

TUNISIA 365

Résumé académique de référence

Projet stratégique national de connectivité aérienne,
de redynamisation touristique, économique
et territoriale de la Tunisie

Conception et auteur

Jamel DOURA

Chercheur et penseur en planification stratégique des États

Arbitre international

Tunisie | 2026

Notice bibliographique et statut du document

Titre	TUNISIA 365 - Projet stratégique national de connectivité aérienne, de redynamisation touristique, économique et territoriale de la Tunisie
Nature	Résumé académique de référence du document fondateur V1.0
Auteur	Jamel Doura
Année	2026
Pays	République tunisienne
Protection	Attestation OTDAV n° 1816 ; dépôt n° 489-01-12-08-2026, effectué le 12 août 2026 ; support déclaré : 17 pages A4
Source primaire	Doura, Jamel. TUNISIA 365 - Document fondateur, version V1.0, août 2026.
Document complémentaire	Note stratégique relative aux infrastructures, à l'accessibilité et à la connectivité territoriale, 2 septembre 2026.
Adresse de référence	https://jamel-doura.tn
Citation suggérée	Doura, J. (2026). TUNISIA 365 : projet stratégique national de connectivité aérienne, de redynamisation touristique, économique et territoriale de la Tunisie. Résumé académique de référence.

Ce fichier présente de manière autonome l'architecture intellectuelle de TUNISIA 365. Il ne remplace ni le corpus fondateur déposé ni les études sectorielles nécessaires à l'instruction publique. Il ne constitue pas davantage une étude de faisabilité, une programmation budgétaire ou une prévision économique.

Résumé

TUNISIA 365 propose une architecture nationale intégrée destinée à convertir la proximité géographique de la Tunisie avec l'Europe en accessibilité économique réelle, puis en valeur durablement captée et distribuée dans les territoires. Le projet ne réduit pas la politique touristique à l'augmentation des arrivées. Il articule connectivité aérienne, capacités d'accueil, mobilité terrestre, diaspora, événementiel, tourisme médical, production locale, emploi, investissement, fiscalité et devises au sein d'une même chaîne causale. Son principe directeur est le suivant : l'avion apporte le flux ; l'économie tunisienne doit ensuite capter, transformer et territorialiser sa valeur. Le modèle introduit six instruments conceptuels - CNATE, VETV, VTC, AEGST, IPLA et IIT - afin de comparer les corridors, mesurer la capacité réellement mobilisable, distinguer dépense brute et valeur nationale conservée, et apprécier les effets territoriaux. La mise en œuvre repose sur neuf plateformes aéroportuaires à étudier, une programmation annuelle des produits et événements, une gouvernance interministérielle et une feuille de route expérimentale 2027-2035. Les scénarios de croissance demeurent des hypothèses de simulation ; toute décision exige des données publiques vérifiées, une calibration empirique et une évaluation indépendante.

Mots-clés

TUNISIA 365 ; connectivité aérienne ; tourisme annuel ; désaisonnalisation ; développement territorial ; diaspora ; capacité d'accueil ; valeur économique du visiteur ; corridors aéroportuaires ; gouvernance interministérielle ; planification stratégique ; Tunisie.

1. Problème public et proposition stratégique

La Tunisie dispose d'aéroports internationaux, d'une capacité touristique significative, d'une proximité rare avec plusieurs bassins européens, d'une diaspora structurante, d'une offre médicale privée, d'un patrimoine dense et d'activités culturelles, sportives et naturelles réparties sur le territoire. La faiblesse centrale n'est donc pas l'absence de ressources ; elle réside dans leur connexion insuffisante au sein d'un système économique commun.

La question fondatrice est précise : comment transformer la proximité géographique avec l'Europe en avantage économique structurel, permanent et territorialement distribué ? Une distance aérienne courte ne produit aucun avantage si l'offre est rare, chère, saisonnière ou mal reliée aux destinations finales. TUNISIA 365 traite ainsi l'accessibilité comme une chaîne complète, depuis le bassin de départ européen jusqu'au territoire tunisien où se créent les nuitées, les achats, les services et l'emploi.

Chaîne de création de valeur

Connectivité aérienne	Visiteurs et séjours	Consommation locale	Emploi et investissement	Fiscalité et devises
--------------------------	-------------------------	------------------------	-----------------------------	-------------------------

Cette chaîne n'est pas automatique. Sa performance dépend de la durée du séjour, de la fréquence de retour, du panier de consommation, de la part de production tunisienne dans les services achetés et du nombre de territoires capables de recevoir le flux. Une politique fondée uniquement sur le volume des arrivées peut donc produire une lecture trompeuse de la valeur réellement créée.

