



**Université A .MIRA- Bejaïa**

**Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de  
Gestion**

**Département des Sciences économiques**

## **Mémoire**

**En vu de l'obtention du diplôme de Master en Sciences  
Economiques**

**Option : Economie de Développement**

## **Thème**

**Contribution de transport au développement du tourisme  
durable et local : cas de la ville de Bejaia**

**Présenté par :**

**Mr. KEBAB M<sup>d</sup> Saïd**

**Mr. HAMMACHE Sofiane**

**Sous l'encadrement : Dr. Belkhiri Aimadedine**

**Devant le jury composé de :**

- **président: NAIT CHABANE Abdellattif**
- **examineur: BIATOUR Lhocine**
- **rapporteur: BELKHIRI Aimadedine**

**Année Universitaire : 2017-2018**

# Remerciements

*Avant de commencer, nous tenons à remercier « le bon Dieu » de nous avoir donné la santé, le courage et la volonté pour réaliser notre rêve et de mener à terme ce travail.*

*Nous présentons nos sincères remerciements à notre promoteur **M. BELKHIRI Aimadédine** pour son aide, ses précieux conseils, et son suivi qu'il nous a prodigués tout au long de notre recherche.*

*Notre reconnaissance aux membres de jury qui ont fait l'honneur d'évaluer et de critiquer objectivement ce travail, et leurs pertinentes remarques sont des véritables clés de l'amélioration de sa qualité.*

*Enfin, nos remerciements vont aussi à toutes les personnes qui nous ont aidées de près ou de loin à la réalisation de ce travail.*

# Dédicaces

*Ce travail est le fruit de nos efforts que je tiens à  
dédier :*

- ✓ *A mes très chers parents qui ont attendus est  
espérée ma réussite, je leur témoigne mon  
respect profond de connaissances pour tous ce  
qu'ils ont faits pour moi et à qui je ne rendrai  
jamais assez.*
- ✓ *A mes sœurs sans exception*
- ✓ *A mon binôme et sa famille*
- ✓ *A tous mes amis*

**SOFIANE**

# Dédicaces

*Ce travail est le fruit de nos efforts que je tiens à  
dédier :*

- ✓ *À ma chère mère ;*
- ✓ *À la mémoire de mon père ;*
- ✓ *À tous mes proches de la famille KEBAB, et  
KHERBOUCHE ;*
- ✓ *À tous mes chers amis et mes collègues de  
l'Université de Bejaïa, qui ont contribué de prêt  
ou de loin à la réussite de ce travail.*

*Said*

## Liste des Abréviations

**ATV:** Agence de tourisme et de voyage

**OMT :** Organisation mondiale de tourisme

**UNWTO:** World Tourism Organization Network

**PNUD :** Programme des Nations unies pour le développement

**CITAT :** Classification internationale type des activités touristiques

**CST :** Compte satellite du tourisme

**ONU:** Organisation des Nations Unies

**AIMTD:** Association Internationale de Management du Tourisme Durable

**UNESCO:** United Nations educational, scientific and cultural organization

**PNUE:** Programme des Nations unies pour l'environnement

**UIOOT :** Union internationale des organismes officiels de tourisme

**UIC :** Union internationale des chemins de fer

**ANIT :** Assises Nationales et Internationales du Tourisme

**OMD:** Objectifs du Millénaire pour le développement

**ONG:** Organisation non gouvernemental

**WEF:** World Economic Forum

**ONAT :** Office national algérien du tourisme

**SDAT :** Schéma directeur d'aménagement touristique

**SNAT :** Schéma National d'Aménagement du Territoire

**PAW :** Plan d'Aménagement de la Wilaya

**PDAU :** Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

**EPIC :** Etablissement public à caractère industriel et commercial

**APC :** Assemblée populaire communale

**PDG:** Président-directeur général

**POS :** Plan d'Occupation des Sols

**PAT:** Plan d'Aménagement Touristique

**ZET:** Zone d'Expansion Touristique

**PAC:** Plan d'Aménagement de la Commune

**ZAC:** Zone d'Aménagement Concerté

**ENET:** Entreprise Nationale d'Equipements Touristiques

**POT:** Pôle touristique d'excellence

**SNTF :** Société nationale des transports ferroviaire

**SONATRACH** : Société nationale pour la recherche, la production, le transport, la transformation, et la commercialisation des hydrocarbures

**EGSA** : Etablissement de Gestion des Services Aéroportuaires

**TourCom** : Groupement volontaire d'agences de voyages en France

**FITUR** : International Tourism Trade fair

**CCS** : Conseil des chefs de secrétariat

**XIX<sup>e</sup> siècle** : 19<sup>e</sup> siècle

**XX<sup>e</sup> siècle** : 20<sup>e</sup> siècle

**XI<sup>e</sup> siècle** : 11<sup>e</sup> siècle

**IV<sup>e</sup> siècle** : 4<sup>e</sup> siècle

**X<sup>e</sup> siècle** : 10<sup>e</sup> siècle

**III<sup>e</sup>- IV<sup>e</sup> siècles** : 3<sup>e</sup> \_ 4<sup>e</sup> session

**VIII<sup>e</sup> session** : 8<sup>e</sup> session

**XIII<sup>e</sup> session** : 13<sup>e</sup> session

**XVI<sup>e</sup> session** : 16<sup>e</sup> session

**660m** : 660 Mètre

**Km** : Kilomètre

**CO<sup>2</sup>** : Dioxyde de carbone

**100 apr. J.-C** : 100 Ans après calendrier julien

**6000 av. J.-C** : 6000 Ans avant calendrier julien

**J.O N°55 du 09/05/1974** : Journal Officiel N°55 du 09/05/1974

---

<b>Introduction générale</b> .....	<b>01</b>
<b>Chapitre 1 : Notion théoriques sur le tourisme, tourisme durable et transport</b> .....	<b>05</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>05</b>
<b>Section 1 : Aperçu historique de phénomène de tourisme</b> .....	<b>05</b>
<b>Section 2 : concepts de base</b> .....	<b>11</b>
<b>Section 3 : tourisme, rôle et facteurs influent</b> .....	<b>12</b>
<b>Section 4 : de tourisme vers un tourisme durable</b> .....	<b>17</b>
<b>Section 5 : généralité sur le transport</b> .....	<b>22</b>
<b>Section 6: le tourisme en Algérie vision global</b> .....	<b>25</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>40</b>
<b>Chapitre 02 : Présentation de la ville de Bejaia et la méthodologie de recherche</b> .....	<b>42</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>42</b>
<b>Section 01 : Présentation de la ville de Bejaia</b> .....	<b>42</b>
<b>Section 02 : le tourisme dans la ville de Bejaia</b> .....	<b>43</b>
<b>Section 03 : Le transport dans la ville de Bejaia</b> .....	<b>55</b>
<b>Section 04 : Les politiques utilisés pour le développement de tourisme dans la ville de Bejaia</b> .....	<b>58</b>
<b>Section 05 : méthodologie de l'enquête</b> .....	<b>60</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>63</b>
<b>Chapitre 03 : Analyse et discussion des résultats</b> .....	<b>64</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>64</b>
<b>Section 1 : méthode et outil de vérification des hypothèses de recherche</b> .....	<b>64</b>
<b>Section 2 : l'entretien de recherche et discussion des résultats</b> .....	<b>65</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>81</b>
<b>Conclusion générale</b> .....	<b>82</b>
<b>Bibliographie</b>	
<b>Annexe</b>	

# INTRODUCTION GENERALE

# Introduction générale

---

## Introduction générale

Il est mille et une façons de découvrir un pays, une ville ou une culture. Le tourisme est une activité ancienne qui a pris au XX<sup>e</sup> siècle une dimension planétaire, il constitue désormais un secteur économique fondamental dans de nombreux pays développés comme dans des pays en développement qui font un secteur essentiel de leur développement.

Pour l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), « le tourisme comprend les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs »<sup>1</sup>. Pour cela, le tourisme est une manière de découvrir le monde à travers le voyage pour le plaisir. Initialement rattaché aux loisirs et à la santé, le tourisme englobe désormais l'ensemble des activités économiques auxquelles la personne fait appel à des services qui lui sont essentiels : transports, hôtels, restaurants, bars, etc. lors d'un déplacement inhabituel.

Le transport et le tourisme sont deux secteurs indissociables. Le développement du tourisme découlait de celui du transport par la création et l'expansion des moyens de déplacement. Il se traduit par un déplacement allant d'un endroit à un autre. Plus précisément, le transport par définition tient une grande importance dans le développement d'un pays puisque qu'il assure le déplacement d'objets, de marchandises et d'individus dans le monde entier.

Ainsi, le tourisme ne peut pas se faire sans les moyens de transports, à savoir, le transport aérien, le transport maritime, le transport routier et le transport ferroviaire. Il importe de noter que ces modes de transports se doivent à contribuer au développement du Tourisme. En un mot, Transport et Tourisme vont de pair<sup>2</sup>.

Selon l'OMT, les voyageurs internationaux se situent à la troisième place dans le classement des grands secteurs du commerce mondial derrière la chimie et les carburants et devant l'automobile et l'industrie alimentaire, le tourisme international représente 7 % des exportations mondiales de biens et de services. Ainsi que dans de nombreux pays en développement, le tourisme est la première catégorie d'exportation.

En outre, l'OMT a défini le "tourisme durable" comme étant une notion de "Qualité" des produits touristiques qu'a former un produit touristique en tant que tel, le tourisme durable regroupe ainsi toutes les formes de tourisme qui respectent, préservent et mettent durablement en valeur les

---

<sup>1</sup>Encyclopédie Larousse en ligne

<sup>2</sup> Article publié par le Ministre des transports et de la météorologie, Madagascar, « Transport et tourisme », 18 février 2015.

## Introduction générale

---

ressources patrimoniales d'un territoire, qu'elle soit naturels, culturel ou sociales. Il a plusieurs type de voyageurs ayant des motivations très variées, les touristes s'attendent à un transport sécuritaire adorable, fiable, efficace et de plus en plus à un transport dont l'empreinte écologique est limitée, si l'une ou l'autre de ces facettes du transport les déçoit cela risque d'affecter la perception globale de leur voyage, le transport agit donc sur le choix des touristes et il est déterminant pour soutenir le développement de l'activité touristique d'une destination.

Les services de transport peuvent eux-mêmes être au cœur des activités touristiques et notamment, du tourisme écologiquement viable, le développement des stratégies visant à promouvoir le tourisme durable peut également stimuler les investissements dans les infrastructures de transport en augmentant leur rentabilité.

En Algérie le tourisme n'est plus désormais un choix, c'est un impératif. Il constitue une ressource alternative aux hydrocarbures en tant que ressource épuisable au cours de ce siècle<sup>3</sup>, avec la consolidation d'un «schéma d'aménagement touristique» qui met l'accent sur la mise en place de pôles d'excellences touristiques. C'est dans le cadre des ANIT (Assises Nationales et Internationales du Tourisme) de février 2008 que les autorités publiques ont lancé, à Alger, un plan international visant à faire de l'Algérie une destination reconnue mondialement à l'horizon 2025<sup>4</sup>. Dans ce cadre le président de la république algérienne<sup>5</sup> a déclaré aux participants des Assises du Tourisme de février 2008 que *«Le tourisme doit être une priorité national pour l'Algérie et il y a de nombreuses attentes de la part des algériens dans ce domaine. Il est devenu impératif de pousser le développement du secteur touristique, sachant que l'Algérie exporte actuellement plus de touristes qu'elle n'en reçoit.»*<sup>6</sup>

L'Algérie dont l'économie s'appuie à 98% sur le revenu des hydrocarbures s'inquiète d'avantage après un long retard vers la valorisation et la promotion de toutes ses ressources dont le tourisme qui se caractérise par d'énormes potentialités géographiques, historiques et humaines non encore valorisés.

La ville de Bejaia, de par son statut de région côtière, est désignée pour être une destination touristique de premier ordre. Malgré ses atouts et attraits naturels (les parcs naturels, les montagnes, les forêts), culturels et historique (la vieille ville de Bejaia, les monuments historiques ...etc.), elle ne parvient pas actuellement à attirer un nombre signifiant de touristes. Néanmoins, si on veut mener la ville de Bejaia dans la voix de la prospérité et du développement économique en amont du tourisme, et pour que la région de Bejaia faire face au défi de développement, il faudrait que cet état ne puisse

---

<sup>3</sup> SDAT 2025

<sup>4</sup> SDAT 2025

<sup>5</sup>HARZOUNE Madani « le tourisme peut-il être une solution pour la wilaya de Bejaia ? », Université de Bejaia 2012/2013, p2.

## Introduction générale

---

persister. Elle dispose d'un patrimoine important (culturel, historique et naturel) ; cette diversité patrimoniale permet une diversité des tourisms (balnéaire, thermal, d'affaire, de loisir, d'aventure, éthologique...). A part l'infrastructure qui doit être adéquate aux diversités des sites, et aussi il doit avoir des métiers adéquats à part l'hôtellerie et la restauration, il s'agit d'encourager les activités touristiques à partir une gestion de transport.

Le transport dans la ville de Bejaia est généralement pris en charge par les privés agréé par l'État tel que le transport urbain (bus, taxi,); ces moyens de transport sont destinées aux déplacements à l'intérieur de la ville. La modernisation et la disponibilité des moyens de transports destinés non seulement aux voyageurs mais aussi aux touristes, aux visiteurs de Bejaia est une nécessité. Considérant tout cela, une question principale se pose :

Dans la situation actuelle de tourisme à Bejaia, le transport peut-il-être une source de développement de tourisme durable ?

Pour répondre à cette question, autres questions secondaires peuvent être soulevées, à savoir :

- Quelle est la situation de transport dans la ville de Bejaia,
- Les problèmes lies au transport sont-elles un frein au développement du tourisme à Bejaia ?

Notre étude a pour but d'apprécier, retenir et découvrir les transports qui encourage la fréquentation des touristes et plus précisent : « La contribution des transports dans le développement de tourisme durable local », dans la ville de Bejaia.

Les hypothèses proposées pour notre étude sont les suivantes :

HP 01 : il paraît que le transport en tant qu'un moyen fiable pour assurer la mobilité touristique, ait le rôle principal dans l'aménagement touristique et avec les différents types de transport cela assure le tourisme durable

HP02 : En ce sens, l'agence de voyage dans sa typologie privé et public apporte une contribution importante à la facilitation de l'organisation du tourisme régional, national comme international et une garantie de bonne fin pour les touristes qui font appel à ses services. À la considération de cette dernière comme agent intermédiaire entre, d'une part, les créateurs de voyage qui sont les compagnies de transport, les tour-opérateurs, d'autre part, la clientèle candidate au voyage. Mais la privatisation coup la majorité, même ya un autre paramètres qui est l'expérience qui nous a permis de classer l'ensemble des agences

HP03 : La ville de Bejaia propose divers modes de transports, voiture, taxi et bus ainsi, elle dispose de nombreux sites touristiques à voir. Le développement durable de tourisme n'est qu'un résultat de

## Introduction générale

---

la disponibilité des infrastructures de transport en augmentant leur participation socio-environnemental.

Pour apporter des éléments de réponses à ces question nous avons suivi une méthode descriptive au départ et par la suite nous avons opté pour une étude analytique ainsi, nous avons utilisé comme utile d'étude les logiciels SPHINX et EXCEL, la technique documentaire est basée sur les ouvrages, revues, mémoires et dictionnaires comme support traditionnels et aussi les sites web et dictionnaires électroniques comme étant des supports informatiques

Notre travail sera, donc articulé autour de trois chapitres :

D'abord, le premier chapitre intitulé « Notions théoriques sur le tourisme, tourisme durable et transport », qui est constitué en six section : les trois premières sections seront consacré à la vision globale de tourisme dans le monde qui permet d'apprécier l'évolution de secteur de tourisme, les définitions et les différentes modes de tourisme son rôle et les facteurs important pour développer ce secteur. Dans la quatrième section nous visons le tourisme durable, sa définition et son émergence. La cinquième section consacrée à une généralité sur le transport dans le monde. Ensuit dans la dernière section, nous exposerons le tourisme en Algérie.

Le second chapitre intitulé « présentation de la ville de Bejaia et la méthodologie de recherche », qui est constitué de quatre sections. Dans la première section nous présenterons la ville de Bejaia, histoire, géographie et climat. La deuxième section, nous présenterons les différents sites touristiques ainsi les infrastructures des transports disponibles dans la ville de Bejaia. La troisième section intitulée les politiques utilisés pour le développement de tourisme dans la ville de Bejaia. Enfin la dernière section sera consacrée à la présentation de la méthode utilisée durant notre recherche afin de vérifier les hypothèses. Le troisième chapitre intitulé « analyse et discussion des résultats », qui est constitué en deux sections. Dans la première section on va essayer de schématiser la méthode de l'enquête. La deuxième section nous présenterons l'analyse des résultats de cette enquête.

# CHAPITRE 01

## Introduction

Les touristes se déplacent vers une destination, la visitent et en reviennent en utilisant les moyens de transport à leur disposition. Les modalités de ces déplacements peuvent varier quasiment à l'infini, mais le transport est toujours une partie intégrale et un élément clé de l'expérience touristique. Il est même parfois au cœur de cette expérience comme dans les cas des croisières et du cyclotourisme.

Dans ce premier chapitre, nous mettons l'accent sur les principaux concepts de base auxquels nous allons référer dans ce travail. Nous allons donc étudier les différents concepts clés du tourisme, tourisme durable et transport. Ces concepts permettent une formulation claire des définitions afin de délimiter l'interrelation transport-tourisme «le tourisme implique le transport puisqu'il exprime le loisir en déplacement à l'extérieur du domicile»<sup>1</sup>. Au-delà du désir de voyager, plusieurs facteurs, parmi lesquels l'offre de services touristiques et de services de transport, déterminent la nature des déplacements touristiques.

### Section 1 : Aperçu historique de phénomène de tourisme

Le monde avait connu des formes de tourisme depuis l'antiquité, depuis les premiers temps, depuis les premières civilisations. Le monde avait connu des déplacements d'une région à une autre pour plusieurs raisons, ils étaient de nature économiques, commerciales, de loisirs ou de découverte.

#### 1-1- Genèse de phénomène de tourisme

Au 17<sup>ème</sup> siècle les anglais font preuve d'une grande mobilité, les jeunes aristocrates britanniques devaient effectuer un grand tour (des voyages) pour parfaire leurs éducations, au 18<sup>ème</sup> siècle, le tourisme prend des nouvelles dimensions, il s'élargit géographiquement et diversifié ses activités. A la fin de cette période le mot tourisme été inventé par les anglais et son usage s'étend rapidement parmi les classes riches. En France, on peut situer aux alentours de 1860 les premières formes du tourisme moderne :

- **Le tourisme de montagne :** ou tourisme montagnard est le tourisme dans les massifs montagneux. Les origines du tourisme montagnard remontent au XIX<sup>e</sup> siècle avec l'apparence de la montagne comme lieu de détente. De nos jours, le tourisme de montagne est le plus souvent associé au tourisme sportif, grâce aux sports d'hiver.
- **Le thermalisme :** est l'ensemble des activités liées à l'exploitation et à l'utilisation des eaux thermales à des fins récréatives ou de santé. Cela se rapporte aussi bien à l'histoire,

---

<sup>1</sup> : Yvon Bigras and Isabelle Dostaler, « Tourisme et transport : vers une vision intégrée », *Téoros* revue de recherche en tourisme, printemps 2014, Montréal.

l'économie, les acteurs, le patrimoine qu'à l'ensemble des moyens (médicaux, sanitaires, sociaux, administratifs...) mis en œuvre dans les stations thermales lors des cures thermales.

Au XIXe siècle, et dans la première moitié du XXe siècle, le tourisme connaît son réel développement. L'industrie touristique a pris le sens du tourisme moderne. La Grande Bretagne fut le premier pays européen à s'industrialiser.

Au cours du XXe siècle le tourisme s'est peu à peu imposé comme un élément essentiel de la vie sociale et économique, en premier lieu l'Europe et en Amérique du nord, ensuite en Asie et plus tard dans les autres parties du monde. « Le tourisme émerge et développe dans un temps historique précis : la révolution industrielle, et dans un cadre spatial très délimité : l'Europe occidentale »<sup>2</sup>.

### 1-2- Les principales dates de développement du tourisme

Le tourisme a connu plusieurs évolutions dans sa naissance jusqu'à nos jours. A partir le tableau 1.1 on va présenter les principaux dates de développement du tourisme.

**Tableau 1.1 : Les principales dates de développement du tourisme**

N°	DATE	ACTION
01	1830	➤ l'innovation de la première ligne ferroviaire reliant Liverpool et Manchester par Georges Stephenson l'ingénieur anglais, cette ligne de chemin de fer facilita les déplacements des passagers et des touristes.
02	1839	➤ la naissance des guides de voyages et les informations sur les sites touristique publié par l'allemand Karl Baedeker, et Murray, ces publication permettent de popularisé le mot tourisme.
03	1841	➤ Thomas Cook, ouvre en Angleterre la première agence de voyage dans le monde, cette décision été prise après avoir organisé le premiers voyage de groupe, ou il accompagne plus de 500 personnes de Leicester à Loughborough, ensuite il organise de nombreux séjours en Europe, et invente le chèque de voyage <sup>3</sup> . Ensuite son fils prendra la succession de l'agence en 1872.

<sup>2</sup>Dewailly Jean-Michel. P. Duhamel, I. Sacareau, Le tourisme dans le monde In: Revue de géographie de Lyon, 1998, Page 12.

<sup>3</sup>Forme de chèque très utilisé pour les déplacements à l'étranger. Ce chèque permet de régler ses achats et de retirer de l'argent.

