le potentiel d'accueil touristique peut aller au-delà de la simple visite des lieux de nidification des pélicans par la mise en place de produits touristiques « nature ».

Le fleuve navigable et ses escales historiques et culturelles de St Louis à Bakel : les villes de Rosso, Richard Toll, Dagana, Podor, l'île à Morphil, Matam et Bakel, puis Kayes. Ces escales peuvent être complétées par des visites de la mosquée de Guédé et du mausolée de Wouro Madiyou dans les environs de Podor, et par un circuit autour du lac de Guiers, par la rencontre de villageois sur les 2 rives du fleuve et la visite de certains marchés (Thilé Boubakar par exemple).

Kayes ancienne capitale du Soudan français riche de son histoire et sa région remarquable pour ses paysages **avec le site des chutes du Félou** le long du fleuve à 16km de Kayes, et la ville de Médine à 12 km de Kayes ayant pour atout son passé historique colonial. Les aménagements hydrauliques à hauteur des chutes de Félou devront prendre en compte la qualité naturelle et paysagère du site et donc maintenir son « potentiel touristique ».

La **Boucle du Baoulé** dans le sud-ouest du Mali. Le Baoulé, affluent du fleuve Sénégal, forme une boucle et la présence de nombreux points d'eau permanents attire une faune diversifiée, notamment pendant la saison sèche, d'octobre à mai. La réserve de la Boucle du Baoulé a été créée en 1982. Elle comprend le Parc national de la Boucle du Baoulé et les réserves naturelles

adjacentes constituées de forêts classées constituant ainsi un lieu privilégié pour un tourisme de découverte de la nature, handicapé aujourd'hui en 2010 par les difficultés d'accès.

La région naturelle du Bafing et le site du barrage de Manantali sont à mentionner, malgré un accès difficile, pour la qualité des paysages et de la faune sauvage. Les projets de circuits de découverte dans ce secteur seront à encourager.

Toute **la région du Fouta Djallon** en Guinée doit être citée du fait de son potentiel à la fois culturel (culture Peul) et naturel (paysage, relief accidenté et nombreuses chutes d'eau) pour des produits d'itinérances et de randonnées à mettre en place à partir de la ville de Labé (accès par liaison aérienne).

PRINCIPALES PERSONNES RESSOURCES DE LA MISSION DE MAI 2010 AU SENEGAL

M.SENTAC dirigeant fondateur de « Fleuves du monde », voyageur spécialisé dans l'organisation de voyages de croisière fluviale dans le monde dont les fleuves Niger, Nil, Mekong, etc.

Me Chantal MORTIER, directrice « Afrique » chez le voyageur « Terres d'aventure »

Me Christine COUMET, chef de produit « Afrique » chez le voyageur « La Balaguère »

M. Moussa SALL, natural resources management CSE Sénégal

M. CISSE, directeur du syndicat d'initiative de la ville de St Louis

M. Jean-Jacques BANCAL, fondateur et dirigeant de la société « Sahel découverte », organisatrice de voyages le long de la vallée du fleuve Sénégal (dont les croisières sur le Bou el Mogdad)

M. Mamadou SIDIBE, conservateur-directeur des parcs nationaux du Djoudj et de la langue de Barbarie

Exposants (voyageurs, offices et syndicat d'initiative) au salon international du tourisme de Dakar mai 2010

Bibliographie et Principaux sites web visités :

Site officiel du ministère du commerce de l'artisanat et du tourisme de Mauritanie

Site officiel de l'office national du tourisme de Mauritanie

Site officiel du ministère du tourisme et de l'artisanat du Sénégal

Site officiel du ministère de l'artisanat et du tourisme du Mali

Sites des principales compagnies aériennes et charters spécialisés vers les destinations de l'Afrique de l'ouest à partir de l'Europe (compagnies françaises, belges, marocaines, africaines et Air Afrique)

Sites d'organismes de voyage non cités plus haut : Nouvelles frontières, voyageurs en Afrique, point Afrique voyages, comptoir d'Afrique, ...