Hypothèse fondatrice

Une augmentation économiquement soutenable de la connectivité aérienne, associée à une meilleure utilisation des capacités d'accueil et à une offre disponible douze mois sur douze, peut produire un effet multiplicateur dépassant le seul secteur touristique. Cette hypothèse doit cependant être testée corridor par corridor : une ligne marginale pour une compagnie peut créer des externalités territoriales importantes, tandis qu'une ligne fréquentée peut conserver une faible valeur nationale si les fuites économiques sont élevées.

Position méthodologique

- Ne pas confondre proximité géographique et accessibilité économique.
- Ne pas confondre nombre de visiteurs, dépense totale et valeur tunisienne captée.
- Ne pas annoncer de corridors avant d'avoir établi demande, coûts, capacité d'accueil et contraintes.
- Réactiver les capacités viables avant de reconstruire systématiquement.
- Soumettre chaque donnée au statut [V] Vérifiée, [C] À confirmer ou [H] Hypothèse.

2. Architecture territoriale et saisonnière

Les neuf portes aériennes à étudier

Le diagnostic initial retient neuf plateformes internationales : Tunis-Carthage, Enfidha-Hammamet, Monastir-Habib Bourguiba, Djerba-Zarzis, Sfax-Thyna, Tozeur-Nefta, Tabarka-Aïn Draham, Gabès-Matmata et Gafsa-Ksar. Leur inscription dans le modèle ne signifie ni priorité automatique ni programmation de lignes. Chaque aéroport doit être analysé comme une porte d'entrée vers un bassin territorial possédant plusieurs destinations et plusieurs produits.

Doctrine territoriale	1 aéroport -> 1 bassin territorial -> plusieurs destinations -> plusieurs produits -> 365 jours
Unité d'analyse	Couple bassin européen i <-> aéroport tunisien j, prolongé jusqu'aux destinations finales
Critères initiaux	Population accessible, pouvoir d'achat, diaspora/VFR, propension au voyage, concurrence, coûts, attractivité, événementiel et saisonnalité

La diaspora comme socle de mobilité

La diaspora tunisienne constitue une demande internationale endogène. La demande d'une route doit agréger tourisme, visites familiales et amicales (VFR), études, affaires et événementiel. Le projet prévoit une cartographie reliant lieu de résidence, aéroport européen accessible, origine ou destination tunisienne et plateforme tunisienne optimale.

Une activité sur douze mois

Période	Produits prioritaires à tester
Novembre - février	Seniors, médical, thalassothérapie, golf, Sahara, séjours longs, MICE
Mars - mai	Patrimoine, nature, circuits, randonnée, Sahara, manifestations culturelles et sportives
Juin - août	Balnéaire, familles, diaspora, festivals
Septembre - octobre	Bien-être, gastronomie, sport, culture, affaires et congrès

Le calendrier événementiel devient une variable économique mesurable : événement -> billets -> nuitées -> restauration -> transport -> commerce. Cette logique impose de programmer, commercialiser et évaluer les événements en fonction de leur capacité réelle à générer des flux additionnels, notamment en basse et moyenne saison.

3. Instruments conceptuels et décisionnels

TUNISIA 365 formalise plusieurs instruments. Ils constituent des structures conceptuelles initiales ; leurs coefficients et méthodes de mesure doivent être calibrés avant toute utilisation prédictive.

Instrument	Objet	Structure	Usage
CNATE	Capacité nationale d'accueil touristique élargie	$H + MH + GR + HA + CR$	Distingue la capacité immédiate de la capacité potentielle ou réactivable.
VETV	Valeur économique totale du visiteur	$H + R + T + L + C + S + M + A$	Agrège hébergement, restauration, transport, loisirs, commerce, services, médical et produits locaux.
VTC	Valeur tunisienne captée	$D \times \alpha$	Mesure la part de la dépense effectivement conservée dans l'économie nationale.
AEGST	Avantage économique global du séjour tunisien	Somme des écarts de prix comparables	Compare l'avantage de coût, dans les limites juridiques et douanières applicables.
IPLA	Indice de potentiel de ligne aérienne	Score pondéré bénéfices - coûts - concurrence	Classe les couples de marchés A, B, C ou D après calibration empirique.
IIT	Indice d'impact territorial	$f(N, D, VTC, E, S, G)$	Compare nuitées, dépenses, emplois, désaisonnalisation et dispersion géographique.

Matrice d'une nouvelle ligne

Chaque corridor doit documenter : origine européenne, bassin de population, diaspora/VFR, destination tunisienne, territoires desservis, temps de vol, offre existante, compagnies potentielles, coût estimé de rotation, prix cible, seuil de remplissage, capacité d'accueil, produits, événements, tourisme médical, concurrence, VETV, VTC, IPLA, IIT, risques et décision motivée.

Principe d'intervention publique

Le projet ne doit pas devenir un mécanisme permanent de subvention aux compagnies. Tout partage public du risque de lancement doit être temporaire, transparent, juridiquement compatible et conditionné par une règle d'efficience : la valeur publique additionnelle attendue doit dépasser le coût public total, sous réserve d'une attribution prudente des effets.