<b>04</b>	<b>1860</b>	➤ fut la création de la station Deauville <sup>4</sup> pas le demi-frère de Napoléon III, c'est au 1864 le comte de Morny devient le président de la Compagnie des Mines et chemins de fer de Carmaux-Toulouse, et que la ville prendra forme parée de villas et d'un hippodrome. Relié par un chemin de fer, elle attire la noblesse et toutes les célébrités. C'est ainsi qu'un grand pas été fait dans le développement du tourisme estival en France.
<b>05</b>	<b>1875</b>	accueil des visiteurs estivaux ce qui a encourager le développement des hôtels et loisirs à vivre allure en France, conduisant à la naissance et la création du premier office du tourisme français « le comité des promenades » afin d'augmenter des flux de touristes et l'organisation au mieux de leurs séjours.
<b>06</b>	<b>1919</b>	➤ Farman Goliath assure le premier vol commercial international régulier reliant Paris et Londres, par la suite ces vol commerciaux multiplieront cela qui favorisent le tourisme international.
<b>07</b>	<b>1924</b>	➤ il y a eu la mise en service de la première véritable autoroute en Italie par Piero Puricelli, par la suite ce modèle été suivi en Allemagne. A la fin de la guerre de 1945, l'Allemagne fut dotée de 3800km d'autoroutes.
<b>08</b>	<b>1936</b>	➤ l'explosion de tourisme grâce à la loi des congés payés, durant le XXe siècle ou le tourisme de masse est se développer.
<b>09</b>	<b>1950</b>	➤ fut la naissance de premier club méditerranée a Palamas de Majorque (est la ville principale de l'île de Majorque et la capitale de la communauté autonome des Îles Baléares, en Espagne), cette association a pour but d'offrir aux touristes différents loisirs au sein d'un village de vacance.
<b>10</b>	<b>1970</b>	➤ l'assemblée général de l' <b>UIOOT</b> , vote la création de l'Organisation mondiale de tourisme.
<b>11</b>	<b>1974</b>	➤ l'Assemblée générale de l'OMT décide d'instituer après sa reconnaissance par 51 Etas en <sup>1er</sup> Novembre 1974, à partir de là « <b>le 27 Septembre<sup>5</sup></b> », le tourisme a eu une journée mondiale pour

<sup>4</sup>Deauville est une commune française du département du Calvados, en Normandie, peuplée de 3 701 habitants(les Deauvillais).

<sup>5</sup> Anniversaire de l'adoption des statuts de l'OMT.

		objectif principale de mettre en exergue l'importance sociale, économique, politique et culturelle de ce phénomène.
<b>12</b>	<b>1975</b>	➤ après l'invitation du gouvernement de l'Espagne Robert C Lonati le premier secrétaire générale de l'OMT et l'Assemblée générale de l'OMT décide d'établir le siège de l'Organisation.
<b>13</b>	<b>1976</b>	➤ Le Secrétariat général de l'OMT s'installe à Madrid le 1 <sup>er</sup> janvier et l'accord est signé entre le Programme des Nations Unies pour le développement et l'OMT, qui fait de cette dernière un agent d'exécution du PNUD pour la réalisation d'activités de coopération technique avec les gouvernements.
<b>14</b>	<b>1980</b>	➤ les actions de sensibilisation de l'OMT ont motivé les responsables politiques pour renforcer leur aide au secteur touristique des pays en voie de développement, selon la conférence mondiale du tourisme de Manille, aux Philippines, l'OMT mettre Manille sur le tourisme mondial.
<b>15</b>	<b>1982</b>	➤ La Conférence mondiale du tourisme d'Acapulco, au Mexique, adopte le Document d'Acapulco (présenter en Annexe).
<b>16</b>	<b>1985</b>	➤ Willibald Pahr est élu nouveau secrétaire générale de l'OMT et la 6eme session de l'Assemblée générale de L'OMT à Sofia, puis adopte la charte du tourisme et code du touriste.  Le code mondial d'éthique du tourisme : les dix principes énoncés dans le code couvrent largement les composantes économiques, sociales, culturelles, et environnementales des voyages et du tourisme (présenter en annexe dans le tableau N°1)
<b>17</b>	<b>1989</b>	➤ VIII <sup>e</sup> session de l'Assemblée générale de l'OMT à Paris, en France.  ➤ Antonio Enriquez Savignac (Mexique) est élu nouveau Secrétaire général de l'OMT.
<b>18</b>	<b>1992</b>	➤ L'OMT participe à la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement de Rio de Janeiro, au Brésil, où est adopté le programme « Action 21 » <sup>6</sup> .

<sup>6</sup> **Action 21** : C'est un plan d'action pour le XXI<sup>e</sup> siècle adopté par 173 chefs d'État lors du sommet de la Terre à Rio de Janeiro en juin 1992. Il concerne les collectivités territoriales : régions, départements, communautés de communes et communes.

<b>19</b>	<b>1993</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Antonio Enriquez Savignac (Mexique) est réélu Secrétaire général. La Commission de statistique des Nations Unies approuve les recommandations d'Ottawa et adopte la Classification internationale type des activités touristiques (CITAT).</li> </ul>
<b>21</b>	<b>1999</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La Conférence mondiale Enzo Paci sur la mesure de l'impact économique du tourisme, à Nice, en France, approuve le compte satellite du tourisme (CST)<sup>7</sup>.</li> <li>➤ La XIII<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale de l'OMT, à Santiago, au Chili, adopte le Code mondial d'éthique du tourisme.</li> </ul>
<b>22</b>	<b>2001</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Première Conférence mondiale sur le sport et le tourisme organisée par l'OMT et par le Comité international olympique, à Barcelone, en Espagne</li> <li>➤ Conférence sur le compte satellite du tourisme à Vancouver, au Canada, afin d'encourager l'utilisation du CST</li> <li>➤ L'Assemblée demande d'étudier la possibilité de transformer l'OMT en institution spécialisée des Nations Unies.</li> </ul>
<b>23</b>	<b>2002</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2002 est déclarée Année internationale de l'écotourisme. L'OMT participe au Sommet mondial pour le développement durable à Johannesburg, en Afrique du Sud, au cours duquel elle présente le programme ST-EP (Le tourisme durable, instrument d'élimination de la pauvreté). Ce Sommet adopte un plan d'application où il est question du développement durable du tourisme.</li> </ul>
<b>24</b>	<b>2003</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Première Conférence internationale sur le changement climatique et le tourisme, à Djerba, en Tunisie</li> <li>➤ La XV<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale de l'OMT, à Beijing, en Chine, approuve la création du Comité mondial d'éthique du tourisme et soutient à l'unanimité le programme ST-EP (Le tourisme durable, instrument d'élimination de la pauvreté).</li> <li>➤ La transformation de l'OMT en institution spécialisée des</li> </ul>

<sup>7</sup>Le compte satellite du tourisme (CST) met en cohérence l'ensemble des données d'offre et de demande disponibles, dans le cadre d'une grille d'analyse macroéconomique reposant sur des concepts reconnus par les organisations internationales concernées (Commission de statistique des Nations unies, Organisation mondiale du tourisme – OMT, OCDE, Eurostat). Il permet de mesurer le poids du tourisme dans l'économie.

		Nations Unies est approuvée par la résolution 453(XV) et ratifiée par l'Assemblée générale des Nations Unies dans sa résolution A/RES/58/232.
<b>25</b>	<b>2004</b>	➤ Première Conférence mondiale sur la communication dans le domaine du tourisme (TourCom), organisée par l'OMT à Madrid pendant le salon du tourisme FITUR (le salon international de tourisme).
<b>26</b>	<b>2005</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ À la suite de la catastrophe du tsunami de décembre 2004 en Asie, le Secrétaire général de l'OMT convoque une session d'urgence du Conseil exécutif qui adopte le plan d'action de Phuket.</li> <li>➤ Conférence de l'OMT « Le compte satellite du tourisme (CST) : comprendre le tourisme et concevoir des stratégies » à Iguazú, organisée avec les gouvernements de l'Argentine, du Brésil et du Paraguay</li> <li>➤ La XVI<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale de l'OMT, à Dakar, au Sénégal, confirme le rôle de premier plan que l'OMT peut jouer pour éliminer la pauvreté grâce au développement durable du tourisme. Francesco Frangialli (France) est réélu pour un troisième mandat de Secrétaire général.</li> </ul>
<b>27</b>	<b>2006</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Trentième anniversaire de la présence de l'OMT à Madrid</li> <li>➤ Sous la présidence du Secrétaire général de l'ONU, Kofi Annan, le Conseil des chefs de secrétariat (CCS) des organismes des Nations Unies se réunit pour la première fois au siège de l'OMT.</li> <li>➤ Première Conférence internationale sur le tourisme et l'artisanat, à Téhéran, en République islamique d'Iran.</li> </ul>
<b>28</b>	<b>2007</b>	➤ La deuxième Conférence mondiale sur le tourisme et le changement climatique qui s'est tenue à Davos, en Suisse, a adopté la Déclaration de Davos entérinée par la suite lors du Sommet ministériel sur le tourisme et le changement climatique de Londres.
<b>29</b>	<b>2008</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les nations unies ont désigné l'année 2008 « année internationale de la planète terre ». Tout le monde est concerné.</li> <li>➤ 27 septembre 2008 : Journée mondiale du tourisme dédiée à</li> </ul>

		l'environnement.
<b>30</b>	<b>2015</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le 7<sup>e</sup> forum du tourisme responsable avec pour thème : la gastronomie en tant que vecteur de changement et de développement du tourisme responsable. En effet, il y aura une table ronde sur les besoins et les clés vers plus de durabilité.</li> <li>➤ Le salon International du tourisme de Barcelone II a la particularité de présenter ses exposants selon 5 grandes catégories de voyage : le bien-être (B-happy) en incluant la tendance actuelle du Slow Tourisme, l'aventure et l'écotourisme (B-adventure), la culture (B-culture), l'expérience unique (B-special) et la gastronomie (B delicious).</li> <li>➤ Le thème du forum sera le suivant : transport, commerce et mobilité touristique pour un monde connecté. Ce forum sera l'occasion de réfléchir sur les routes de l'avenir, la mobilité durable et son rôle dans le développement du tourisme.</li> <li>➤ L'Association Internationale de Management du Tourisme Durable (AIMTD) organise le colloque des 6<sup>es</sup> journées scientifiques du tourisme durable. Ce colloque apporte une vision scientifique de différents aspects du tourisme durable, c'est notamment l'occasion de discuter du lien entre le développement durable et la commercialisation des destinations et des produits touristiques.</li> </ul>

## Section 2 : concepts de base

Les fondamentaux du tourisme ne sont que la bonne connaissance de son concept. Dans ce contexte, nous commençons à rappeler certaines définitions.

Plusieurs définitions ont été abordé le concept de tourisme A savoir :

### a- Selon Encyclopédie Universalise 9<sup>ème</sup> édition

« Le tourisme est l'expression d'une mobilité humaine et sociale fondée sur un excédent budgétaire susceptible d'être consacré au temps libre passé à l'extérieur de la résidence principale, il implique au moins un découché, c'est-à-dire au moins une nuit passée hors du domicile.»

### b- Gérard Guibilato<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Gérard Guibilato : Directeur des partenariats et relations internationales, ESSEC Business school

Les déplacements touristiques sont motivés par des raisons très diverses, voyages d'affaires, manifestation culturelles, recherche de détente...etc. l'ensemble de ces mouvements occupent une place de première plan dans l'économie de nombreux pays constituant ce qu'on appelle le tourisme.

**c- Selon l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT)**

- **1ère définition :** Les activités des personnes qui se déplacent dans un lieu situé en dehors de leur lieu d'environnement habituel pour une durée inférieure à une limite donnée et dont le motif principale est autre que celui d'exercer une activité rémunérée dans le lieu visité.
- **2ème définition :** Le tourisme est un phénomène social, culturel et économique qui implique le déplacement de personnes vers des pays ou des endroits situés en dehors de leur environnement habituel à des fins personnelles ou professionnelles ou pour affaires. Ces personnes sont appelées des visiteurs (et peuvent être des touristes ou des excursionnistes, des résidents ou des non-résidents) et le tourisme se rapporte à leurs activités, qui supposent pour certaines des dépenses touristiques.
- **Autre définition :** Le tourisme est un déplacement hors du lieu de résidence habituelle pour plus de 24 heures mais de quatre moins, dans un but de loisirs, un but professionnel (tourisme d'affaires) ou un but sanitaire (tourisme de santé). Ainsi que le tourisme est un ensemble de secteurs d'activités tels que le transport, l'hébergement, la restauration, les loisirs, les spectacles, le sport, et les entreprises de voyages.

Le touriste peut prendre plusieurs formes il peut être un voyageur, un visiteur. Cette personne se déplace entre deux ou plusieurs pays ou plusieurs localités en dehors de son résidence principale (tourisme locale).

**Section 3 : tourisme, rôle et facteurs influent**

Le tourisme dans sa typologie est multiple, certaines facteurs sont au mur de la création de l'établissement des horizons du tourisme en conséquent le tourisme représente une des forces majeures d'attractivité des territoires. Dans cette section nous allons combiner ces différents termes.

**3-1- Les aspects de tourisme :** on distingue deux types d'aspect

**3-1-1- Aspect urbain :**

C'est un aspect de tourisme élaboré sur les villes qui attirent les touristes par leurs noms et leurs histoires (toutes les villes qui n'ont pas des zones attirantes tel que les plages ou les montagnes...etc.).

**3-1-2- Aspect non urbain :** Cet aspect comporte :

- **Tourisme de la mer :** Le tourisme balnéaire, c'est le tourisme des vacances au bord de mer. Il constitue la forme de tourisme la plus répandue dans le monde. La côte, la plage, la mer et le soleil sont des attraits indéniables pour les touristes.

**Figure 1.1 : tourisme de la mer.**



**Source:** Google site, tourisme Algérie

- **Tourisme thermique :** Le thermalisme est l'ensemble des activités liées à l'exploitation et à l'utilisation des eaux thermales à des fins récréatives ou de santé. Cela se rapporte aussi bien à l'histoire, l'économie, les acteurs, le patrimoine qu'à l'ensemble des moyens (médicaux, sanitaires, sociaux, administratifs...) mis en œuvre dans les stations thermales lors des cures thermales.

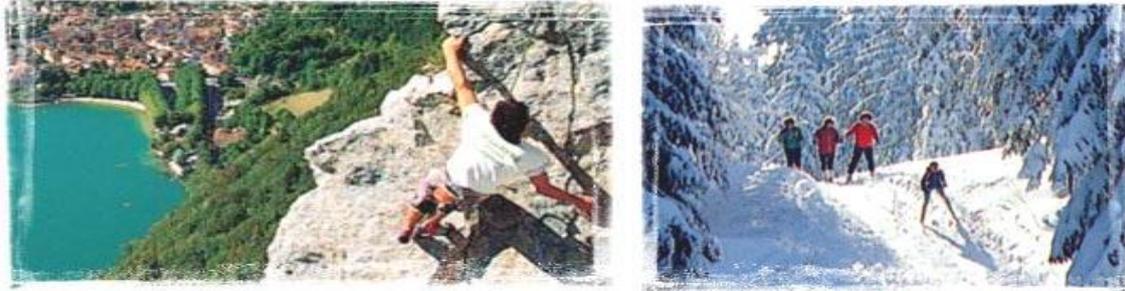
**Figure 1.2 : tourisme thermique**



**Source:** Google site, tourisme Algérie

**Tourisme de montagne :** Le tourisme montagnard, ou tourisme de montagne, est le tourisme dans les massifs montagneux. Les origines du tourisme montagnard remontent au XIX<sup>e</sup> siècle avec l'avènement de la montagne comme lieu de détente. De nos jours, le tourisme de montagne est le plus souvent associé au tourisme sportif, à cause des sports d'hiver en hiver et d'activités sportives comme l'alpinisme, la via ferrata, la spéléologie, les sports d'eau vive, l'escalade, le parapente, le trekking, la course en montagne, le vélo tout terrain ou la randonnée pédestre en été.

**Figure 1.3 : tourisme de montagne.**



**Source:** Google site, tourisme Algérie

- **Tourisme de campagne :** Le tourisme rural est une forme de tourisme situé en milieu rural. Il concerne l'ensemble des habitants de ces terroirs et notamment les agriculteurs (agritourisme ou agrotourisme) ou les viticulteurs (œnotourisme).

Ce type de tourisme englobe des prestations d'hébergement (gîtes ruraux, chambres d'hôtes, ...), de restauration (table d'hôtes, dégustation de vins, de produits du terroir, ...) et des activités touristiques (tourisme de randonnée, activités de pleine nature, cours de cuisine, visites et animations du patrimoine rural, etc.).

Il est considéré par certains comme une forme de tourisme alternatif, puisqu'il ne repose pas sur des aménagements importants permettant l'accueil de fortes densités.

**Figure 1.4 : tourisme de campagne.**



**Source:** Google site, tourisme Algérie

- **Tourisme de Sahara :** tourisme saharien qui est un tourisme de « recherche de sens », fondé en particulier sur les valeurs du nomadisme que le voyageur occidental tente de retrouver le temps d'une randonnée chamelière ou d'une visite d'un campement. Ces aspects essentiellement symboliques peuvent constituer un levier pour le développement durable du tourisme dans le Sahara.

**Figure 1.5 : tourisme de Sahara.**



**Source:** Google site, tourisme Sahara d'Algérie

### **3-2- Les types de tourisme :**

La typologie touristique est de plus en plus complexe. À l'origine, elle se limita au tourisme saisonnier, balnéaire, religieux, urbain et rural. La complexité croissante du fonctionnement de la société conduisit à une diversification extraordinaire de l'offre touristique. La variété des espaces disponibles, la mobilité accentuée, la multiplicité des moyens de communication et de transport, la diffusion des formes de loisir, la diversité de groupe des catégories d'utilisateurs suit à de très nombreuses formules de vacances. De cette diversité, il suffit d'aborder certains types de tourisme selon l'individualité et des masses que nous présentons au-dessous.

**3-2-1- Tourisme d'affaires :** Pour l'intérêt professionnel, mission au cours de laquelle on profite d'un court séjour.

**3-2-2- Tourisme de santé :** A caractère de repos, thermalisme, et l'amélioration des soins en utilisant des séjours qui intègrent soins curatifs et soins préventifs.

**3-2-3- Tourisme d'agrément :** Pour des raisons de loisir et de vacances (tourisme balnéaire, saharien, montagnard...). Il est assez hétérogène car la notion d'agrément est subjective.

**3-2-4- Tourisme scientifique :** Déplacement pour des recherches d'exploitation.

**3-2-5- Tourisme culturel :** Dépend de la culture des pays et les différents modes de vie.

**3-2-6- Tourisme écologique :** Motivation pour préservation du bâtiment et de son environnement.

**3-2-7- Tourisme sportif :** Marqué par une motivation pour le sport.

### **3-3- Rôle du tourisme :**

Le tourisme, dans de nombreux pays moins développés et en développement, représente l'option de développement économique durable la plus fiable, et pour certains de ces pays, la principale source d'épargne en devises étrangères. Une partie de ces revenus favorise différents groupes de la société, c'est dans ce sens que le rôle de tourisme réside.

### **3-3-1- Sur le plan politique :**

D'abord, le tourisme favorise par le biais de l'expérience de prise de conscience internationale, ensuite il favorise la connaissance des pays aux étrangers et leur donne une importance au niveau internationale, aussi permet un mouvement d'affaire interne entre les pays.

### **3-3-2- Sur le plan économique :**

Dans ce sens le tourisme incite par son ampleur à un aménagement du territoire de façons plus équilibrées, aussi il permet un équilibre de la balance commerciale comme il favorise le développement régional « décentralisation », ensuite il vise à la réduction du chômage par l'intermédiaire des emplois offerts directs et indirects universellement admis dans la profession hôtelière chaque réalisation d'un lit d'hôtel donne naissance à 05 emplois.

### **3-3-3- Sur le plan social :**

Socialement le tourisme à une possibilité d'échapper à un environnement de plus agressif et pollué, et une récupération des forces productives. Le tourisme renforce la communication entre les individus, ainsi il est bénéfique pour la société en cas de son déplacement pour libérer les contraintes de leur vie quotidienne, aussi dans le changement des structures et institutions sociales du pays surtout récepteur.

### **3-3-4- Sur le plan culturel :**

Le tourisme dans son rôle culturel aide à la découverte de nouveaux horizons, des nouvelles cultures, nouvelles histoires et des traditions des pays et du peuple, ensuite promouvoir le désenclavement des régions et des forces actives.

### **3-4- Les Facteurs Influant sur le Tourisme :**

- Elévation du niveau de vie.
- Existence de merveilleux sites.
- Facilité de transport.
- Facilité des échanges.
- Suppression d'entraves administratives et douanières.
- Trouble politique.
- Trouble économique surtout monétaire.
- Insuffisance ou inexistence du transport.
- Détérioration du niveau de vie et la hausse des prix.
- Les guerres.

## **Section 4 : le tourisme durable une organisation du tourisme**

### **4-1- Petit historique sur le tourisme durable**

La pression écologiste avait favorisé l'adoption de quelques programmes internationaux prioritairement orientés vers la protection et la conservation des espaces ou des écosystèmes fragiles. Toutefois, la prise en compte du tourisme dans les politiques de développement durable, au niveau mondial, demeure liée à la conférence de Rio de 1992 consacrée au développement durable, le tourisme, traité pour la première fois à l'échelle mondiale, d'où la naissance de concept de tourisme durable et l'adoption de programme « Action 21 ». Comprenant les principes fondamentaux du développement durable et dont l'objectif est de lutter contre la dégradation environnemental et de recherche sur les impacts socioculturels du tourisme sur les populations traditionnel des territoires d'accueil.