Divers guides touristiques du Sénégal et de l'Afrique de l'ouest (Hachette, Gallimard, Guides du routard, etc.)

Exemple de charte de qualité de voyageurs spécialisés dans les produits randonnées ou croisières fluviales



La certification "**Agir pour un Tourisme Responsable**" est attribuée par l'organisme "Afnor Certification" sur la base d'un "Référentiel" (un cahier des charges) recensant 25 critères décrits au Journal officiel du 16 mars 2007.

Ces critères peuvent se résumer à **quatre engagements majeurs** :

1. **Vis à vis du client** : fournir une information claire et transparente, le sensibiliser au tourisme responsable, (diffusion de la charte éthique du voyageur), l'informer sur le respect de l'environnement, du patrimoine, des cultures locales, et prendre en compte ses observations à ce sujet
2. **Dans le pays de destination**, privilégier le recrutement local, former et sensibiliser les équipes au tourisme responsable, s'engager envers les prestataires dans une relation durable, et soutenir activement et financièrement le développement local.
3. **Localement**, avec les prestataires : au plan social, respecter des conditions de travail correctes pour les employés, et mettre en place une politique de gestion des déchets et des ressources naturelles. Ces conditions sont définies pays par pays par ATR.
4. Appliquer ces règles **au sein de l'entreprise** : former le personnel au tourisme responsable, manager par la communication, avoir un système de partage de la valeur ajoutée et appliquer une politique de gestion environnementale.



Ce sont essentiellement des voyageurs de taille petite à moyenne.
Tous organisent **des voyages "qui ont du sens"**, souvent à caractère **thématique**.

Les membres certifiés :

Ce sont ceux qui ont été audités par l'AFNOR Certification et ont obtenu, au vu de notre [référentiel](#), la certification de service "**Agir Pour un Tourisme Responsable (ATR)**".

A ce jour (14/04/2010), **13** membres ont obtenu cette certification :



Allibert. Membre fondateur. Tourisme d'Aventure.

✦ www.allibert-trekking.com



Atalante. Membre fondateur. Tourisme d'Aventure.

✦ www.atalante.fr



Cavaliers du Monde. Tourisme équestre.

✦ www.cavaliers-du-monde.com



Chamina. Membre fondateur. Tourisme d'Aventure.

✦ www.chamina-voyages.com



Comptoir des voyages. Membre depuis janvier 2009. Voyages à la carte.

✦ www.comptoir.fr



La Balaguère. Membre fondateur. Tourisme d'Aventure.

✦ www.labalaguere.com



Nomade. Voyages d'Aventure.

✦ www.nomade-aventure.com



Sans Frontières. Association de tourisme éducatif pour adolescents.

✦ www.sans-frontieres.fr



Terres d'Aventure. Membre fondateur. Tourisme d'Aventure.

✦ www.terdav.com



Nouveau Certifié ! Terre Voyages. Voyages à la carte.

✦ www.terre-voyages.com/



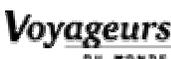
Tirawa. Voyages d'Aventure.

✦ www.tirawa.com



Voyager Autrement. Voyages solidaires.

✦ www.voyager-autrement.fr



Voyageurs du Monde. Voyages à la carte.

 www.vdm.com

Les membres en cours de certification :



Clubaventure. Membre fondateur. Tourisme d'Aventure.

 www.clubaventure.fr



Escursia. Les Voyages de découverte de la nature, et de l'écotourisme, pour aller plus loin dans la découverte et dans la connaissance.

 www.escursia.fr



Nouveau Membre ! In Terra Corsa. Activités de pleine nature en Corse.

 www.interracorsa.fr



Nouvelles Frontières Aventure. Tourisme d'Aventure.

 www.nouvelles-frontieres.fr/randonnee_trekking



Sindbad Voyages. Voyages à la carte.

 www.sindbad-voyages.com



Zigo tours. Voyages pour adolescents