4. Gouvernance, expérimentation et évaluation

Architecture de gouvernance

Niveau	Fonction
Conseil stratégique national	Arbitrage politique, cohérence interministérielle et validation des orientations
Comité exécutif	Instruction technique, données, scénarios, marchés, mobilité et indicateurs
Cellules territoriales	Diagnostic des bassins aéroportuaires, capacités locales, projets et contraintes
Évaluation indépendante	Contrôle des résultats, de l'attribution, des coûts et des effets sociaux et environnementaux

Feuille de route 2027-2035

Phase 0 - 2026

Conception, protection intellectuelle, audit statistique, benchmark, base de données.

Phase 1 - 2027

Expérimentation sur un nombre limité de corridors et deux ou trois bassins présentant des capacités disponibles.

Phase 2 - 2028-2029

Évaluation des résultats réels : remplissage, saisonnalité, VETV, VTC et impact territorial.

Phase 3 - 2030-2032

Extension multi-marchés et diversification des produits après validation.

Phase 4 - 2033-2035

Consolidation et optimisation de la valeur, sans recherche mécanique de volumes.

Scénarios : hypothèses, non prévisions

Le document fondateur prévoit trois scénarios exploratoires : +2 millions, +5 millions et +10 millions de visiteurs par an. Ils sont explicitement classés [H]. Leur examen doit intégrer sièges, rotations, remplissage, nuitées, capacité d'accueil, investissement, valeur captée, emploi, fiscalité, devises, eau, énergie, déchets, mobilité terrestre, émissions et capacité environnementale. Aucun de ces volumes ne peut être présenté comme un objectif validé avant simulation et expertise publiques.

Tableau de bord minimal

Connectivité internationale ; taux de remplissage ; prix moyen d'accès ; arrivées ; nuitées ; durée moyenne ; VETV ; VTC ; CNATE immédiate et potentielle ; saisonnalité ; emplois ; investissements ; devises ; fiscalité ; dispersion territoriale ; consommation d'eau et d'énergie. La question politique centrale demeure : combien de valeur durable la Tunisie crée-t-elle par visiteur ?

5. Limites, risques et programme de recherche

TUNISIA 365 est un cadre de conception stratégique. Sa force réside dans l'intégration des variables et dans la possibilité de soumettre les choix à des critères explicites. Sa faiblesse potentielle serait de transformer trop tôt l'architecture en catalogue de lignes, de travaux ou de chiffres. La robustesse du projet dépend donc de la séparation entre proposition conceptuelle, données observées, simulations et décision publique.

Principaux risques à tester

- Risque aérien : demande surestimée, coûts de rotation, dépendance à un opérateur ou concurrence accrue.
- Risque hôtelier : capacité déclarée mais non opérationnelle, qualité insuffisante ou réactivation non viable.
- Risque institutionnel : fragmentation des responsabilités et faiblesse de la gouvernance des données.
- Risque territorial : concentration des gains sur quelques zones ou simple déplacement des flux.
- Risque environnemental : pression sur l'eau, l'énergie, les déchets, la mobilité et les écosystèmes.
- Risque social : emploi précaire, inflation locale ou faible appropriation par les habitants.
- Risque d'attribution : imputer au projet des effets produits par les prix, la conjoncture ou d'autres politiques.

Questions de recherche prioritaires

- Quels bassins européens présentent une demande additionnelle réellement accessible et non seulement théorique ?
- Quels corridors maximisent la valeur tunisienne captée plutôt que le seul nombre d'arrivées ?
- Quelle capacité d'accueil peut être mobilisée immédiatement, et à quel coût de réactivation ?
- Quels effets peuvent être attribués à la connectivité après contrôle de la conjoncture et de l'offre touristique ?
- Quel compromis entre valeur économique, cohésion territoriale et capacité environnementale ?

Données nécessaires

L'instruction exige des données officielles sur les flux aériens, la structure des coûts, les marchés européens, la diaspora, les capacités d'hébergement réellement opérationnelles, la fréquentation, les dépenses, la valeur ajoutée, l'emploi, la fiscalité, les investissements, la mobilité terrestre, les infrastructures, l'eau, l'énergie et les contraintes environnementales. Chaque source doit conserver organisme producteur, définition, année et date de consultation.

Conclusion

TUNISIA 365 reformule la politique de connectivité comme une politique de création et de territorialisation de valeur. Le projet ne postule pas que davantage de vols produiront mécaniquement davantage de développement. Il propose les instruments permettant de vérifier quand, où et sous quelles conditions cette relation peut devenir soutenable. Sa mise à l'épreuve doit commencer par un nombre restreint de corridors, des données contrôlées et une évaluation capable d'écarter les hypothèses non confirmées.