Le concept de tourisme durable est principalement le faite d'application des principes du développement durable au tourisme, il est venu pour attirer l'attention sur plusieurs formes de tourisme respectueux, tel que le tourisme solidaire, l'écotourisme, responsable et participatif.

### **4-2- Emergence de tourisme durable**

Lors de la conférence de Rio de Janeiro, l'OMT a retenu l'idée du développement durable ainsi, elle est le principal organisme qui régit le tourisme dans le monde, plusieurs publication ont été publié par des organisations internationales tel que, la commission mondial de l'environnement et de développement, OMT... etc. ces publications sont fondamental car, elles démontrent la nécessité d'inscrire le développement durable dans le l'économie mondiale.

Derrière l'instauration du développement durable comme nouveau mode de pensée contre la détérioration à l'échelle planétaire, plusieurs secteurs de l'économie doivent prendre en compte les trois enjeux de développement durable.

Le secteur touristique entretient une relation complexe avec les territoires, cela veut dire que le tourisme est facteur de développement, même une source de nuisance de territoire, a partir des années 2000, le tourisme durable était un objet mondial et une réflexion gouvernemental.

Il peut aider à régler la question du réchauffement de la planète (5% des émissions mondiale de CO<sup>2</sup> sont dues à l'activité touristique = 40% par le transport aérien, 32% par les véhicules terrestres, 21% par les hébergements)<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup>Jean-Paul Ceron, « le changement climatique et le tourisme », Assemblée générale des offices de tourisme de Bretagne. 21 mai 2015, page 33.

Pour encourager un tourisme durable et répondre efficacement au défi du réchauffement de la planète, les principales préoccupations doivent être d'ordre climatique, environnemental, social et économique.

De nouvelles stratégies se mettent en place pour la protection de la biodiversité, des écosystèmes, des paysages. Autant d'arguments mise en avant pour vendre les destinations touristiques<sup>10</sup>.

#### 4-3- Définition de tourisme durable

Le tourisme durable supposent un équilibre entre les dimensions environnementales, économiques et socioculturelles dans un développement à long terme, alors le tourisme durable n'es qu'une émergence de secteur de tourisme, il peut être traduit par la « durabilité économique du tourisme »<sup>11</sup> dont le but fondamental est de trouver un équilibre cohérent et viable à long terme entre ces trois enjeux autrement dit les trois piliers de tourisme durable.

Selon L'OMT, le développement d'un tourisme durable répond aux besoins des touristes et des régions qui les accueillent, tout en ménageant et améliorant les possibilités futures. Il doit se traduire par une gestion de toutes les ressources permettant à la fois de satisfaire les besoins économiques, esthétiques, sociaux et de préserver l'intégrité culturelle, les écosystèmes, la biodiversité et les systèmes de soutien de la vie<sup>12</sup>.

#### 4-4- Les principaux fondamentaux de tourisme durable

Un développement durable du tourisme nécessite une stratégie de participation c.-à-d. faire participer de multiple acteurs, afin de susciter une plus large adhésion a une stratégie. Cette stratégie concernant la durabilité de tourisme par rapport aux effets néfastes du tourisme de masse, cela induit l'importance et la fiabilité des trois piliers de tourisme durable.

**Tableau 1.2 : principes fondamentaux du tourisme durable.**

Principes environnementaux	Principes socioculturels	Principes économiques
Respect des paysages	Protection des cultures locales	Maîtrise des investissements
Protection de la flore et de la faune	Intégration des locaux	Expertise des impacts
Gestion qualitative de l'eau	Gestion paritaire du territoire	Planification budgétaire
Gestion de la pollution.	Maîtrise de l'emploi.	Vérifications périodiques.

**Source :** [www.veilleinfotourisme.com](http://www.veilleinfotourisme.com)

<sup>10</sup>M. Frangialli, « le tourisme peut jouer un rôle face au défi du changement climatique », OMT, 27 septembre 2008.

<sup>11</sup> Définition de tourisme durable selon coccossis (1996).

<sup>12</sup> MAA OMGBA Véronique « le tourisme durable et écotourisme », Mémoire de fin d'étude, 2007/2008, édition : ISITT (institut supérieur international de tourisme de Tanger).

Ainsi, les participants à la Conférence mondiale du Tourisme durable, réunis à Lanzarote, îles Canaries, Espagne, les 27 et 28 avril 1995, conscients que le tourisme est un phénomène de portée mondiale qui répond aux plus profondes aspirations de tous les peuples, ainsi qu'un important élément de développement social, économique et politique pour de nombreux pays ; en appellent à la communauté internationale et demandent, en particulier, aux gouvernements, aux pouvoirs publics, aux décideurs et aux professionnels du monde du tourisme, aux associations et aux institutions publiques et privées dont les activités sont liées au tourisme et aux touristes eux-mêmes, d'adopter les principes et les objectifs de cette déclaration <sup>13</sup>.(présenter en Annexe dans le tableau N°2)

#### **4-5- Les formes de tourisme durable**

Il existe plusieurs formes de tourisme qui préservent la durabilité de secteur touristique, ainsi elle respect la dégradation des écosystèmes, la mise en cause du patrimoine culturel, bouleverser les modes de vie, finalement l'accès aux infrastructures touristiques et les équipements collectifs, chacune de ces formes mettant l'accent sur un aspect en particulier.

##### **4-5-1- L'écotourisme**

Appelé aussi le tourisme vert, il est apparu au début des années 1970 il est considéré comme un tourisme favorable à l'environnement ainsi que la durabilité de tourisme, cela il minimise l'impact sur l'environnement naturel.

En absence d'une définition plus précise, l'OMT et le PNUE expliquent ce concepts comme: « *une forme de tourisme qui vise à faire découvrir un milieu naturel tout en préservant son intégrité, qui comprend une activité d'interprétation des composantes naturelles ou culturelles du milieu, qui favorise une attitude de respect envers l'environnement, qui repose sur des notions de développement durable et qui entraîne des bénéfices socioéconomiques pour les communautés locales et régionales* »<sup>14</sup>.

##### **4-5-2- Le tourisme éthique**

Appelé aussi le tourisme responsable, il s'agit de sensibiliser les touristes sur les biens et les cultures locales des pays d'accueil ainsi que l'impact de leurs séjours. Il est considéré comme l'axe de la croissance de la culture et de mode de vie, aussi la situation politique sociale des populations des pays d'accueil (autochtones), cette forme de tourisme favorise les échanges avec les locaux ainsi que leur développement.

##### **4-5-3- Le tourisme équitable**

---

<sup>13</sup> [www.veilleinfotourisme.com](http://www.veilleinfotourisme.com)

<sup>14</sup> Michèle La liberté, « Le tourisme durable, équitable, solidaire, responsable, social...: un brin de compréhension », *Téoros*, 24-2 | 2005, 69-71.

Cette forme de tourisme durable vise à favoriser l'utilisation des activités touristiques pour soutenir des projets locaux pour le développement local ainsi de garantir que la dépense touristique est bénéfique pour les populations locales dans le but d'améliorer leurs conditions de vie.

#### **4-5-4- Le tourisme solidaire**

Cette forme de tourisme durable prend le chemin de solidarité avec les populations locales. Il vise à renforcer les relations entre visiteurs et visités sous forme des aides en utilisant des voyages au pays local dans l'objectifs d'atteindre un développement durable des territoires.

#### **4-5-5- Le tourisme social**

Ce secteur préconise le droit aux vacances et l'accessibilité au tourisme à tous les groupes de la population. Notamment les jeunes, les familles, les retraités, les handicapés, les personnes aux revenus modestes... mais qui visent aussi la qualité de la relation entre les visiteurs et les communautés d'accueil.

#### **4-6- Les enjeux et les limites du tourisme durable**

Plus précisément le tourisme influence sur l'environnement, ce concept est considéré comme un facteur de dégradation de l'environnement en particulier et comme peut être un moyen utile de préservation de celui-ci.

Il s'agit donc de trouver les moyens de prendre en compte les besoins environnementales sociaux, des populations locales et surtout les générations futures.

Le tourisme durable est parmi les grands types de solutions qu'existe afin de préserver les milieux remarquables menacés, il assure le développement et la protection de ces derniers.

##### **4-6-1- Les enjeux de tourisme durable**

Dans nos jours et dans le cadre de la relation homme/nature, le tourisme durable est incontournable de tout discours sur le tourisme, il s'agit d'une politique qui a pour objectif de conseiller sur l'écologique, l'économique et le social en général, le développement durable a pour objectif d'améliorer les conditions de vie. Comme le tourisme est une industrie, elle vise d'atteindre un développement à la contrepartie la durabilité de secteur de tourisme est déduit directement du développement durable et le maintien des capacités de développement des générations futures.

La notion de tourisme durable n'est pas un produit ni une façon d'échanger mais un mode de développement qui dépendent des facteurs globaux et locaux, afin de répondre aux besoins du touriste tout en préservent les chances du future.

L'objectif de la notion de tourisme durable est composé à l'œil de l'homme de la nature de territoire, il ne serve pas d'avantage seulement pour lutter contre les détériorations de l'environnement naturel dans les régions touristiques local mais aussi aux régions de monde autant qu'il pense des populations mondial et assure l'expansion des grands courants touristiques mondiaux, et qui favorise le tourisme international sous formes des échanges entre les pays.

**a- Au niveau économique**

Il implique l'amélioration de la compétitivité des entreprises qui exercent dans ce domaine tels que, les organisations de voyages et des séjours, les agences de voyages, l'hôtellerie et la restauration, les sociétés gérant les attractions touristiques ainsi les sociétés de transport, de commerce et de service d'accueil et tous ce qui assiste dans le bénéfice de touriste.

**b- Au niveau social**

Le tourisme doit satisfaire les besoins d'un groupe de personnes tel que les touristes, les personnes employées dans le tourisme, les populations locales résidentes dans les lieux a fréquentation touristique, le tourisme couvre les différentes catégories de la société, en particulier les jeunes, les personnes âgées, les personnes handicapées.

Une autre aspiration sociale de tourisme durable veut dire qu'il est avantageux pour l'amélioration des conditions de vie et de travail.

**c- Au niveau environnemental**

Le tourisme doit être régulateur de territoire afin d'éviter l'épuisement des espaces, il nécessite en particulier la gestion des ressources naturel tel que les eaux, une prévention des pollutions dont l'application d'une bonne gestion des déchets et accroître l'efficacité énergétique et l'utilisation des énergies renouvelables, contrôler les flux de visiteurs, promouvoir des formes de transport légère en termes de congestion du trafic en favorisant le tourisme de proximité.

**4-6-2- les limites du développement de tourisme durable**

En premier lieu, le tourisme durable vise le maintien des capacités de développement des générations futures, cette vision est très ambiguë, pour le décideur (toutes les organisations assistantes dans le domaine de tourisme durable). Il doit apparaitre sur une durée de dix à vingt ans, les acteurs, soit public ou privée, en adoptant des difficultés passive d'étudier le concept à long terme, autour de l'idée de changement les acteurs devrait opter un changement radicale afin d'obtenir un tourisme durable.

En second lieu, le tourisme durable est principalement existe pour qu'il puisse donner lieu a des applications et des gestions dans les politiques de tourisme comme une industrie de

développement, ces évaluations des politiques d'aménagement touristique appliqué par des opérateurs privé ou dans le cadre des petites et moyennes entreprises cela résultant de l'insuffisance des outils d'application.

En troisième lieu, l'obstacle de développement durable du tourisme est lié principalement au financement, en effet les lois spéciales pour un tourisme différent ne pourront qu'être par défaut, si possible de changer le coût de capital, ainsi peuvent suivre par des changements sur les prix de revient en matière de transport ou d'hébergement.

L'industrie touristique est en concurrence et probablement peuvent être réservés à quelques espaces privilégiés, à quelques consommateurs (partie minorité), suit un risque de la dégradation de la valeur marchande.

La durabilité de tourisme n'est pas seulement une pensée mais largement une discipline que doit réellement fixer et mobiliser les moyens nécessaires pour le faciliter en contrepartie il pose principalement quatre problèmes :

- faiblesse de la décision publique ;
- la nécessité d'un suivi technologique active ;
- préciser les choix stratégiques pour le futur ;
- l'arbitrage socio-économique « l'influence socio-économique sur les décisions d'application des stratégies sur le tourisme durable ».

### **Section 5 : généralités sur le transport**

Si on considère le « transport » comme un moyen complexe qui facilite le déplacement soit de marchandises ou de personnes impliquant un échange entre pays ou plusieurs pays afin de généraliser la notion de communication et de développement international, national, ou régionale.

Dans cette partie réservée au secteur de transport on va essayer de définir ce concept ainsi de mentionner les différentes étapes de la création de ce moyen de communication.

#### **5-1- Définition**

Dans le domaine économique, le transport est un service effectué la plupart du temps par les entreprises en droit d'exercer ses activités. Il est très important pour l'économie d'un pays, pour son bon fonctionnement, un transport doit être organisé, géré, exploité, réglementé et contrôlé, que ce soit pour le transport de marchandises, ou le transport de personnes.

Dans le sens large le transport considéré comme une action de porter quelques choses, dont l'objet de les déplacer d'un endroit vers un autre<sup>15</sup>.

### 5-2- Genèse

Depuis le pré histoire, l'homme à chercher à se déplacé d'un endroit à un autre, la marche à pied et les troncs d'arbres sont les premiers moyens de transport, la domestication a permis aux premières tribus d'exploiter la force animal. Les transports terrestres se sont réellement développer qu'après l'invention de la roue enivrant -3000 ans

Avec, l'invention de la machine à vapeur au milieu de 18<sup>ème</sup> siècle. Cela est la 1<sup>ère</sup> fois la force animal est remplacé par un moteur.

- Joseph Cugnot (1770) invente la 1<sup>ère</sup> voiture a vapeur.

- James Watt (1780) amélioré la machine a vapeur ce qui permis de concevoir les 1<sup>ère</sup> bateau a moteur (par robert Fulton 1807) et les 1<sup>ère</sup> locomotive (par Richard Trevithick) des lors les transports des personnes et des marchandises connais un grand essor et participe a la révolution industrielle.

- George Stephenson (1830) invente la 1<sup>ère</sup> locomotive de transport des personnes, en 1835 la locomotive de transport de marchandises.

A cette époque aussi il y'a l'invention d'une machine à courir ou bicyclette, le travail a la chaine mise en place dans les usines Ford en 1910 permis de la fabrication d'une grande série des automobiles, et son application été faite pour la 1<sup>ère</sup> fois en 1913. A partir de-là les modèles sont multiplier par exemple le model Citroën par André Citroën en 1922.

Dans ce cas-là le pétrole remplace peut un peu le charbon et les voitures commence à envoyer un régime, Le 21<sup>ème</sup> siècle est marqué par les sortes des voitures.

L'invention de la montgolfière ballon a air chaud en 1783 par Joseph Michel et Jacques Etienne, les planeurs de Lilienthal en 1890 et à la même année la 1<sup>ère</sup> avion a moteur mais ces moyens n'étaient pas contrôler pour cela le rêve de voler reste toujours non vérifie, ou les années 1900 étaient le début de l'aviation moderne.

Au fil de temps les moyens de transport ne cesse de développer pour les permettre d'aller plus loin et plus vite.

- Dans le domaine des voyages le 1<sup>er</sup> voyage dans un but est commercial été faite en 1841 par Thomas Cook, en utilisant le chemin de fer a fer à partir de la Cook été le 1<sup>er</sup> organisateur des voyages.

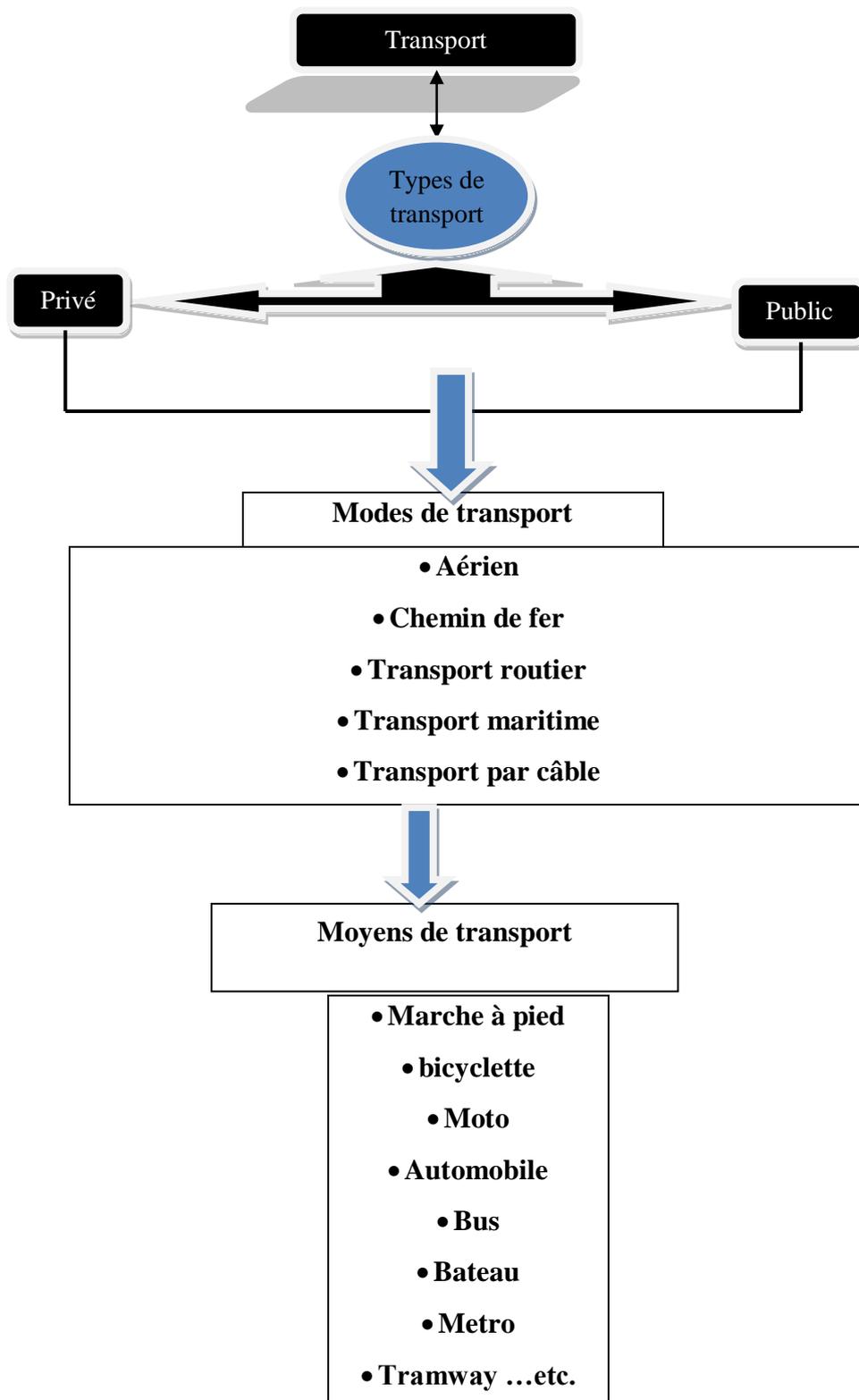
### 5-3- Typologie

---

<sup>15</sup><https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport>

Dans toutes les façons, le concept de transport est considéré comme un moyen de déplacement de marchandise ou de personnes (humains et animaux), dont l'objet est de changer du site, le transport peut prendre quatre principaux modes à savoir :

▪ **Figure 1.6 : type de transport**



Source : établie par nos soins

### **5-3-1- Le transport routier**

Il rassemble les modes de transport suivants : les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires (légers et lourds) et les deux-roues.

Dans le domaine des secteurs d'activité, le transport routier est une activité réglementée de transports terrestres, qui s'exerce sur la route. Elle englobe à la fois le transport routier de personnes, le transport routier de marchandises et le déménagement. Ces activités commerciales sont exercées par les transporteurs routiers.

**5-3-2- Le transport ferroviaire :** un réseau ferroviaire est un ensemble de lignes de chemin de fer, de gares et d'installations techniques diverses (atelier, dépôts, triages, embranchements particuliers, chantiers intermodaux...) qui permettent la circulation de convois ferroviaires ou trains dans un ensemble géographique donné ; région, pays, continent.

### **5-3-3- Le transport maritime et fluvial**

➤ **Le transport maritime :** est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande).

Le transport de personnes par voie maritime a perdu beaucoup d'importance du fait de l'essor de l'aviation commerciale, il subsiste de manière significative dans seulement deux créneaux importants : les traversées courtes et les croisières.

➤ **Le transport fluvial** est le transport sur les voies navigables, qu'elles soient des cours d'eau navigables, éventuellement aménagés, ou des canaux artificiels.

### **5-3-4- Le transport aérien et par câble**

➤ **Le transport aérien :** désigne l'activité de transport de passagers ou de fret effectuée par la voie des airs. Le transport aérien est essentiellement réalisé par des compagnies aériennes exploitant des avions de ligne, plus rarement des hélicoptères voire auparavant des dirigeables, entre aéroports constituant un réseau de destinations.

➤ **Le transport par câble :** désigne tout système de transport guidé dans lequel les véhicules, notamment les cabines, sièges ou agrès, sont mus par l'intermédiaire d'un câble. Ce mode de transport se développe durant la révolution industrielle, dès la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'invention du câble toronné moderne par l'Allemand Wilhelm Albert et sa production à une échelle industrielle par Felten & Guillaume.

## **Section 6 : le tourisme en Algérie**

L'Algérie est le pays le plus grand du continent africain et le 10<sup>e</sup> pays le plus grand au monde en termes de superficie totale. Situé en Afrique du Nord, elle possède le deuxième plus grand désert au monde et pour cela le tourisme est considéré comme un secteur important

pour l'avenir de ce pays malgré que les revenus liés au tourisme ne représente que 8% du PIB, elle est classé au 118<sup>ème</sup> sur un total de 138 pays en termes de compétitivité touristique selon «World Economic Forum » (WEF), et elle est 19<sup>ème</sup> sur le continent africain malgré sa cote qui dépasse 1200 km derrière le Maroc, l'Egypte et la Tunisie 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> respectivement.

### **6-1-1. Présentation de l'Algérie**

#### **6-1-2. La géographie**

L'Algérie est un pays qui se trouve au nord de l'Afrique avec une superficie de 2 381 741 km<sup>2</sup>, et une façade maritime de 1200km bordant la mer méditerranée. Son nord est sillonné d'ouest en est par une double barrière montagneuse (atlas tellien et saharien) avec des chaînes telles que le Dahra, l'Ouarsenis, le Hodna, les chaînes de Kabylie (le Djurdjura, les Babors et les Bibans) et les Aurès. Est-elle possède de nombreuses forêts au centre, vaste plaines à l'est mais la plus grande partie de son sol c'est le Sahara qui représente 84% à lui seul du territoire. Le pays est découpé comme suite :

- Le Tell : Zone de plaines littorales bordées de côtes abruptes. Cette plaine est discontinue et présente une largeur variable de 80 à 190 km Elle abrite, ainsi que les vallées attenantes, la majorité des terres agricoles du pays.
- Les Hautes plaines : consistent dans une zone steppique de moyenne altitude séparée du Sahara par l'atlas saharien, succession de chaînes de 500 à 2500m d'altitude, au caractère aride et désertique.
- Le Sahara est un désert de 2 millions de Km<sup>2</sup>. Il couvre 80% de la superficie de l'Algérie. Il se compose pour une grande part de plateaux rocheux et de plaines caillouteuses. Deux vastes régions de sable (le Grand Erg occidental et le Grand Erg oriental) constituent les principaux ensembles de reliefs dunaires du désert saharien.
- Le Massif du Hoggar s'étend au sud du Sahara. C'est une succession de hauts plateaux désertiques qui s'élèvent en gradins, dominé dans sa partie centrale par d'imposants reliefs volcaniques au profil dentelé, qui culminent à 3000m au nord de Tamanrasset.

#### **6-1-2- Le climat de l'Algérie**

Avec la grande superficie de pays, le climat se varie entre les influences de la mer méditerranée et celle du Sahara et il est caractérisé par trois variantes :

- La zone littorale : elle couvre toute la côte Algérienne de l'Est à l'Ouest de pays, elle se caractérise par des hivers doux et une longue période estivale chaude, ses température moyenne est de 15°C (d'Octobre à Avril) et 30°C (de Juillet à Aout).

- Les Hautes plaines : qui couvre la zone des hauts plateaux, elle se caractérise par une saison froide et humide en hiver et un climat chaud durant le reste de l'année.
- Au Sud : le sud de pays se caractérise par un climat sec (désertique), il à une saison longue et chaude de mai à septembre avec des températures qui dépasse les 40°C. pour le reste de l'année son climat est méditerranéen et doux, ce qui lui permet d'exercé les activités touristique durant ces périodes.

### **6-1-3- L'Algérie et le patrimoine**

L'Algérie est riche d'un patrimoine culturel qu'il est important de protéger et de sauvegarder. C'est un patrimoine d'une richesse exceptionnelle qui traduit dans toute sa plénitude une histoire millénaire, façonnée par des apports civilisationnels multiples, par des habitudes, des traditions et des coutumes qui plongent leurs racines dans une façon de vivre qui reflète bien le génie du peuple. L'une des signes de la personnalité multiple de l'Algérie et l'attachement à la célébration des coutumes et fêtes locales qui montrent la diversité du patrimoine culturel de ce pays. L'UNESCO à déjà classé 7 endroit dans ce pays comme patrimoine mondiale de l'humanité qui sont destiné pour le tourisme :

- La casbah d'Alger : Dans l'un des plus beaux sites maritimes de la Méditerranée, surplombant les îlots où un comptoir carthaginois fut installé dès le IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C., la Casbah, située à Alger, constitue un type unique de médina, ou ville islamique. Lieu de mémoire autant que d'histoire, elle comprend des vestiges de la citadelle, des mosquées anciennes, des palais ottomans, ainsi qu'une structure urbaine traditionnelle associée à un grand sens de la communauté.
- Les villes romaines :
  - Timgad : Sur le versant nord des Aurès près de Batna, Timgad fut créée ex nihilo, en 100 apr. J.-C., par l'empereur Trajan comme colonie militaire. Avec son enceinte carrée et son plan orthogonal commandé par le cardo et le decumanus, les deux voies perpendiculaires qui traversaient la ville, c'est un exemple parfait d'urbanisme romain.
  - Tipaza : de la Sur les rives Méditerranée, Tipasa, ancien comptoir punique, fut occupé par Rome, qui en fit une base stratégique pour la conquête des royaumes mauritaniens. Il comprend un ensemble unique de vestiges phéniciens, romains, paléochrétiens et byzantins, voisinant avec des monuments autochtones, tel le tombeau de la chrétienne (Kbor er Roumia) grand mausolée royal de Maurétanie.

➤ Djemila : Djemila, ou Cuicul, située à quelque dizaines de kilomètres de Sétif, avec son forum, ses temples et ses basiliques, ses arcs de triomphe et ses maisons, à 900 m d'altitude, est un exemple remarquable d'urbanisme romain adapté à un site montagneux.

➤ Le Tassili : Cet étrange paysage lunaire de grand intérêt géologique dans la wilaya d'Illizi abrite l'un des plus importants ensembles d'art rupestre préhistorique du monde. Plus de 15 000 dessins et gravures permettent d'y suivre, depuis 6000 av. J.-C. Jusqu'aux premiers siècles de notre ère, les changements du climat, les migrations de la faune et l'évolution de la vie humaine aux confins du Sahara. Le panorama de formations géologiques présente un intérêt exceptionnel avec ses « forêts de rochers » de grès érodé.

➤ Kalaat BéniHamad : Dans un site montagneux d'une saisissante beauté à quelques dizaines de kilomètres de M'sila, les ruines de la première capitale des émirs Hammadites, fondée en 1007 et démantelée en 1152, nous restituent l'image authentique d'une ville musulmane fortifiée. Sa mosquée, avec sa salle de prière de 13 nefs à 8 travées, est l'une des plus grandes d'Algérie

Vallée du M'zab : Le paysage de la vallée du M'Zab à Ghardaïa, créé au Xe siècle par les Ibadites autour de leurs cinq ksour, ou villages fortifiés, semble être resté intact. Simple, fonctionnelle et parfaitement adaptée à l'environnement, l'architecture du M'Zab a été conçue pour la vie en communauté, tout en respectant les structures familiales. C'est une source d'inspiration pour les urbanistes d'aujourd'hui.

#### **6-1-4- Les parcs nationaux**

On peut résumer les parcs nationaux les plus connus en Algérie dans le tableau suivant

**Tableau 1.3 : les parcs nationaux en Algérie**

Parc national	Année de création	Superficie (km <sup>2</sup> )	Wilaya
Parc culturel du Tassili (anciennement <i>Parc national du Tassili</i> )	1972	138 000	Illizi
Parc national de Theniet El-Had	1983 (1929)	34,25	Tissemsilt
Parc national du Djurdjura	1983	185	Tizi Ouzou, Bouira
Parc national de Chréa	1983	265,87	Blida, Médéa
Parc national d'El-Kala	1983	800	El Tarf
Parc national de Belezma	1984	262,5	Batna
Parc national de Gouraya	1984	32	Béjaïa
Parc national de Taza	1985	37,2	Jijel
Parc culturel de l'Ahaggar (anciennement <i>Parc national de l'Ahaggar</i> )	1987	45 000	Tamanrasset
Parc national de Tlemcen	1993	82,25	Tlemcen
Parc national de Djebel Aissa	2003	244	Naâma

**Source :** site web: [https://fr.wikipedia.org/wiki/Parc\\_national\\_\(Algérie\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Parc_national_(Algérie))

### 6-1-5- Les musées

Il existe plusieurs musées en Algérie à savoir :

- Musée national du Barbo : il se situe à Alger, il a été créé en 1930 et il est célèbre dans le monde avec sa spécialisation dans ses collections sur la préhistoire et la protohistoire, sur l'ethnographie rural, urbain et plus.
- Musée national des beaux-arts : Le Musée National des Beaux-arts est, avec Le MAMA (Musée d'Art moderne d'Alger), le seul grand « phare », dans la capitale, en matière d'art contemporain. C'est un musée de qualité dont la spécificité en fait un point d'orgue dans l'Algérie toute entière. Ce qui lui vaut de posséder des collections plus contemporaines que vraiment modernes qui s'étoffent régulièrement, selon des axes qui vont encore se renforcer. Le design et l'architecture d'intérieur par exemple. «...Aujourd'hui il s'impose avec ses 8 000 œuvres comme le plus grand musée d'art du Maghreb, d'Afrique et du Moyen-Orient ...Musée original donc en ce sens que certaines de ses collections sont uniques.»
- Musée d'Hippone : Par les magnifiques mosaïques qui y sont exposées, le musée d'Hippone (Annaba) est indubitablement l'un des plus riches d'Algérie. Les mosaïques

romaines, pour ne citer que ce précieux pan du patrimoine qu'il renferme, y sont d'un prodigieux intérêt. De tous les documents livrés au cours des fouilles qui avaient commencé au début du siècle dernier, elles sont parmi les plus expressives qui restituent l'ambiance de l'environnement culturel d'Hippone dans ses dimensions plurielles : physique, naturelle, culturelle, artistique... Elles atteignent la perfection dans cet art difficile qui connut son apogée aux IIIe- IVe siècles et ne fut jamais égalé depuis. La beauté de la composition et la finesse d'exécution n'excluent pas la valeur documentaire de la plupart des scènes exposées.

- Il existe aussi d'autres musée en Algérie tel que :
- ✓ *Musée de l'Enfance a Alger*
  - ✓ *Musée National des Antiquités a Alger*
  - ✓ *Musée de l'Armée Nationale Populaire a Alger*
  - ✓ *Musée National des Arts Traditionnels et Populaires a Alger*
  - ✓ *Musée de Béni Abbès a Bechar (Saoura)*
  - ✓ *Musée de Cherchel*
  - ✓ *Musée de Constantine*
  - ✓ *Musée de Djelfa*
  - ✓ Musée d'El Djamila a Sétif (Daïra El Djamila)
  - ✓ Musée d'El Oued
  - ✓ Musée Metlili a Ghardaïa
  - ✓ Musée du théâtre à Guelma
  - ✓ Musée d'Ifri a Bejaïa (Ighzer Amokrane Ifri)

## **6-2- La politique touristique**

Le secteur touristique a toujours été un objectif secondaire pour les autorités algériennes. Avant l'indépendance, la clientèle était peu nombreuse, riche et hivernale. Le tourisme a commencé avec le début de siècle et il s'est développé entre les deux guerres mondiales au Sahara. A partir de 1922 ils commencent à construire dans les oasis des hôtels de la compagnie.

Après l'indépendance l'Algérie héritait d'un équipement hôtelier non négligeable mais il était concentré dans les grandes villes. Et dans la même année ça été la création del'ONAT et deux ans plus tard la création de ministre du tourisme, mais malheureusement l'activité touristique et la politique de tourisme dans cette période été négliger par les dirigeants qui ont été occupés avec la mise en place des nouvelles structures et aux luttes intestines. Donc ils attendent jusqu'au 1966 pour qu'une remise en ordre s'effectue et que charte du tourisme. Ils classent le tourisme dans le second plan : seulement 1,4% des investissements publics lui sont

consacrés durant le 2<sup>ème</sup> plan quadriennal 1973-1977, une part encourt plus faible que celle de 1<sup>er</sup> plan 1970-1973 (2,5%). Cette politique est expliquée par plusieurs motifs : c'est en donnant la priorité à l'industrialisation (43% des investissements lui sont consacrés de 1973 à 1977). L'Agriculture a reçu 13% des investissements pour la réalisation de la réforme Agraire, Ainsi que d'autres causes.

La politique inscrite dans la charte nationale de 1976 a complètement réorienté la politique de développement touristique, il accorde une nouvelle dimension au tourisme en donnant la priorité au tourisme interne, en encourageant le tourisme international cette fois qui se considère comme un moyen de communication avec les autres peuples du monde d'une part, et d'autre part il est un facteur favorable pour améliorer l'économie nationale. Ainsi que la prise de conscience globale des problèmes d'aménagement et prise en charge des études techniques et des moyens de gestion. Donc ils ont commencé à la construction de nombreux projets d'hôtels, de villages de vacances, de complexes touristiques à travers tout le territoire national.

En mai 1980 une nouvelle stratégie en matière de développement touristique est apparue, à la lumière des orientations de la charte nationale. Les structures concernées ont changé en 1983, pour l'application d'un programme à moyen terme pour but de :

- L'amélioration de la gestion du patrimoine.
- L'amélioration du niveau de formation.
- Imposer nouvelle dynamique à la politique commerciale.

A partir de 1990 une décision a été prise pour l'encouragement des investissements publics et privés, et pour la création de la société mixte.

Cette décision est venue pour créer une vraie image de l'Algérie touristique, ainsi que pour l'amélioration et développement des politiques à l'échelle nationale et internationale.

En 1997 l'Algérie a mis des nouveaux objectifs en matière de développement touristique à court et moyen terme.

✚ Court terme :

Améliorer et développer les relations avec les principaux acteurs du tourisme et assurer la collaboration de partenaires tant en *Algérie* qu'à l'étranger.

✚ Moyen terme :

Cibler des paysages précis, donner à la promotion touristique un caractère régional plus que national ; et entre les années **1997** et **2002**, le gouvernement prévoit la promotion du « sud international ».

En 2008 l'Algérie lance le schéma directeur d'aménagement touristique (SDAT2025) qui est une composante du SNAT 2025 dans lequel l'Etat va essayer d'assurer dans le cadre de développement durable le triple équilibre de l'équité sociale, de l'efficacité économique et de la soutenabilité écologique à l'échelle du pays tout entier. Il est l'acte par lequel l'Etat affiche pour tous les acteurs, pour tous les secteurs, pour toutes les régions, son projet touristique territorial à l'horizon 2025. Avec le SDAT 2025 l'Etat algérien montre sa volonté de valoriser le potentiel naturel, culturel et historique et de le mettre au service de la mise en tourisme de pays afin de gagné une place dans les destinations des touristes étrangères.

### **6-3- Les différents plans pratiques**

➤ Plan d'Aménagement de la Wilaya (PAW) : il couvre l'espace de la Wilaya et ses aires d'influence (cas des métropoles). Il fixe les orientations de développement durable du territoire de la Wilaya, et il se compose entre autre les éléments suivants :

- ✓ Les cartes d'équipements sectoriel (éducatifs, sanitaires, etc.).
- ✓ Les infrastructures de transport.
- ✓ Les prévisions de réalisation des logements et structures collectives.

➤ Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) : est un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine à l'échelle communale (et exceptionnellement à l'échelle supra- communale dans le cas ou des intercommunalités seraient nécessaires).il détermine les éléments suivants :

- ✓ La destination générale des sols.
- ✓ L'extension des établissements humains et la localisation des différentes activités.
- ✓ La détermination des types d'intervention sur les tissus urbains et les zones à protéger.

➤ Plan d'Occupation des Sols (POS) : il constitue une rupture avec les instruments datant d'avant sa promulgation (1990) car il permet cette minutie de la gestion urbaine et communale en touchant à l'échelle des secteurs (quartiers) jusqu'à celle des parcelles.

➤ Plan d'Aménagement Touristique (PAT) : L'aménagement des zones d'expansion touristique est régit par le décret exécutif n° 07-86 du 11/03/2007 fixant les modalités d'établissement du Plan d'Aménagement touristique des ZET, modifié par le décret n°78-15 du 03/03/2015.

➤ Zone d'Expansion Touristique (ZET) : Selon le décret 66-75 du 04-04-1966 portant application de l'ordonnance n° 66-62 du 26 mars 1966 relative aux zones et sites touristiques ; les ZET sont définies comme : « *Peut être déclarée zone d'expansion touristique (ZET), toute région ou étendue de territoire jouissant de qualités ou de particularités naturelles, culturelles, humaines ou récréatives propices au tourisme, se prêtant à l'implantation ou au*

*développement d'une infrastructure touristique, et pouvant être exploitée pour le développement au moins d'une ou sinon plusieurs formes rentables de tourisme ».*

- Plan d'Aménagement de la Commune (PAC)
- Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) : est initié par l'Etat central. C'est un instrument qui exprime une vision prospective de l'occupation du territoire à long terme. Il fixe et développe les orientations fondamentales en matière d'aménagement, d'organisation et de développement durable du territoire nationale.
- Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) : il a pour objet l'aménagement et l'équipement de terrains bâtis ou non bâtis notamment en vue de la réalisation :
  - ✓ De constructions à usage d'habitations, d'industries, de services ;
  - ✓ D'installations et d'équipements collectifs, publics ou privés.

Il s'agit donc d'une opération d'aménagement d'équipements publics à but d'intérêt général.

- Entreprise Nationale d'Equipements Touristiques (ENET)
- Schéma directeur d'aménagement touristique (SDAT) : est un instrument qui traduit la volonté de l'Etat pour valoriser le potentiel naturel, culturel et historique du pays et de le mettre au service de la mise en tourisme de l'Algérie afin de la hisser au rang de destination d'excellence dans la région Euro-méditerranéenne.

#### **6-4- Les pôles touristique d'excellence « POT »**

C'est une combinaison d'unités touristique (équipements, hébergements et loisirs) dans une zone géographique donnée, et d'activités touristique suivant aussi d'un projet de développement territorial.

##### **🚩 NORD-EST**

Annaba, Skikda, El-Taref, Tébessa, Guelma, Souk Ahras.

##### **🚩 NORD-CENTRE**

Alger, Tipaza, Boumerdes, Blida, Chlef, Ain Defla, Médéa, Bouira, Tizi Ouzou et Bejaia.

##### **🚩 NORD-OUEST**

Mostaganem, Oran, Ain Temouchent, Tlemcen, Sidi Bel Abbes, Relizane, Mascara.

##### **➤ SUD-EST**

Ghardaïa, Biskra, El-Oued, Ménéa.

##### **➤ SUD-OUEST**

Touat Gourara, les routes des Ksour: Adrar, Timimoune et Béchar.

##### **➤ GRAND SUD**

Tassili N'Ajjer -----Djanet ; Illizi

Ahaggar-----Tamanrasset

### **6-5- Les infrastructures de tourisme disponible :**

Pour son besoin d'atteindre ces objectifs dans le secteur de tourisme l'Algérie lance un vaste plan d'investissement et de réhabilitation des établissements hôteliers pour cause de l'insuffisance des infrastructures existants qui se composent de 1.136 établissements totalisant 96.500 lits qui se divise :

- Hôtellerie urbaine soit 673 établissements totalisant 47511 lits.
- Hôtellerie balnéaire soit 217 établissements totalisant 31238 lits.
- Hôtellerie saharienne soit 185 établissements totalisant 11548 lits.
- Hôtellerie thermale soit 47 établissements totalisant 5095 lits.
- hôtellerie climatique soit 14 établissements totalisant 1108 lits.

Et qui sont réparties comme suite :

- 64 établissements publics pour 18.000 lits.
- 37 établissements appartenant à des collectivités locales pour 2.400 lits.
- 07 établissements mixtes (public-chaînes internationales) pour 4.000 lits.
- 1028 établissements privés pour 72.100 lits.

### **6-6- Les types de tourisme possible en l'Algérie**

Le secteur de tourisme doit être un vecteur de développement pour l'Algérie, surtout dans les régions qui disposent d'une énorme potentiel touristique, et qui permettre pour les touristes d'exercé le tourisme sous ses différentes formes.

D'après Ahmed Bouchedjira, le PDG d'ONAT : « *Nous souhaitons nous démarquer dutourisme de masse à la tunisienne et nous rapproché du tourisme marocain, plus diversifié. Nous avons six à sept grandes gammes de tourisme à développer : saharien, culturel, balnéaire, religieux, ainsi que le tourisme de croisière, qui n'est encore qu'à l'état d'ébaucheou le tourisme thermal* ».

- le tourisme saharien
- le tourisme culturel et historique
- le tourisme thermal
- le tourisme balnéaire
- le tourisme des montagnoux
- le tourisme religieux
- le tourisme de congrès et d'affaires
- le tourisme gastronomique

### **6-7- Le transport en Algérie**

### 6-7-1- Les infrastructures de transport de base

L'Algérie possède les réseaux les plus importants à l'échelle de Maghreb avec la densité de ces réseaux maritime, routier et aérien réalisé :

a- **Le réseau routier** : La longueur du réseau routier en Algérie est de 133 741 km

**Tableau 1.4 : consistance du réseau routier selon gabarit.**

Classe	Longueur (Km)	Ratio (%)	Revêtus (km)	Ratio revêtement (%)	2X2 voies (km)	3 voie et plus (km)
Autoroutes	1 145	0,9	1 145	100	13	1 132
Routes exprss	3 400	2,5	3 400	100	3 168	232
Routes Nationales	30 932	23,1	29 430	95	2 580	320
Chemin de Wilaya	27 356	20,5	24 950	91	173	-
Chemin communal	70 908	53,0	43 000	61	21	-
<b>Total</b>	<b>133 741</b>	<b>100</b>	<b>101 925</b>	<b>80%</b>	<b>5 942</b>	<b>1 684</b>

**Source** : ministère des travaux publics et des transports.

Figure 1.7 : réseau autoroutier algérien à l'horizon 2025 (5.500km)



**Source :** ministère des travaux publics et des transports.

**b- Le réseau ferroviaire :** Le réseau de transport ferroviaire de l'Algérie est classé le plus moderne d'Afrique, l'objectif des pouvoirs public est de connecter toutes les villes de l'Algérie entre elles. Ce réseau aujourd'hui est avec une longueur de plus de 4 576 km. Il est doté de plus de 200 gares au la majorité sont dans le nord de pays.

En 2016 le parc roulant de la SNTF se composait de :

- 14 électrique.
- 154 locomotives diésels.
- 59 locomotives de manœuvre.
- 674 voitures.
- 13000 wagons tout types.
- 17 Autorail diésels hydraulique.
- 64 Rames Automotrices électrique 25 KV/CA monophasé (STADLER)
- 17 trains coradia de dernière génération seront disponible 2018

Le réseau ferroviaire se compose de :

- Longueur des lignes du réseau 4575 km
- Longueur des lignes exploitées 3854 km
- Longueur des lignes en voie standard (UIC° 3490 km
- Longueur des lignes en voie métriques 1085 km
- Longueur des lignes en double voie 450 km (10%)

- Longueur des lignes électrifiées 323 km (7%)
- Nombre de gare en exploitation 217

**c- Réseau maritime :** L'Algérie possède une flotte qui se compose de plusieurs bateaux pour le transport maritime international :

- EL DJAZAIR II : qui été construit en mai 2005 dans le chantier <IZAR> Espagne, avec une capacité de 1320 passagers et 300 véhicules.

**Tableau 1.5 : capacité de chambre et lits sur EL DJAZAIR II**

DESCRIPTION	Nombre de cabines	Nombre de lits
Cab A 2 lits	17	34
Cab A 4 lits	36	144
Cab B 2 lits super	17	34
Cab B 2 lits bas	18	36
Cab B 4 lits	42	168
Eco- sup 2 lits	-	-
Eco- sup A 4 lits	77	-
<b>Total classe cabine</b>	<b>412</b>	<b>416</b>
<b>Total classe couchette</b>	<b>77</b>	<b>308</b>
<b>Total classe fauteuil</b>	<b>-</b>	<b>600</b>

**Source :** algerieferries.dz

- TARIQ IBN ZIYAD : il est construit en décembre 1995 par le chantier <Union Naval de Levante> en Espagne. Il à une capacité de prendre 1276 passagers et 500 véhicules. Il se comporte de plusieurs cabines qui sont équipées de deux, trois au quatre lits, et 500 Eco Fauteuils.
- TASSILI II : construit-en novembre 2004 dans le même chantier qui a fait EL DJAZAIR II <IZAR> en Espagne avec une capacité de 1320 passagers et 300 véhicules. . Il se comporte de plusieurs cabines qui sont équipées de deux, trois au quatre lits, et 600 Eco Fauteuils.

• ELYROS : il été livré en janvier 1998 par le chantier <Mitsubishi H.I.Ltd Shipbuilding> de Japon, et en 2008 toutes les installations à bord du navire ont été refaites. Il à une capacité de prendre 1410 passagers et 600 véhicules.

**Tableau 1.6 : capacité de chambre et lits sur ELYROS.**

DESCRIPTION	Nombre de cabines	Nombre de lits
Cab Luxe 2lits	6	12
Cab Ext 2 lits	73	146
Cab Ext 4 lits	45	180
Cab Int 2 lits superposés	4	8
Cab Int 4 lits	107	428
<b>Total classe cabine</b>	<b>235</b>	<b>774</b>
<b>Total classe fauteuil</b>	<b>636</b>	

**Source :** algerieferreries.dz

Cette flotte possède les lignes de déplacement suivant :

- La France : (Marseille et Toulon)
- Espagne : (Alicante, Valence et Almeria)
- Italie : (Gênes)

• L'Algérie possède aussi deux navires pour le transport maritime urbain qui sont le (SERAIDI) et le (BADJI MOKHTAR II) qui sont construit en 2011 dans les chantiers Italiens de l'entreprise <HSC Shipyard> avec une capacité de transporter jusqu'à 206 passagers. Cette flotte fait le déplacement entre les Willaya suivant :(Alger, Oran, Bejaïa, Skikda, Annaba et Mostaganem)

✚ **Les différents ports utilisés par la flotte maritime :** Ont trouve en Algérie de nombreux ports qui sont placé dans toute la cote et parmi ces port on trouve seulement 5 ports internationaux de transport de voyageurs qui se trouve à :

- ✓ Alger
- ✓ Oran
- ✓ Bejaia
- ✓ Skikda

✓ Annaba

**d- Le réseau aérien :** Le territoire Algérien est couvert de 35 aéroports dont 15 sont internationaux, le plus important est celui d'Alger (Houari Boumediene) avec une capacité de plus de 6 millions de passagers par an. Air Algérie est la compagnie aérienne nationale qui domine le marché du transport aérien de pays même avec l'existence de plusieurs autres compagnies privé qui la conquérir, elle dispose de plusieurs destinations a travers le monde (Europe, Afrique, Canada, chine et Moyen-Orient), et plusieurs compagnies étrangers ont des vols vers l'Algérie telles que (Tunis air, Royal Air Maroc, Air France, Air Italie, Aigle Azur, Lufthansa, Turkish Airlines, British Airways, Qatar Airways ... etc.).

 **Liste des aéroports internationaux Algériens :**

- ✓ L'aéroport internationale d'Alger « Houari Boumediene »
- ✓ L'Aéroport d'Annaba « Rabah Bitat »
- ✓ L'Aéroport de Batna « Mostapha Ben Boulaid »
- ✓ L'Aéroport de Bejaia « Soummam-Abane Ramdane »
- ✓ L'Aéroport de Biskra « Mohamed Khider »
- ✓ L'Aéroport de Chlef « Aboubakr Belkaid »
- ✓ L'Aéroport de Constantine « Mohamed Boudiaf »
- ✓ L'Aéroport de Djanet « Tiska »
- ✓ L'Aéroport d'Hassi Messaoud « Oued Irara-Krim Belkacem »
- ✓ L'aéroport de Jijel « Ferhat Abbas »
- ✓ L'aéroport international d'Oran « Ahmed Ben Bella »
- ✓ L'aéroport de Sétif « 8 mai 1945 »
- ✓ L'aéroport de Tlemcen « Zenata-Messali El Hadj »
- ✓ L'aéroport de Tamanrasset « Aguenar –Hadj Bey Akhamok »
- ✓ L'aéroport international d'InAmenas « Zarzaitine »
- ✓ L'aéroport d'El Oued « Guemar »

 **Listes des aéroports nationaux :**

- ✓ L'aéroport d'Adrar « Touat-Cheikh Sidi Mohamed Belkebir»
- ✓ L'aéroport de Béchar «Boudghene Ben Ali Lotfi »
- ✓ L'aéroport de Bordj Mokhtar
- ✓ L'aéroport de Bou Saada
- ✓ L'aéroport d'El Bayadh
- ✓ L'aéroport d'EL Goléa
- ✓ L'aéroport de Ghardaïa « Noumérat-Moufdi Zakaria »

- ✓ L'aéroport d'Hassi R'Mel « Tirlhemt »
- ✓ L'aéroport d'Illizi « Takhamalt »
- ✓ L'aéroport d'In Guezzam
- ✓ L'aéroport d'In Salah
- ✓ L'aéroport de Laghouat « Moulay Ahmed Medeghri »
- ✓ L'aéroport de Mascara « Ghriss MUW »
- ✓ L'aéroport de Mecheria
- ✓ L'aéroport d'Ouargla « Ain Beida »
- ✓ L'aéroport de Tébessa « Cheikh Larbi Tébessi »
- ✓ L'aéroport de Tiaret « Abdelhafid Boussouf Bou Chekif »
- ✓ L'aéroport de Timimoune
- ✓ L'aéroport de Tindouf
- ✓ L'Aéroport de Touggourt « Sidi Mahdi »

 **Les compagnies aériennes algériennes :**

- ✓ Air Algérie : créée en 1947, elle possède des vols vers 28 pays et elle dessert également 32 destinations sur le territoire algérien. Elle est membre de l'association internationale du transport aérien.
- ✓ Tassili Airlines : créée en 1998 comme une filiale par la compagnie pétrolière SONATRACH pour transporter les ouvriers vers les gisements de pétrole et de gaz de Sahara algérien. Elle a ouvert ces portes pour le grand public sur des vols intérieurs et internationaux.
- ✓ Air Express Alegria : créée en 2002 pour les besoins de transport de l'industrie pétrolière et gazière de l'Algérie, elle assure le déplacement d'importantes sociétés dans le sud, elle est basée à Hassi Messaoud.
- ✓ Star Aviation : créée en 2001 pour assurer le transport du personnel des compagnies pétrolières

**Conclusion**

L'industrie du tourisme durant sa période d'émergence est devenue jour après jour, dans de nombreux pays, un secteur fondamental dans le développement économique, social et environnemental. L'Algérie est mise en valeur par ses côtes littorales, ses montagnes, ses plaines, ses forêts et ses hauts plateaux et aussi par son désert et ses paysages multiples. Elle regorge de richesses historiques et archéologiques qui méritent d'être découvertes. Ces atouts lui permettent de devenir une destination primordiale de tourisme littoral, de tourisme vert ou encore de tourisme culturel et historique, Actuellement, le tourisme n'est plus un choix mais plutôt une réelle opportunité. Elle devrait donner plus de considération à ce secteur tout en

s'inspirant des différents facteurs influents sur ce concept. A partir la conférence de rio de Janeiro en 1992 le monde entier baser sur l'environnement et le changement climatique, le tourisme été traité a l'échelle mondiale d'où la concentration sur le tourisme durable dont l'objectif est de lutter contre la dégradation environnemental, dans cette objectif le transport été le moyen le plus performant pour rapprocher l'environnement aux peuples soit locaux, soit étrangers est c'est la source de la création de moyen de communications entre eux.

# CHAPITRE 02

## **Introduction**

La ville de Bejaia est l'une des villes les plus reconnues en Algérie avec la beauté de ces paysages et la diversité de sa nature ainsi que ses différents sites touristiques, qui permettent pour les différents types de visiteurs de pratiquer les différents types de tourisme. La ville est aussi connue avec l'accueil chaleureux par ses habitants ainsi que la mentalité pacifiste et la sécurité de déplacement sans crainte dans les différents coins de la ville, la ville est dotée aussi de différents types de transports pour faciliter le déplacement vers les endroits désirés.

Dans ce deuxième chapitre on va essayer de présenter la ville de Bejaia avec ses sites touristiques ainsi que les moyens de transport disponibles à l'intérieur de la ville et les infrastructures d'hébergements.

### **Section 01 : Présentation de la ville de Bejaia**

Dans cette section, on présentera cette région (ville de Bejaia) sous plusieurs angles :

Historique, géographique, démographique et climatique.

#### **1-1- Historique**

A travers le temps, la ville de Bejaia ou Bgayet en berbère a porté plusieurs d'autres noms, à l'époque romaine elle est connue sous le nom Saldae, El Naciria à l'époque Arabo-musulmane et elle est connue aussi par le nom de Bougie en Europe grâce à son activité de production de bonne qualité des chandelles faites avec la cire d'abeille ainsi que sa beauté. Elle a aussi joué un rôle très important dans la diffusion des chiffres arabes en occident ainsi que les savoirs mathématiques au moyen âge.

Riche en monuments, musées et points de vue, et son histoire ancienne. La ville de Bejaia a été une destination très fréquentée par les voyageurs et les nobles européens qui viennent à la recherche de l'éducation au contact des beautés antiques et sur les savoirs rassemblés au fil des siècles.

Elle est désignée comme chef lieu de la wilaya lors du découpage administratif de 1974 (J.O N°55 du 09/05/1974). Elle se compose de 19 daïras et de 52 communes.

#### **1-2- la situation géographique**

La ville de Bejaia se situe au nord du pays dans la bordure méditerranéenne à 220km à l'est de la capitale de pays (Alger), à l'Ouest de la ville se trouve le Cap Carbon, elle est adossée au Mont du Gouraya situé dans une position nord-ouest et dominé par les hautes montagnes du massif des Babors. Elle est aussi le débouché de la vallée de la Soummam.

#### **1-3- La situation démographique**

D'après le recensement de 31/12/2016 la population qui réside dans la ville de Bejaia est de 965 150 résidents.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Annuaire statistique (2016), direction de transport de la programmation et du suivi budgétaire de la wilaya de Bejaia

## **1-4- Le climat**

Elle est d'un climat méditerranéen, généralement humide, et les températures moyennes se varié en fonction des saisons, froid en hiver et chaud en été (en moyenne 11,1 °C en hiver et 24,5 °C en été), ça pluviométrie peut aller de 800 mm à 1200 mm.

## **Section 02 : le tourisme dans la ville de Bejaia**

### **2-1 Les sites touristiques**

La ville de Bejaia est l'une des villes touristiques de l'Algérie les plus connue, soit avec ces sites touristiques naturelle au bien ses sites historique à savoir :

#### **2-1-1- Les sites archéologiques**

##### **➤ Le fort de la Casbah**

Blottie sur les pentes de la falaise autour d'une petite place ouverte sur la mer à laquelle on accède par des escaliers, elle est construite à l'origine comme une citadelle par la dynastie Almohad en 1154. L'édifice abritait à l'origine une mosquée qui a vu Ibn Khaldoun <sup>2</sup>y dispenser des cours. Cependant, en dépit de ses défenses, les conquistadors espagnols réussirent à s'emparer du site en 1511, et construisirent un château et d'autres fortifications sur le lieu de la citadelle. Lorsque les français sont venus et s'emparèrent de la casbah, ils apportèrent également de nombreux changements sur la mosquée, les bâtiments et la maison de la citadelle, et ils ont aussi construits de nouveaux bâtiments. En 1903, la casbah a été classée monument historique, et elle est désormais protégée.

##### **➤ Les restes de l'enceinte fortifiée du port Fouka**

Classée comme patrimoine national le 17/11/1903 (JO n° 7 du 28/01/1968) Façade Ouest dont le chemin descend vers le Boulevard Biziou lorsqu'il rejoint le quartier du Camp inférieur. Le côté Est donne sur la place Philippe, place de la Mosquée que l'on aperçoit dans la lumière de la porte. Elle fait partie des anciennes fortifications de la ville. Construite entre 1067 et 1071, Bab El Bounoud, appelée aujourd'hui Bab El Fouka, est flanquée de deux tourelles toujours visibles d'où les sentinelles pouvaient surveiller les alentours, et probablement surmontée d'un prétoire royal d'où le sultan pouvait admirer l'arrivée des caravanes et accueillir ses hôtes de choix. Cette porte a deux ouvertures, dont la plus authentique est celle qui se situe à gauche quand on vient de l'extérieur de la ville, alors que celle de droite aurait été fortement remaniée par les Français. Construits aussi sous le règne du sultan EnNacer, les remparts se présentaient comme un immense mur d'enceinte, flanqué de tours de garde et contenait six portes d'accès. L'enceinte formait un vaste triangle dont la base longeait la mer et le sommet situé à quelque 663mètresd'altitude, dominant

---

<sup>2</sup> Né le 27 mai 1332 à Tunis et mort le 17 mars 1406 au Caire, est un historien, sociologue, économiste, géographe, démographe, et homme d'État d'origine arabe

ainsi, le golf de la ville de Bejaia (ex: Bougie). Aujourd'hui, il ne reste que quelques traces de ces murailles dont les plus visibles sont celles qui apparaissent sous les structures de l'ex:- marché Philippe et celles situées sur le territoire du parc national de Gouraya, ces remparts, témoins incontestables du passé glorieux de la capitale des Hammadites.

➤ **La porte dorée (la porte de la mer)**

Classée monument du patrimoine national en 1900 (JO n° 07 du 28/1/1968). Sous le règne des Hammadites à la fin du XI<sup>e</sup> siècle, la cité médiévale, El Naciria, comptait six portes d'entrée. Il ne subsiste aujourd'hui que deux: Bab El Bahr, communément appelée porte Sarrasine qui s'ouvre sur le port, et Bab El Bounoud (porte des étendards), actuellement porte Fouka, dans la haute ville. Bab Dar Senaa, Bab El Mergoum ou Bab Ber, Bab Amsiouen et Bab Es Sadat ont été soit supprimées pour permettre l'extension du tissu urbain, soit tombées en ruines. Edifiée à l'époque du Sultan El Nacer vers 1070, la porte Sarrasine (dénomination en usage au Moyen Age pour désigner la communauté musulmane en général) qui donne accès sur la mer faisant partie du dispositif de fortification de la ville. En décembre 1833, elle connut le débarquement des troupes françaises sous le commandement du général Trézel. Au centre du nouveau port, aménagé pour recevoir les navires du plus fort tonnage, à une centaine de mètres des bords du quai.

Le voyageur rencontre en débarquant la porte Sarrazin (Bab El Bahar) vieil arceau en ogive, de pierres et briques, soigneusement conservé qui faisait partie des fortifications arabes. Autrefois les balancelles franchissaient cette porte, pour venir s'abriter dans une petite rade aujourd'hui comblée.

➤ **Le fort Moussa (le fort Barral)**

Edifié sur les ruines du palais de l'Etoile, le fort Bordj Moussa a été construit par les Espagnols, et plus précisément par Ferdinand de Navarre, (seul document retrouvé : plan de masse réalisé en 1539). Il servira de château impérial sous le règne de Charles Quint (l'Espagnol qui a régné au 16<sup>e</sup> siècle). Le fort est un chef-d'oeuvre d'architecture et malgré les contraintes du temps, et des intempéries, il tient encore debout sur ses piliers. A l'époque espagnole, il se constituait de trois grandes salles; deux salles latérales, une terrasse centrale, et deux autres petites, formant les tours de contrôle. Les murs ont plus de deux mètres d'épaisseur. Le côté Nord du fort en forme de «V» servant à cerner l'ennemi. En 1555, Salah Raïs Pacha ordonnera à l'Espagnol Alfonso Di Peralta, de quitter les lieux et Bejaia, après sa défaite face aux Turcs. Ces derniers, occupèrent le fort, et lui donnèrent le nom de Bordj-Moussa. Le Bordj Moussa est transformé à plusieurs reprises. D'abord, il a été utilisé comme fort militaire durant la période turque puis comme prison durant la colonisation sous le nom de Fort Barral, et maintenant c'est un musée depuis 1989 et il recèle des trésors datant de la préhistoire jusqu'à notre époque. Le musée occupe une grande salle au rez-de-chaussée, des tableaux ornent ses murs, et des stèles datant de l'époque romaine accueillent le visiteur. Un étalage

de pierres taillées de la période néolithique, outils, bijoux de la période préhistorique s'étalent sous les bacs vitrés auprès des grattoirs, hachoirs. On retrouve aussi dans la collection, des ossements humains, et d'animaux, des perles, et des os d'autruche. Pour la sculpture, le musée de Bejaia pourrait se vanter d'avoir la fameuse NEO-BID de Camille Claudel (pièce principale du musée), qui représente une femme blessée au sein droit par une flèche. Elle est inspirée d'une légende grecque. D'autres sculptures existent aussi dans ce musée dont celle de Just-Becquet (Samson et Dalila), de J. Esconla (Satire), et de S. Erica (Foehr), une copie du voilier italien qui a fait naufrage sur les côtes de Jijel, le buste de l'empereur Caracola fils de Septime sévère. Le musée détient aussi une collection de peintures d'Emile Aubry (peintre français né à Sétif) et autres peintures anciennes et contemporaines. Malheureusement ces tableaux n'ont pu être exposés par manque d'espace. Un projet d'ailleurs est en cours pour la construction d'une soupenne qui sera aménagée en galerie d'art.

### ➤ **Les Remparts Hammadites**

Cette enceinte a été construite à l'époque du Sultan En-Nacer entre 1067 et 1071 pour protéger la nouvelle ville d'En-Naceria. Les Remparts Hammadites dont quelques vestiges de cette muraille sont bien visibles de part et d'autre des flancs de Djebel Gouraya, jusqu'au plateau des ruines. Construite à l'époque Hammadite, cette enceinte qui avait 5 000 mètres de développement formait un vaste triangle dont la base longeait la mer méditerranée. Classés patrimoine national le 1<sup>er</sup> juin 1987 reconduit dans le journal officiel N° 07 du 07 Octobre 1987.

### ➤ **La citerne romaine**

Réalisation prestigieuse de l'époque romaine. Indispensable pour contenir le grand débit d'eau ramenée de Toudja vers Bejaia dont une citerne installée au niveau de Sidi Touati, une autre à l'intérieur de l'actuel hôpital Frantz Fanon, de même qu'une autre servant aujourd'hui de bibliothèque communale attenante au siège de l'APC de Bejaia. Deux autres découvertes ont été faites à la rue Bousbissi de même que celle opérée au niveau de la demeure de Terki Zina. Sans doute que d'autres réalisations sont ensevelies un peu partout sous la vieille ville de Bejaia. Pour rappel, l'eau est acheminée de Toudja vers Saldae via l'aqueduc. Les dimensions de 29,60 m × 15 et de 85 × 15,50 m, sont enregistrées ce qui implique une capacité de stockage d'environ 7271,98 m<sup>3</sup>. Certains historiens estiment sans en donner la preuve formelle qu'elles furent probablement restaurées et réutilisées durant la période Hammadite et même bien après. Protégées comme monument historique *AquaeRomanae*.

### ➤ **Fort Sidi Abdelkader**

Le fort Abdelkader en tant que structure portuaire devait exister depuis la période antique, mais ce n'est qu'à la période Hammadite qu'éclot la désignation « Hisn El-Bahr », que les souverains Hammadites ont intégré dans la muraille de la ville. Selon le récit de Ismail El Arabi, les espagnols le

reconstruisirent de nouveau jusqu'au soubassement. Ils y affectèrent une cargaison de quarante (40) hommes. En tous les cas, ils laissèrent leurs empreintes sur le fort, puisque sur de nombreuses parties on peut actuellement reconnaître les indices de leurs techniques de construction. En 1555 Salah Rais, Pacha d'Alger, assiégea la ville, et s'empara avec moult difficultés du Fort de la mer après l'avoir bombardé cinq jours durant. Inscrit sur l'inventaire de la wilaya, arrêté de Monsieur le Wali N° 478/09 du 25 Avril 2009.

➤ **Le cippe romain (pierre funéraire)**

La fontaine a été construite en 1896, les ingénieurs Imbert et Roux utilisèrent la même source et le même itinéraire que celui de l'aqueduc de Toudja pour pouvoir alimenter la ville de Bejaia en eau potable. L'inscription latine de l'époque romaine, quant à elle, a été découverte à Lambèse (Batna) au mois d'Octobre de l'année 1866 et publiée pour la première fois par M. Charbonneau. Les textes de cette inscription relatent les faits qui se sont déroulés lors de la réalisation de ce magnifique ouvrage. Le Cippe a été transféré à Bejaia pour orner la fontaine symbolisant la grandeur de l'aqueduc de Toudja. Actuellement la fontaine ne fonctionne plus, elle est en mauvais état de conservation, vu l'absence de moyens de protection. Classée patrimoine National le 30 Décembre 1991 reconduit dans le journal officiel N° 22 du 22 Mars 1992.

➤ **Tour Doriac**

La tour Doriac érigée en 1836 en deux blockhaus afin de se protéger d'éventuelles agressions. Elle pouvait contenir huit hommes, construite en première ligne et en poste avancé dans la montagne. La tour Doriac fut érigée sur un rocher dominant entre les deux bâtisses. La tour Doriac et le blockhaus Doriac pouvaient en accueillir jusqu'à 18 personnes. Inscrit comme bien culturel recensé.

➤ **BirEsselam**

Situé à l'entrée de la ville de Bejaia aux abords de la route nationale n°26. Le puits est un vestige important, il est à la fois un symbole et une vitrine. Il ouvre la voie sur la cité millénaire qui est Bejaia. On raconte que les visiteurs et pèlerins venus des quatre coins du Maghreb y puisaient de l'eau pour éteindre leur soif, mais aussi faire leurs ablutions avant de poser le pied dans la cité qu'Ibn Arabi désignait comme « la petite Mecque » tant la ville foisonnait de saints patrons et de soufis. Inscrit comme bien culturel recensé.

➤ **Mosaïque d'Océan**

Découverte au niveau de l'ancien site de l'hôtel français « Frantz Fanon » près du fort Bordj Moussa. Elle représente la tête de l'océan en civilisation Gréco-latine. Sa sœur jumelle est aujourd'hui au musée des antiquités à Alger. Inscrite sur inventaire supplémentaire de wilaya par arrêté N° 10/1974 daté du 10 Décembre 2010.

➤ **Fort Lemercier**

Construit par l'armée coloniale française en 1837 qui l'utilisa comme fortin longeant la muraille encerclant la ville. Il leur servit à réduire l'étendue de leur système de défense et d'observation avancé. Le fort Lemercier, se résume en un blockhaus entouré d'un ouvrage bastionné en pierres. La fort Lemercier abritait 24 Hommes, la tour Doriac et le blockhaus Doriac pouvaient en accueillir jusqu'à 18 personne. Inscrit comme bien culturel recensé.

➤ **Fort Clauzel**

Fortification de l'époque coloniale française pour des raisons de défense, le fort Clauzel a été construit en 1835, à l'emplacement d'un ancien moulin maure nommé « le moulin de Mous ». Il est situé près d'une source que l'on appelle « Ain El- Yak'out » (la source du diamant). Le fort porte le nom du maréchal Clauzel, gouverneur général d'Algérie qui commanda sa construction. Inscrit comme bien culturel recensé.

➤ **Théâtre Régional de Bejaia**

Construit en 1936, le théâtre a été l'œuvre de l'architecte bâtisseur Albert Morin. Il dépendait du temps de la colonisation française de la municipalité de Félix Borg, officier de la légion d'honneur, maire de la ville de Bougie. Au recouvrement de la souveraineté nationale, le théâtre est placé sous la houlette de la commune de Bejaia et ce, jusqu'à 1985, puis la commune le cède au ministère de la culture. Il sera alors érigé en Théâtre Régional de Bejaia.

Certains bâtiments de l'édifice ont changé de fonction, l'originalité de cet ouvrage réside dans son emplacement géographique. De style moderne, son architecture est unique. A partir de sa terrasse qui donne sur le centre-ville, il offre une vue panoramique d'une rare beauté. Les spécialistes le considèrent comme un joyau architectural. Approuvé par la commission de wilaya des biens culturels.

➤ **La mosquée Sidi Soufi**

Juste à l'intérieur des quais, proche du boulevard Colonel Amirouche, se trouve la mosquée Sidi Soufi. C'est la plus grande de la ville, et de par sa situation centrale, c'est aussi la mosquée la plus fréquentée de Bejaia. L'édifice actuellement en place fut construit en 1889, mais son origine remonte bien plus loin dans le temps. La mosquée était d'une importance stratégique pendant la période de la colonisation : elle servait d'école pour enseigner le Coran et l'arabe aux enfants, afin d'aider à préserver la culture musulmane algérienne.

Récemment, certaines extensions mal pensées ont été ajoutées, mais le bâtiment jaune offre cependant toujours un contraste agréable avec la rue, et les créations artistiques décoratives de l'arche de l'entrée sont impressionnantes, avec ses mosaïques bleues, vertes et jaunes finement décorées.

A l'entrée, l'intérieur recouvert de moquette rouge s'étend au loin, supporté par des piliers avec une conception en spirale. Des fenêtres en forme de « trou de serrure » laisse passer la lumière naturelle et éclaire les murs de couleur crème, jaune et dorée, et vous rencontrerez certainement des fidèles à l'intérieur.

La structure originale de la mosquée rappelle fortement les influences architecturales maghrébines, avec des couleurs et des mosaïques, et ce qui peut toujours être vu aujourd'hui dans une certaine mesure.

#### ➤ **Le marabout de Sidi Touati**

Situé à quelques mètres de la porte du ravin. Contemporain des émirs Hammadides, Sidi Touati fût le fondateur d'une université musulmane qui compta jusqu'à 3000 étudiants, et qui fonctionna sans interruption jusqu'en 1926. Un institut où même les jeunes filles étaient admises non seulement à s'instruire mais aussi à soutenir des thèses au nom de l'université. On y enseigna toutes les disciplines, y compris l'astronomie.

### **2-1-2- Les sites touristiques naturels**

#### ➤ **Le parc national de Gouraya**

Il se situe au Nord-ouest de la ville, c'est un parc côtier qui se compose d'une variété de plantes et d'animaux, ses montagnes s'élèvent à 660 m de hauteur. Il est classé comme une réserve de biosphère par l'UNESCO en 2004, il occupe une superficie de 2080 ha, a laquelle s'ajoute une zone marine de 7842 ha ainsi qu'une zone lacustre « le lac de Mézaia » avec une superficie de 3 ha et il se compose de plusieurs sites dont les plus connues sont :

- **Le Cap Carbon :** Au nord de Bejaia, une petite route grimpe au travers des oliviers et des pins, contourne les hauteurs du Gouraya, avant d'aboutir à une aire de parking, à moins de 5 km du centre ville. On emprunte un petit tunnel, une espèce de sas avant de découvrir le magnifique Cap Carbon. En fait, un îlot relié à la côte par un petit isthme alluvionnaire. Le sentier mène à un phare édifié à 220 mètres, l'un des plus élevés de la Méditerranée et du monde, longeant de très jolies criques. La descente vers le cap par un chemin taillé à même les flancs de la falaise, puis la montée vers le phare, est un moment de grand délice pour les yeux. L'eau est si limpide et ses reflets si nuancés en bas, que l'on arrive à lire, sur la surface huileuse de la mer, les subtils reliefs du fond. Au cap Carbon, les singes magot font partie du décor.

- **Pic des singes :** A travers les pinèdes, le promeneur accède au pic des singes, mirador unique avec sa table d'orientation d'où l'on contemple la haute chaîne des Babors, cette montagne est un habitat pour le macaque de Barbarie qui est en voie de disparition.

- **Yemma Gouraya :** Un mont qui surplombe la ville de Bejaia, à 660m d'altitude. Il serait également le lieu de sépulture de la sainte patronne de la ville, yemma Gouraya, mais aucune preuve

archéologique n'existe. Un fort se trouve au sommet. Elle offre une vue panoramique sur le Djurdjura et les deux Kabylie.

• **Les Aiguades :** L'anse des aiguades où avaient débarqué les espagnols en 1507. A moins de 5 kilomètres au nord du centre-ville de Bejaia se trouve l'anse enchantresse des aiguades. La magnificence des traits et des couleurs de cette baie ne laisse aucun visiteur indifférent. Ce sont des criques et des plages uniques en leur genre avec une eau limpide et un paysage naturel muni d'une végétation luxuriante.

• **Le Cap Bouak :** C'est un Cap qui situe au sud-est du Cap Carbon et à l'est de bougie, et qui est d'une altitude de 62 mètres.

• **Lac de mézaia :** Le lac Mezaïa est une petite zone humide protégée située au centre de Bejaia. Plusieurs espèces d'oiseaux migrateurs transitent par ce lieu .Le canard colvert, la poule sultane, la foulque et autres palmipèdes se partagent cet habitat lacustre.

• **L'Île des Pisans :** L'Île des Pisans ou Nizla est une ile située à Boulimat sur la côte ouest de Bougie. Le nom de l'île des Pisans marque le souvenir des relations commerciales régulières entre Bougie et Pise en Italie. Le roi de Bougie l'avait concédée aux marins pisans pour entreposer des marchandises qu'ils allaient vendre et celles qu'ils venaient d'acheter à Bougie notamment de la cire pour fabriquer des bougies.

• **La Corniche :** Depuis l'anse et la station estivale des Aiguades et la Pointe Noire pour s'achever au Cap Carbon par un promontoire rocheux. En haut, un étroit tunnel creusé dans le rocher débouche sur un site de falaises et de mer face au Cap Carbon, un sentier asphalté descend jusqu'au niveau des flots puis gagne le phare et le sémaphore qui, dressés au sommet du Cap Carbon, à 220mètres, sont les plus élevés de la Méditerranée.

• **Les plages de la commune de Bejaia :** les plus connues sont : Boulimat, Saket, les Aiguades, Sidi AliElbhar et Ache El Vaz.

### 2-1-3- autres sites

#### ➤ **Place Gueydon (Place du 1er Novembre 1954)**

La place Gueydon, aujourd'hui Place du 1er Novembre, dans la haute ville, est un incontournable pour qui visite Bejaia. Construite sur un balcon surplombant le port, elle offre une vue magnifique de la baie de Bejaia. Il serait inconcevable de ne point profiter du belvédère. Accoudé à la balustrade, on peut plonger son regard dans le bleu de la mer, qui se confond à l'horizon avec le bleu du ciel, et suivre le mouvement nonchalant des navires en partance, se prêter à une séance photo. Le must, c'est s'attabler à l'une des accueillantes terrasses, la plus convoitée étant celle du Richelieu, devant une glace ou une boisson fraîche, tandis que les gamins s'amuse autour. A moins de simplement

vouloir apprécier, sur un banc, un moment de calme sous l'ombre des ficus qui ornent l'endroit. Peut-être aussi, méditer sur le destin singulier de cet ancien président du Portugal dont le buste trône sur une place mitoyenne. Cet homme de lettres, devenu politicien avant d'être frappé d'exil, a vécu ici, et a laissé un beau témoignage sur la vie des Algériens durant cette époque. L'histoire est d'ailleurs omniprésente tout autour de la Place Gueydon, ce qui rajoute certainement à son attrait. La vieille Casbah, où Ibn Khaldoun a fait un séjour, est à quelques pas. Les anciennes mosquées de Bejaia sont tout autour, la fontaine qui bruissait de l'eau amenée par aqueduc depuis Toudja, et, un peu plus bas vers la mer, ce qui reste de la Porte Sarrasine, qui témoigne encore du passé prestigieux de Bejaia, ancienne capitale dynastique. La proximité des commerces et services, le théâtre, et même une cinémathèque dont la salle est située sous la place Gueydon, accroissent indubitablement son attirance naturelle. En fait, on ne se lasse jamais de cet endroit, que l'on soit résident ou visiteur momentané, juste pressé d'immortaliser des souvenirs en quelques clics. Calme, mais animé jusque tard dans la soirée, c'est un véritable lieu de ralliement d'où l'on peut explorer le reste de la ville. A quelques pas de là d'ailleurs, on peut se rendre dans un autre site très apprécié, la Brise de Mer, pour une promenade au bord de l'eau ou une virée gastronomique.

### ➤ **La Brise de Mer**

La destination nocturne la plus prisée par les Bougiotes durant la saison estivale, c'est bien la Brise de mer. Ce nouvel espace offre plusieurs avantages, aussi bien pour les familles bougiotes que pour les vacanciers. Son emplacement, comme son nom l'indique, au bord de la mer, offre de belles vues sur la grande bleue et procure une certaine fraîcheur en cette période de chaleur. De plus, sa situation, au pied de l'ancienne ville et à proximité de la zone urbaine, facilite énormément les déplacements et fait gagner de temps. Même les travailleurs, en fin de journée ou en soirée, peuvent s'y rendre avec leurs familles. Pour découvrir ce bel espace, qui devient mythique, il suffit de prendre le bus, de n'importe quel arrêt de la ville et de descendre au terminus de la porte Sarrazine. Et faire les quelques centaines de mètres restantes à pied. En suivant la clôture de la gare maritime à droite, une fois passé sous le tunnel de Sidi Abderrahmane, déboucherez directement sur un grand site associant les larges trottoirs de la rue à une plate-forme au bas de celle-ci. Cette plate-forme, récemment construite, s'étale sur une largeur moyenne de 70 m et sur une longueur d'environ 600 m, allant du port de pêche au port pétrolier.

## **2-2 Les infrastructures de tourisme existant dans la ville de Bejaia**

La ville de Bejaia dispose de plusieurs infrastructures de tourisme qui se compose de :

### **2-2-1- L'offre d'hébergement**

L'hébergement est l'une des nécessités de tourisme d'où on trouve que la ville de Bejaia dispose de plusieurs infrastructures destinées à l'hébergement

### ➤ Liste des Hôtels Urbain

La ville de Bejaia dispose de plusieurs hôtels urbains qui sont :

**Tableau 2.1 : les hôtels Urbain de la ville de Bejaia (2017)**

Nom des hôtels	Capacité chambre	Capacité lits	Adresse	classement	annexes
<b>1. ESSALEM</b>	24	42	BP347 Birr Essalam. Bejaia	1*	Restaurant
<b>2. ROYAL</b>	63	94	Route université. Bejaia	2*	Bar et Restaurant, piscine, Discothèque
<b>3. MADALA</b>	40	62	Route université. Bejaia	1*	Restaurant
<b>4. AU BON ACCEUIL</b>	10	15	07 Rue Ahmed ouguana. Bejaia	sans*	Bar et Restaurant
<b>5. RESIDANCE CHREA</b>	50	87	04 Rue Krim Belkacem. Bejaia	2*	Restaurant
<b>6. AIT ALI</b>	24	49	05Rue D'ivreux. Bejaia	sans*	/
<b>7. THIZIRI(05)</b>	38	74	Route des aures-Bejaia	2*	Restaurant
<b>8. ZEPHYR</b>	40	85	BVD KrimBelkacem. Bejaia	2*	Restaurant
<b>9. BRAHMI HOTEL</b>	38	47	25Rue de la liberté. Bejaia	2*	Restaurant
<b>10. LA BRAVOURE</b>	17	28	09Rue des frères akout. Bejaia	1*	/
<b>11. MEUBLE DU TOURISME « PROVIDENTIA »</b>	10unités d'hébergement	56	Tala Markha. Bejaia	Meublé du tourisme	Restaurant et cafétéria
<b>12. CRISTAL</b>	90	180	03Rue des frères martyrs Milali, Sidi Ahmed	3*	Restaurant et cafétéria
<b>13. LE SARRASIN</b>	80	133	Quatre chemins. Bejaia	En cours	Restaurant et cafétéria
<b>14. HOTEL DU NORD</b>	102	164	Bois sacres, Boulevard Amirouche. BEJAIA	En cours	Restaurant et cafétéria
<b>15. Meublé du tourisme « LE PALACE »</b>	10unités d'hébergement	40	Rue ChouhadaMellali. Bejaia	Meublé du tourisme	/

Source : direction du tourisme de Bejaia 2017

➤ **Liste des hôtels Balnéaire**

La ville de Bejaia possède aussi des hôtels Balnéaire qui se sont :

**Tableau 2.2 : les hôtels Balnéaire dans la ville de Bejaia (2017)**

Nom des Hôtels	Capacité chambre	Capacité lits	Adresses	Classement	Annexes
<b>1. GRAND ROCHER</b>	06	09	Rue MaurisBoulimatAudin N°18 Bejaia	Auberge 2*	Bar et Restaurant
<b>2. DELPHIN</b>	36	76	35 Cité Mizay Abdelkader. Bejaia	sans*	Restaurant
<b>3. GALOU</b>	19	66	Boulimat. Bejaia	En cours	Restaurant
<b>4. ILE PISAN</b>	12 bungalows	36	Route des Aurès n°08. Bejaia	En cours	/

**Source :** direction du tourisme de Bejaia 2017

➤ **Liste des établissements destinés à l'hôtellerie**

Elle dispose aussi de d'autre établissements qui sont destiné pour l'hébergement comme :

**Tableau 2.3 : les établissements destinés à l'hôtellerie dans la ville de Bejaia**

Nom des Hôtels	Capacité cham/lits	Adresses	Annexes
<b>SOUMAM</b>	65/106	10 Rue Oubdelkader. Bejaia	Bar et restaurant
<b>IFRI</b>	10/15	Arrière port Bejaia	Bar et restaurant
<b>LA GARE</b>	17/29	Rue Ben Boulaid. Bejaia	Bar et restaurant
<b>TOURING</b>	13/29	06 Rue Hihathocine. Bejaia	Bar et restaurant
<b>LA PLAINE</b>	36/44	06 Boumada. Bejaia	Bar et restaurant
<b>TERMINUS *S*</b>	27/46	Rue Ben Boulaid. Bejaia	Bar et restaurant
<b>TERMINUS *T*</b>	30/56	Rue Ben Boulaid. Bejaia	Bar et restaurant

**Source :** direction du tourisme de Bejaia 2017

**2-2-2- Liste des restaurants touristiques**

La restauration est aussi l'une des nécessités de tourisme, et Bejaia dispose de quelque restaurant qui sont :

**Tableau 2.4 : les restaurants touristiques classés dans la ville de Bejaia**

Nom du restaurant	Capacité (couvert)	Adresse	Classement
« A »	40	Rue Abdelkader Ijraoui. Bejaia	2*
La corniche	50	Baie de sidi yahia. Bejaia	2*
Le Savory	40	08, rue des vieillards. Bejaia	2*
Le petit bateau	25	10, rue si El houas. Bejaia	2*
Le palmier	35	02, rue nacer ben yahia. Bejaia	2*
Le mignon	35	Brise de mer. Bejaia	2*
Ramz	40	Brise de mer. Bejaia	1*
Es salam	45	Bejaia	1*

**Source :** la direction du tourisme de Bejaia 2017

Les restaurants touristiques sont concentrés généralement à Bejaia ville, les plats proposés s'approchent plus au moins de la cuisine européenne sans les moyens de celle-ci (Savoir faire...), ignorant complètement gastronomie local à l'exception de couscous.

L'essentiel du patrimoine de la willaya, en matière de restauration est représenté par les nombreux restaurants populaires et un grand nombre des cafés, bars, pizzerias, salons de thé et Fastfood, gargotes.

### 2-2-3- Les agences de voyages

Pour mieux développé le secteur de tourisme dans la ville de Bejaia on trouve plusieurs agences de voyage et de tourisme dans cette ville qui jeux un rôle important pour la satisfaction des touristes

**Tableau 2.5 : les agences de voyages de la ville de Bejaia**

N°	N° de licence	Nom de l'ATV	Forme juridique	Adresse & Email
01	016	SARAZSINE TOURS	Personne physique	Avenue des frères Amrani n°53, Bejaia Email : <a href="mailto:tours_sarasine@yahoo.fr">tours_sarasine@yahoo.fr</a> Site web : <a href="http://www.sarasinetours.com">www.sarasinetours.com</a>
02	096	BEJAIA TOURS	Personne physique	Avenue de la révolution, quartier Seghir, Bejaia Email : <a href="mailto:bejaiatours@hotmail.com">bejaiatours@hotmail.com</a>

03	125	KABYLIE VOYAGES	Personne physique	Cité pépinière Bt E2.N° 670, Bejaïa. Email: <a href="mailto:voyageskabylie@yahoo.fr">voyageskabylie@yahoo.fr</a>
04	309	SIRIUS STARTRAVEL	Personne morale (EURL)	Cité des 112 logts, Bt 05 n°01 cité Seghir, Bejaia Email : <a href="mailto:siriustravel@gmail.com">siriustravel@gmail.com</a>
05	364	GOURAYA TOURS	Personne morale (EURL)	14 Rue Salah Arroul, Bejaia Email : <a href="mailto:infos@gourayatours.com">infos@gourayatours.com</a> Site web : <a href="http://www.gourayatours.com">www.gourayatours.com</a>
06		ONAT		La Rampe du Port Bejaia Email : <a href="mailto:onat_bja2003@yahoo.fr">onat_bja2003@yahoo.fr</a> Site Web : <a href="http://www.onat-dz.com">www.onat-dz.com</a>
07	137	TVA/TCA	Personne Morale(SPA)	BdKrimbelkacem, promotion SOMACOB 06000,bejaia Email: <a href="mailto:tva-bejaia@touring-algerie.com">tva-bejaia@touring-algerie.com</a> SiteWeb: <a href="http://www.touring-algerie.com">www.touring-algerie.com</a> .
08	506	ZIGUADES TOUR	– Personne morale (EURL)	Cité zerraraquartier Seghir,Bejaia Email : <a href="mailto:ziguades-tour@gmail.com">ziguades-tour@gmail.com</a> Site Web : <a href="http://www.ziguades-tour.com">www.ziguades-tour.com</a>
09	152	AMIZOUR TOURS	Personne Physique	Cité Naceria, bloc 13-Bejaia Email : <a href="mailto:amizour-tours@yahoo.fr">amizour-tours@yahoo.fr</a>
10	062	NadjahTravel Agency (Succursale)	Personne Physique	Cité les Hammadide résidence n°01 6000 Bejaia Email : <a href="mailto:najahtravel@hotmail.com">najahtravel@hotmail.com</a>
11	694	NouzhaTravel Agency	Personne Physique	Route : Cite Bourai Rue de Liberté, Bejaia Email : <a href="mailto:Nouzhadz@gmail.com">Nouzhadz@gmail.com</a> SiteWeb : <a href="http://www.nouzha.net">www.nouzha.net</a> <a href="http://www.nouzhavoyages.com">www.nouzhavoyages.com</a>
12	115	TAFSUT TRAVEL and TOURISME (succursale)	Personne morale (SARL)	Rue : chikhamar BD de Liberté, Bejaia Email : <a href="mailto:tafsutbejaia@yahoo.fr">tafsutbejaia@yahoo.fr</a> Site web : <a href="http://www.tafsut-voyage.com">www.tafsut-voyage.com</a>
13	721	AGHBALU TRAVEL	Personne Physique	Résidence chrea, Bordure du Boulevard KrimBelkacem (ex Hai seghira, Bejaia Email : <a href="mailto:aghbalu_travel@yahoo.fr">aghbalu_travel@yahoo.fr</a>
14	745	JIL VOYAGE	Personne Physique	Cité : 300 logtsBt b6, N°181 Iheddaden- Bejaia

				Email : <a href="mailto:jil.voyage@mail.com">jil.voyage@mail.com</a>
15	089	TVA/TCA (succursale)	Personne Morale(SPA)	10 Rue des vieillars, Bejaia Email:tva-bejaia@touring-algerie.com Site web : www.touring-algerie.com
16	938	RIFF ACHARIF DE TOURISME ET VOYAGE	Personne morale (SARL)	Ighilaouinet, place du marché hebdomadaire, sidi ahmed, Bejaia
17	131	SNC MAYMOUNA (succursale)	Personne morale (SNC)	32 Rue Soummam promotion salarial- Bejaia Email : meymounatours@gmail.com
18	107	SNC ANNISSA TOURISME ET VOYAGE (succursale)	Personne morale (SNS)	Boulevard KrimBelkacem-Bejaia
19	1012	Djadid voyage	Personne Physique	Cité des 20 logements DGSN quartiers seghir-Bejaia
20	1031	FLY VOYAGE	Personne Physique	04 chemins-Bejaia-
21	959	VIA NOSTRA	Personne Physique	Cité des 224/1136logts la pépinière, Bt a 11, porte n°A149-Bejaia Email : saber.grama@yahoo.fr
22	509	LAC NOIR TRAVEL	Personne Physique	Cite Naceria 166 logt CNEP, BT13 N° C 04-Bejaia

**Source :** direction du tourisme de Bejaia 2017

### Section 03 : Le transport dans la ville de Bejaia

Une ville touristique a toujours besoin d'avoir les différents réseaux de transports nécessaire soit à l'intérieur au bien à l'extérieur pour faciliter les déplacements de ses visiteurs à travers tout la ville lors de leurs visite, et des moyens de transports pour y retourner d'où ils viennent. La ville de Bejaia comme toutes les autres villes touristiques dispose de différents réseaux de transport ainsi que leurs infrastructures qui sont les suivant :

#### 3-1- Réseau de transport urbain

Le transport urbain dans la ville de Bejaia est composé de plusieurs stations de lignes urbaines qui sont devisé comme suite :

➤ **Véhicules privé :** 359 véhicules avec une capacité de places offertes de 13 539 places.

➤ **Véhicules public** : 29 véhicules, avec une capacité de places offertes de 100 pour chacun (2900 places).

➤ **Taxi au niveau de la commune de Bejaia** : 386 taxis disponible au niveau de la commune de Bejaia qui sont devisé comme suite :

• **Taxi inter-wilaya** : 67 taxis avec une capacité de 07 à 09 places.

• **Taxi individuels** : 35 qui sont dotés de compteurs taximètre et qui gardent leurs couleurs banalisées.

• **Taxi collectifs urbains** : 284 taxis.

➤ **L'infrastructure de transport routier** :

Une Gare Routière de type « A » avec une surface de 46446,60m<sup>2</sup> ; 64 Quais pour bus et 38 Quais pour taxis.

### **3-2- Réseau de transport maritime**

Le port de Bejaia a inscrit, dans son programme d'investissement, l'opération de réalisation d'une nouvelle gare maritime répondant aux normes internationales. Cette nouvelle infrastructure va inévitablement améliorer les conditions d'escales et d'accueil des passagers et le transit de leurs véhicules. Le projet, dont les travaux de réalisation ont été confiés à BATIMETAL, sont inauguration a eu lieu le 21 juin 2018 sur deux sites qui sont liés par deux passerelles :

✓ Le site 1 à l'extérieur du port sur 8 159,31 m<sup>2</sup>.

✓ Le site 2 à l'intérieur du port sur 18 973,22 m<sup>2</sup>.

Programme des car-ferries pour la saison estivale 2018. Ligne Bejaia/ Marseille/Bejaia : Navires nationaux / Navires étrangers

**Tableau 2.6 : Programme des car-ferries pour la saison estivale 2018. Ligne Bejaïa/ Marseille/Bejaia : Navires nationaux / Navires étrangers**

NAVIRE	ARRIVEE	DEPART
Le "Vizzavona" (Corsica Linea)	21/06/2018 à 9h00	21/06/2018 à 10h00
Tariq Ibn Ziad (ENTMV)	25/06/2018 à 15h00	25/06/2018 à 18h00
Le "Vizzavona" (Corsica Linea)	28/06/2018 à 09h00	28/06/2018 à 10h00
El djazair 2 (ENTMV)	02/07/2018 à 09h00	02/07/2018 à 12h00
Le "Vizzavona" (Corsica Linea)	05/07/2018 à 09h00	05/07/2018 à 10h00
Le "Vizzavona" (Corsica Linea)	12/07/2018 à 09h00	12/07/2018 à 10h00
Tassili II (ENTMV)	13/07/2018 à 12h00	13/07/2018 à 16h00
Le "Vizzavona" (Corsica Linea)	19/07/2018 à 09h00	19/07/2018 à 10h00
Tassili II (ENTMV)	20/07/2018 à 08h00	20/07/2018 à 12h00
Le "Vizzavona" (Corsica Linea)	26/07/2018 à 09h00	26/07/2018 à 10h00
Tassili II (ENTMV)	31/07/2018 à 12h00	31/07/2018 à 16h00
Le "Vizzavona" (Corsica Linea)	02/08/2018 à 09h00	02/08/2018 à 10h00
Tariq Ibn Ziad (ENTMV)	06/08/2018 à 14h00	06/08/2018 à 17h00
Djazair II (ENTMV)	16/08/2018 à 08h00	16/08/2018 à 12h00
Le "Vizzavona" (Corsica Linea)	16/08/2018 à 09h00	16/08/2018 à 10h00
Tassili II (ENTMV)	25/08/2018 à 12h00	25/08/2018 à 16h00
Le "Vizzavona" (Corsica Linea)	30/08/2018 à 09h00	30/08/2018 à 10h00
Le "Vizzavona" (Corsica Linea)	06/09/2018 à 09h00	06/09/2018 à 10h00
El djazair II (ENTMV)	07/09/2018 à 08h00	07/09/2018 à 12h00

Source : [www.portdebejaia.dz](http://www.portdebejaia.dz)

### 3-3- Réseau de transport ferroviaire

La ville de Bejaia dispose d'une gare de voyageurs avec une ligne ferroviaire à voie unique reliant le chef lieu de la wilaya à la localité de Béni-Mansour (Commune de Boudjellil) sur 88,8 Km

#### Les lignes de transport ferroviaire de la gare de Bejaia :

- ✓ Bejaia- Alger
- ✓ Bejaia-Béni Mansour
- ✓ Bejaia- Sétif (il est dans le programme d'action pour la saison estivale 2018)
- ✓ Bejaia-M'sila (il est dans le programme d'action pour la saison estivale 2018)

### 3-4- Réseau de transport aérien

La ville de Bejaia dispose d'un aéroport nommé « Abbane Ramdane/Soummam » avec une capacité d'accueil de 500 000 passagers par an et qui dispose de :

- ✓ Une piste principale de 2400×45 m.
- ✓ Deux voies de circulation de 142×23 m l'une.
- ✓ Parking pour 04 avions.

- ✓ Bloc de voyageurs (Aérogare) avec une capacité de 500 000 voyageurs/an.
- ✓ Salon d'honneur.
- ✓ Tour de contrôle.

L'aéroport assure des lignes nationales et des lignes internationales qui sont :

- **Lignes nationales** : six lignes qui sont vers (Alger ; Hassi Messaoud ; In Amenas ; Rhound-enous ; Biskra ; HassiR'mel).
- **Lignes internationales** : quatre lignes qui sont vers (Paris Orly ; Marseille ; Charleroi ; Lyon).

**Tableau 2.7 : Etat comparatif de trafic voyageurs par mode de transport (2016/2017)**

Etat comparatif de trafic voyageurs par mode de transport (2016/2017)									
Mode	Ferroviaire			Maritime			Aérien		
	2016	2017	Var(%)	2016	2017	Var(%)	2016	2017	Var(%)
Nombre voyageurs	193009	253618	+31.40	12430	12669	+1.92	318186	309066	-2.87

Estimation de la Gare Routière



Bus		
2016	2017	Var(%)
12572000	12000000	-4.55

**Source :** direction de transport de Bejaia 2017

Le tableau précédent nous montre que dans le secteur de transport, il ya une augmentation dans le transport Ferroviaire et maritime avec un pourcentage de 31,40% et 1,87%, par contre le secteur de transport Aérien a marqué une baisse de 2,87% ainsi que le transport par bus qui a marqué lui aussi une baisse des voyageurs avec un pourcentage de 4,55%, ses comparaison ont été faite avec les statistiques de 2016 et 2017.

#### **Section 04 : Les politiques utilisés pour le développement de tourisme dans la ville de Bejaia.**

Comme toutes les villes touristiques, l'Etat essaye de réaliser des projets touristiques dans la ville de Bejaia afin de pouvoir développer ce secteur qui est considéré comme un secteur prioritaire pour cette dernière, et cela en utilisant des déférentes politiques pour le développement de tourisme.

##### **4-1- La ZET dans la commune de Bejaia (ZET de Boulimat)**

La ZET Boulimat se situe dans la commune de Bejaia, cette ZET est limitée au Nord par la mer méditerranée, au Sud par la route nationale N°24, et à l'Est par une forme rocheuse située à 100m de la pointe Boulimat, elle a une superficie de 74ha dont 3,10km de linéaire côtier, elle a été classée le 05 novembre 1988 selon le décret exécutif n° 88-232 portant déclaration des zones d'expansion touristique.

#### 4-1-1- Nature juridique du foncier de la ZET de Boulimat :

La nature juridique des terrains du site relève principalement de propriétés privées avec un pourcentage de 87,18%. En seconde position arrive le domaine public avec 12,86%.

Nous retrouvons la superficie de chaque domaine dans le tableau suivant :

**Tableau 2.8 : Nature juridique de la ZET de Boulimat**

Statut juridique	HA	Taux%
Domaine public	10	12,82%
Propriété privé	78	87,18%
Superficie totale	90	100%

Source : HAMCHAOU, Amirouche. Présentation Bejaia 07-09-2016 : Situation des ZET p48

#### 4-1-2- L'occupation actuelle de la ZET

La ZET comporte plusieurs constructions illicites et quelques hôtels à vocation touristique. Le nombre total de construction présente sur le site est de 105 constructions illicites dont la moitié des constructions soit 57,14% construites sur les propriétés privées et l'autre moitié soit 42,86% est construites sur le domaine public.

**Tableau 2.9 : La nature juridique du bâti à l'intérieur de la ZET de Boulimat**

Statut juridique	Nombre de construction	Taux%
Domaine public	45	42,86%
Propriété privé	60	57,14%
Total des constructions	105	100%

Source : HAMCHAOU, Amirouche. Présentation Bejaia 07-09-2016 : Situation des ZET

#### 4-1-3- Projets d'investissement

Avant l'obtention du plan d'aménagement touristique, la ZET de Boulimat se voit recevoir des projets d'investissement à savoir : un projet d'un village touristique, un projet de résidence touristique et l'aménagement d'un hôtel. En parallèle à ces projets d'investissement, certains hôtels demandent la régularisation de leurs biens.

#### 4-2- Le projet EPIC

Dans le cadre du nouveau schéma directeur la commune de Bejaia, un projet de la collecte et le traitement des déchets ménagers sera lancer "BOUGIE NET" (EPIC), avec un montant de 70 milliards de centimes. Cela permettra de mettre fin à la décharge communale de Boulimat et d'essayer de rendre la ville de Bejaia comme elle na jamais été propre avant et gardé l'environnement de la ville, cela avec :

- ✓ Ramassage des odeurs d'une façon régulière et chaque jour ;
- ✓ L'élimination des décharges anarchiques;
- ✓ Nettoyage des routes et quartiers de la ville de Bejaia avec des machines et camions nécessaires.

### **Section 05 : méthodologie de l'enquête**

L'étude de la contribution des transports dans le développement du tourisme durable dans la ville de Bejaia nous permettra d'avoir une idée idéale, des avis des agences de voyages et de tourisme existantes dans cette ville.

Pour avoir des informations qui nous permettra d'aborder notre sujet, en particulier nous sommes devant une étude de terrain dans laquelle nous avons décidé de distribuer des questionnaires destinés aux différentes agences de voyages et de tourisme de la ville de Bejaia.

#### **5-1- Méthode de l'enquête**

Tout travail scientifique a besoin d'un plan de travail à suivre pour atteindre l'objectif de recherche, l'enquête de terrain aussi a une méthode à suivre pour rapprocher beaucoup plus aux résultats et d'avoir plusieurs données concernant les hypothèses posées.

#### **5-2- Objectif de notre recherche**

Cette enquête a but d'étudier :

- L'impact des transports sur le tourisme ;
- Le point de vue des organismes de tourisme en matière de déplacement des touristes et du choix des personnes ;
- Les exigences des organismes de tourisme et la satisfaction de la ville en termes de transports touristiques ;
- Connaître les problèmes rencontrés pour atteindre un tourisme durable dans la ville de Bejaia, notamment la fréquentation.

#### **5-3- Les limites de la recherche**

##### **5-3-1- Lieu de travail**

La réalisation de notre enquête a été faite au sein des agences de voyages et de tourisme existantes dans la ville de Bejaia, cette étape a été accompagnée par une distribution des questions sous forme de questionnaire à remplir destiné à chaque chef d'agence de l'ensemble des agences visées.

##### **5-3-2- La durée**

La durée qui nous a permis la récupération de notre enquête "questionnaire" est de : 15 Jours (deux semaines).

##### **5-3-3- Déroulement de l'enquête**

Notre enquête s'est déroulée sur une période de 21 Jours (trois semaines) qui a été réservée à la réalisation et distribution du questionnaire, 20 questionnaires ont été distribués aux agences de voyages et de tourisme de la ville de Bejaia.

#### **5-3-4- Echantillon**

L'échantillon de notre enquête est l'ensemble des agences de voyages et de tourisme de la ville de Bejaia, cette ville compte 22 Agences jusqu'en 2018 et à partir de notre distribution des questionnaires et l'ensemble des réponses collectées selon les 16 questionnaires récupérés on a obtenu l'information de l'existence de 13 Agences privées et seulement 3 agences publiques.

#### **5-3-5- Taille de l'échantillon**

Nous avons distribué 20 questionnaires en tout, on a constaté que seulement 16 de ces questionnaires ont été bien traités et remplis.

#### **5-4- L'outil d'investigation**

##### **5-4-1- Choix de l'outil**

Dans la réalisation de notre enquête, nous avons concentré sur l'enquête de terrain sous forme de questionnaires, qui sont considérés comme un moyen pour atteindre les résultats de notre recherche.

L'objectif de cette enquête est de récolter le maximum de données et de voir les points de vue des organismes de tourisme afin d'assurer le témoignage écrit de ces derniers qui confirme ou infirme nos hypothèses.

##### **5-4-2- Questionnaire**

Il consiste à poser une série de questions relatives à l'interaction entre le transport et le tourisme à un ensemble de personnes qui sont en relation avec les deux phénomènes transport et tourisme, afin d'avoir des données, des actes, des idées ainsi que leurs avis personnels.

Nous nous sommes élaborés et distribués les questionnaires entre le 28 Avril et le 12 Mai 2018. Ces derniers ont été distribués dans une durée de 2 jours afin de les récupérer à plusieurs reprises différents comme suit:

**Tableau 2.10 : nombre et durée de récupération des questionnaires**

<b>Nombre de questionnaires</b>	<b>La durée de récupération</b>
2	Le Même jour
4	Quatre jours après la distribution
5	Une semaine après la distribution
3	10 jours après la distribution
2	15 jours après la distribution

2	Récupérer vide (non remplir)
1	Non récupérer
1	Refuse de remplir

**Source :** établie par nos soins

Cette action a pour d'enregistrer les réponses, malheureusement il a été plus lent. Le questionnaire contient 34 questions, on a inclus les questions 'autres, précisez', 24 Questions fermées : ce groupe de questions est partagé en plusieurs parties :

- **Questions fermées à choix unique :** 10 questions où le répondant peut répondre à ces questions en utilisant le principe de choix unique, une seule proposition parmi les autres.
- **Questions fermées à choix multiple :** 7 questions où le répondant a le choix de choisir parmi les modalités plusieurs réponses.
- **Questions fermées à choix multiple mais ordonnez :** 7 questions où le répondant va être obligé de classer les modalités selon leurs réponses possible. 10 questions ouvertes : dans ce groupe de questions, le questionné a le chemin libre de répondre et de nous donner leur opinion.

#### 5-5- Contraintes de l'enquête

Durant notre enquête nous nous sommes confrontés aux obstacles suivant:

- Certaines personnes refusent de répondre au questionnaire en disant qu'ils ne sont pas intéressés.
- L'absence des chefs d'agence, ce qui nous a obligés de revenir aux agences plusieurs fois.
- Certaines des répondants ont trouvé des difficultés pour bien comprendre quelques questions posées dans notre questionnaire, ce qui nous a obligés d'expliquer ou de demander pour eux de les modifier.
- La lenteur de la prise en charge nous a laissé perdre de temps afin de recenser l'ensemble des réponses.

#### 5-6- Le dépouillement

La saisie de l'ensemble des questions est informatisée en utilisant le logiciel « sphinx plus<sup>2</sup> », c'est un logiciel d'analyse des données, il contient quatre grande étapes de réalisation d'une enquête qu'on peut citer comme suit :

- La réalisation de questionnaire ;
- Les traitements quantitatifs des données et l'analyse qualitative de ces données ;
- La rédaction du rapport d'étude.

En fait, sphinx est d'une manière générale composé de trois logiciels que nous pouvons les cités par ordre comme suit :

#### ✚ Le sphinx primo

Il permet de concevoir un questionnaire, de saisie et de dépouiller les réponses et d'explorer les données enregistrées.

#### **Le sphinx plus<sup>2</sup>**

C'est notre logiciel d'analyse, il offre les mêmes fonctionnalités que « primo », mais intègre des techniques d'analyse multidimensionnel plus avancées, il permet d'analyser tout fichier contenant des membres et/ou texte, quel que soit son origine.

#### **Le sphinx lexica**

Il est plus avancé que les précédents, il permet de traiter des questions ouvertes, des interviews ou de tout autre texte.

La manipulation de ce logiciel suit plusieurs étapes : tout d'abord la saisie des données, puis le traitement de ces données et enfin, analyser les données et de les représenter sous forme de tableaux et graphes.

Ce logiciel nous a permis de donner l'importance à l'ensemble des réponses afin de comparer les résultats obtenus soit d'un choix à un autre ou de relier une question à une autre pour savoir notamment l'interaction entre le transport et le tourisme.

### **Conclusion**

Le tourisme dans la ville de Bejaia est un secteur moteur pour cette ville qui se compose de plusieurs endroits touristiques connus grâce à leurs beautés qui attirent les visiteurs surtout dans les saisons estivales, et pour atteindre le développement de ce secteur, la ville a essayé de construire les infrastructures nécessaires à travers des projets et des programmes financés par l'Etat, elle a aussi essayé de développer le secteur de transport à l'intérieur de la ville qui est essentiel pour la réussite de ce secteur de tourisme afin de faciliter l'accueil et le déplacement des touristes.

Mais, malheureusement, la ville de Bejaia n'a pas réussi à obtenir les résultats désirés en raison du manque d'infrastructures de tourisme telles que les hôtels à des prix raisonnables ainsi que son offre d'hébergement, et pour le déplacement dans la ville, le secteur de transport n'a pas réussi à avoir le développement désiré et cela apparaît dans le manque de plusieurs types de transports (téléphérique, tramway, métro...etc.), pour cela la ville de Bejaia a besoin d'introduire d'autres investissements dans les deux secteurs, transport et tourisme.

# CHAPITRE 03

## Introduction

Dans l'objectif de vérifier nos hypothèses de recherche et pour répondre à la problématique posée, nous avons établi ce chapitre dans lequel nous allons présenter la méthode suivie, afin de démontrer la relation entre les transports et le tourisme.

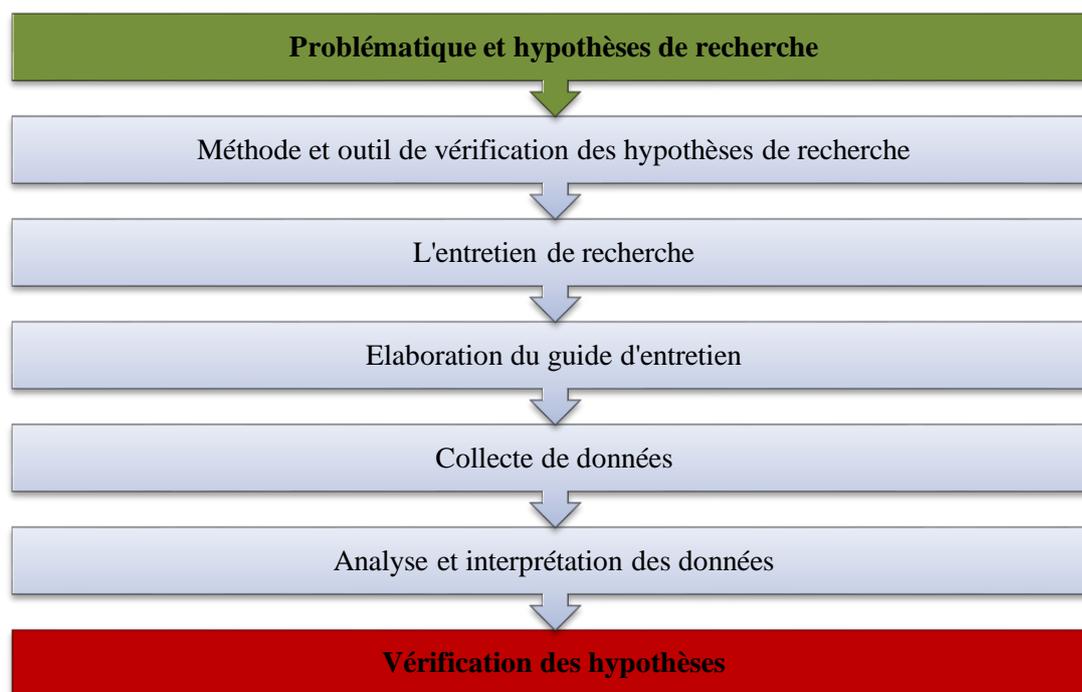
Cette vérification se fera par une méthode analytique à travers un guide d'entretien (questionnaire) adressé aux chefs d'agences de voyage et de tourisme. Cependant, ce chapitre sera composé de deux sections : la première présentera la méthode et outil de vérification des hypothèses, la deuxième section concerne l'analyse et la discussion des résultats du questionnaire d'enquête. Cette analyse n'est qu'une interprétation des graphes générés en utilisant le logiciel sphinx.

### Section 1 : méthode et outil de vérification des hypothèses de recherche

#### 1-1- Schéma de la méthode de l'enquête

Dans le but de vérifier nos hypothèses de départ, nous avons opté pour un entretien de recherche sous forme d'un questionnaire, le schéma ci-dessous résume cette méthode de vérification des hypothèses.

**Figure 3.1 : schéma indiquant la méthode et l'outil de vérification des hypothèses.**



**Source :** établie par nos soins

Nous avons fait recours à un entretien de recherche dédié aux intermédiaires du tourisme et de voyage vu qu'il est le moyen le plus adéquat à notre objet de recherche.

Celui-ci nous permettra de recueillir des points de vue de ces intermédiaires concernant la contribution des transports dans le développement de tourisme durable local. Par conséquent, l'échantillon choisi est de l'ordre de 16 personnes considérants comme des chefs d'agence de voyage et du tourisme.

## Section 2 : l'entretien de recherche et discussion des résultats

L'entretien de recherche auquel nous avons opté est composé de trois parties de questions qui combinent entre deux types de questions, fermées et ouvertes (Annexe 01) suivant une forme pyramidal, c'est-à-dire du niveau macro au micro.

L'interprétation des résultats est basée sur le regroupement des réponses des intermédiaires en une seule réponse ce qui nous a permis de calculer un pourcentage sur les réponses de la même question. Ensuite, nous avons représenté sous forme de graphes les résultats obtenus pour la visualisation.

### 2.1 Interprétation des résultats :

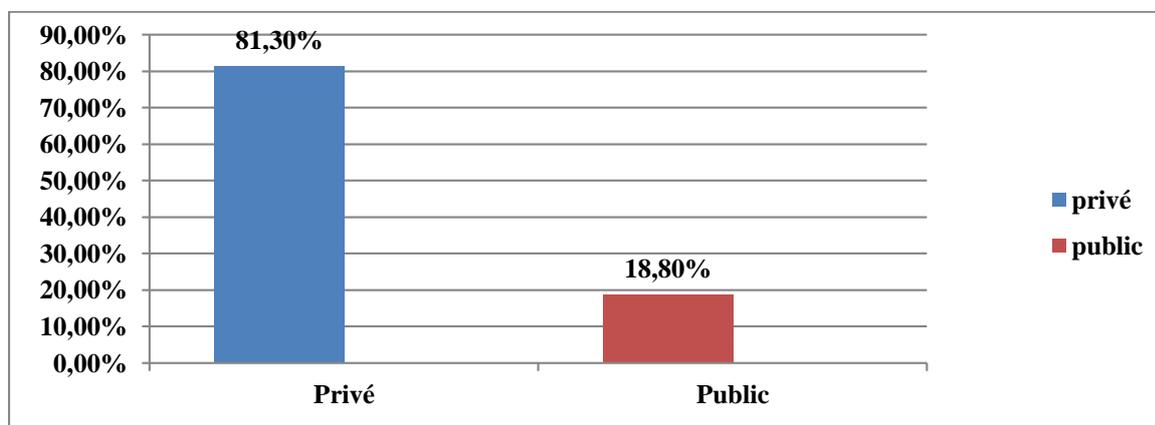
Le traitement et l'analyse de données sont effectuées à l'aide d'un logiciel dénommé « SPHINX ». Les résultats d'analyses et d'interprétation sont comme suit :

#### I. Première partie : agences de tourisme et de voyage et le tourisme :

Cette partie consiste à mieux connaître l'intermédiaire directe entre le tourisme et le voyage autrement dit le transport, ce dernier est moyen vital qui garantit et assure la mobilité.

##### ➤ le secteur professionnel

#### ➤ Figure 3.2 : histogramme indiquant la nature des ATV par leurs secteurs professionnels.

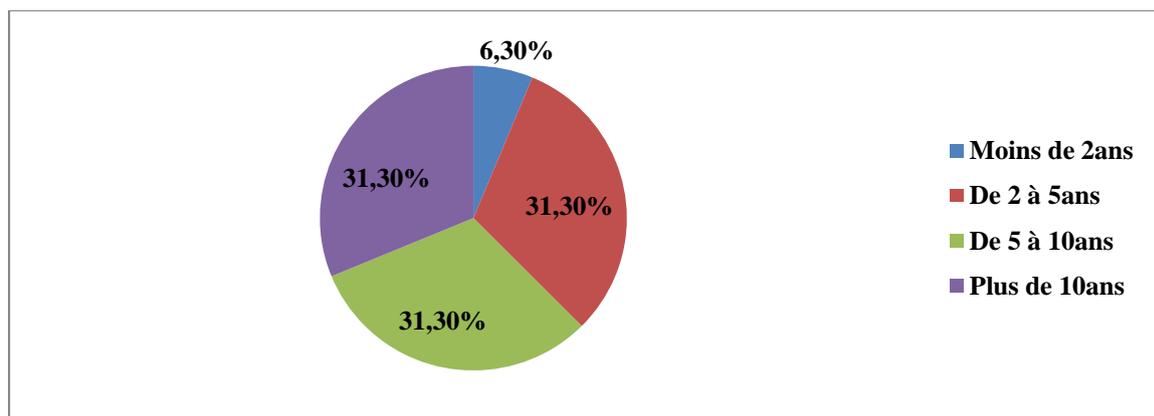


Source : établie par nos soins

Les données de terrain indiquent que le pourcentage majoritaire et prédominant est celui du secteur privé avec un taux de **81,3%** contre **18,8%** pour le secteur public.

➤ **Années d'expérience dans le secteur de tourisme**

**Figure 3.3 : présentation des enquêtes selon les années d'expérience**



**Source :** établie par nos soins

Concernant l'ancienneté des acteurs dans le secteur, la figure n° 3.3, donne un aperçu sur les proportions selon les années d'expérience.

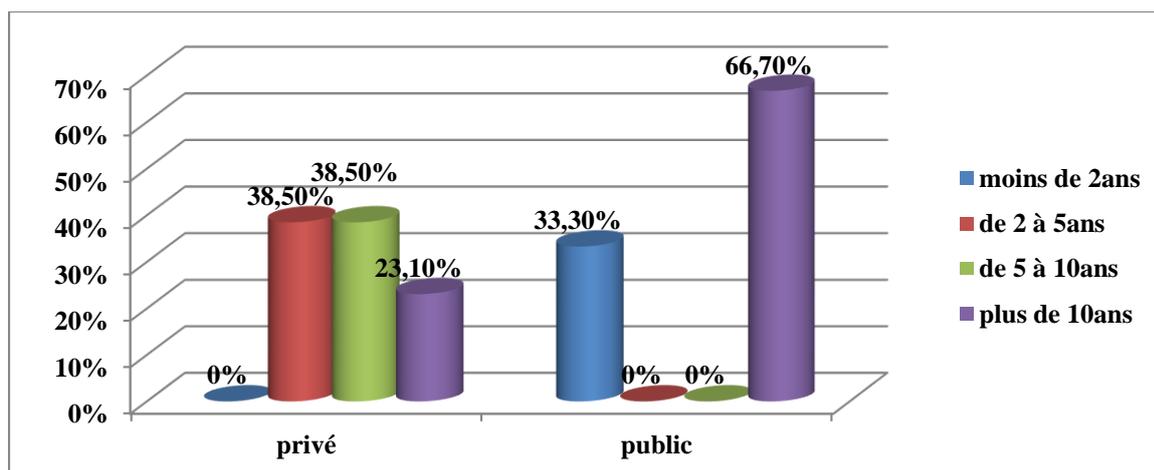
Comme constat général, nous avons observé quelles interviewées réjouissent d'une expérience relativement mature dans le domaine. Ce constat est interprété en chiffres comme suit :

- **31,3%** des agences de voyage et de tourisme sont des agences qui ont une durée dans l'activité de voyage et de tourisme entre **2 à 5ans**.
- Le même taux confirme la durée entre **5 à 10 ans**, ainsi la durée de plus de **10 ans**, cela explique l'attractivité touristique dans la ville de **Bejaia** qui est en moyenne naissante.
- Seulement **6,3%** de la totalité de ces **ATV** ont moins de 2 ans d'expérience.

➤ **Comparaison secteur privé/public à partir l'année d'expérience**

Pour bien comprendre le constat observé dans la section précédente, nous avons décidé d'approfondir l'analyse en prenant en considération la nature de l'entreprise (privé/publique).

Figure 3.4 : diagramme représentatif la naissance des agences privé et public



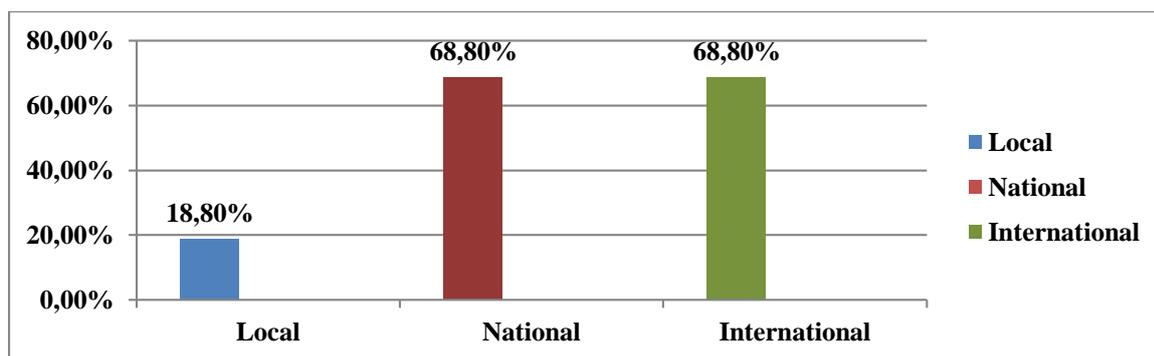
Source : établie par nos soins

Selon le diagramme ci-dessus, on observe que les ATV qui ont une longue expérience sont principalement celles détenues par l'État. Ce dernier a graduellement opté pour une politique de privatisation en installant de moins en moins d'agences, ce qui a engendré en contrepartie un « boost » dans la naissance de nouvelles « jeunes » agences ATV à caractère privé.

Cependant, l'État a installé ces deux dernières années une agence de voyage et de tourisme<sup>1</sup>, dans l'intention de revenir sur le marché et s'approprier le monopole.

➤ **Présentation de la typologie des enquêtés**

Figure 3.5 : histogramme représentant le champ voyage des ATV



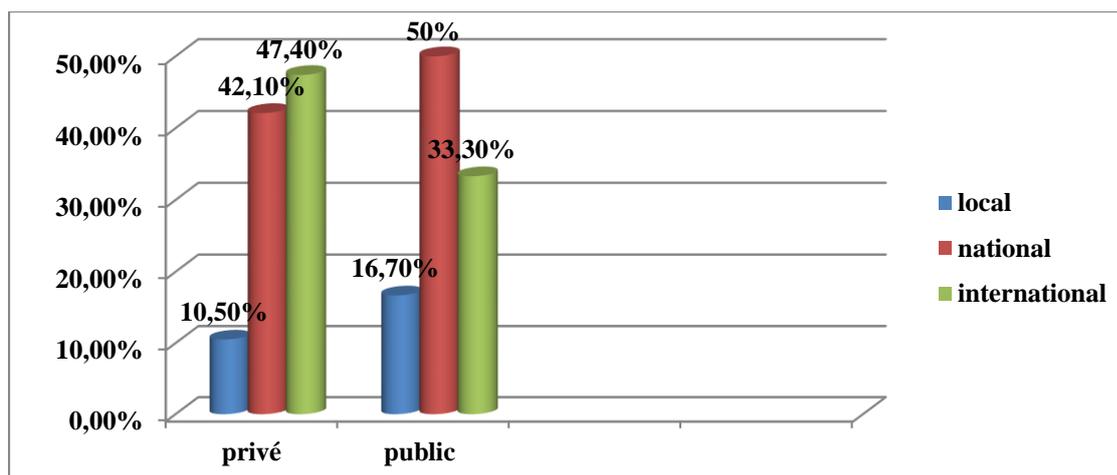
Source : établie par nos soins

Selon les résultats du sondage concernant le type de destination, la majorité des agences de voyage et de tourisme questionnées favorisent les voyages au niveau national et international plus que les voyages au niveau local, qui semble à leurs yeux moins important et moins attractif.

➤ **Le champ voyage par secteur**

<sup>1</sup> Enquête de terrain à la ville de Bejaia MAI 2018

Figure 3.6 : histogramme de taux représentant le champ voyage/secteur



Source : établie par nos soins

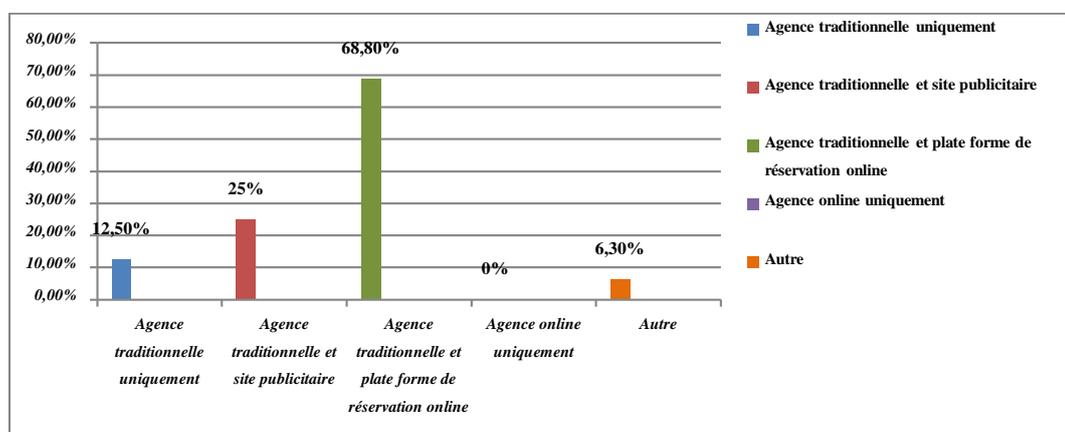
La figure n° 3.6 montre que en dépit des dispositifs déployés pour encourager le tourisme local, les ATV à caractère public et privé sont orientés vers le national et l'international au détriment du local. Ce qui engendre par conséquent des répercussions sur l'économie locale en générale.

Une personne peut participer au développement touristique de son pays en étant un employé, un investisseur, un prestataire de service, parfois par hasard ou sans le savoir. Les populations locales doivent donc être encouragées dans le bon sens par les autorités. Un travail d'organisation est nécessaire pour la viabilité de projets touristiques incluant justement et de manière cohérente les compétences intérieures<sup>2</sup>.

Les agences publics ou privées favorisent en premier lieu les voyages au niveau national, même cas pour les voyages internationaux afin d'attirer un tourisme mondial.

➤ **plateforme de communication**

Figure 3.7 : histogramme représente les moyens ou les ATV contacter les touristes



Source : établie par nos soins

<sup>2</sup>« Tourisme & développement - le rôle des populations locales », article publié par Jean-Marie JACQUIER, France, 13 septembre 2008.

Les agences de voyages et de tourisme sont l'un des principaux acteurs intervenant dans la disponibilité de l'offre touristique, leur objectif est d'assurer la continuité et la durabilité des activités touristiques<sup>3</sup>. En 2018, la ville de Bejaia compte **22** agences de voyages et de tourisme<sup>4</sup>.

La réservation en ligne (online), est une méthode intelligente favorisant le fonctionnement et la communication ainsi que le rapprochement des ATV et leurs clients (touristes) quel que soit leurs pays de résidence.

Cette action de communication peut prendre d'autres chemins tels que le rendez-vous sur place dans le siège de l'agence.

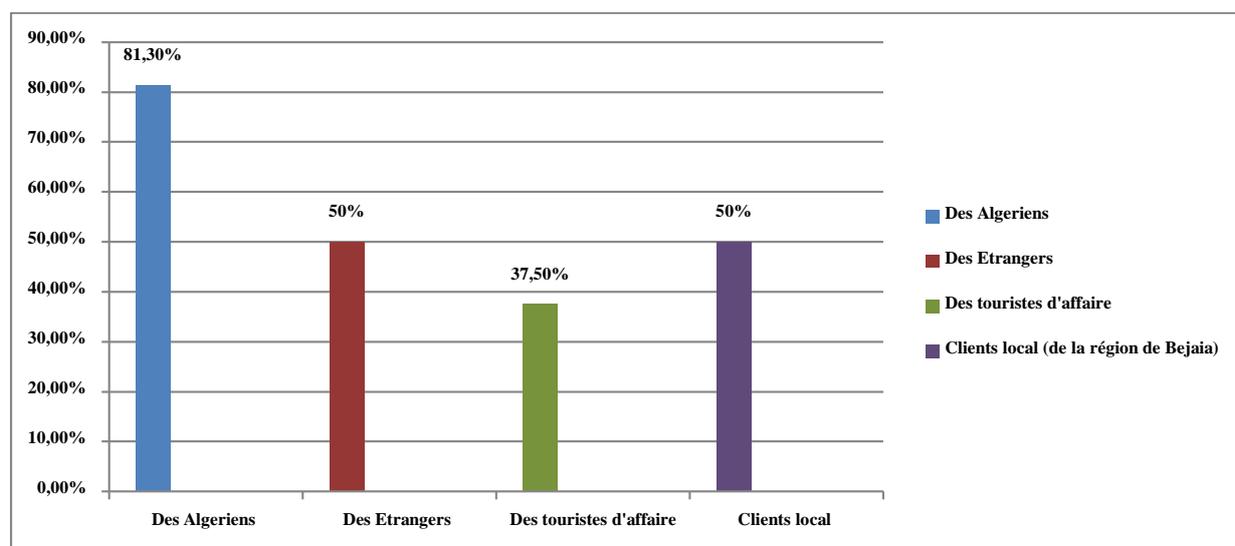
Dans notre enquête, la majorité des répondants, qui sont les chefs de ces ATV, opte pour le moyen de communication ou de réception des demandes des touristes par les moyens traditionnels et plateforme de réservation online (68,8%), contre seulement 25% pour le mode traditionnel et sites publicitaires ( par affiche).

Quelques agences ignorent ces nouvelles technologies en utilisant uniquement la méthode traditionnelle qui est la présentation physique au sein de l'agence avec un taux de 12,5%.

En outre, le moyen de réservation par distance est effectué non par internet, mais par appel téléphonique ou fax qui sont installés au sein de l'agence ou par contact direct avec le chef d'agence avec son téléphone personnel.

### ➤ Présentation de l'espace clientèles

**Figure 3.8 : diagramme des taux sur l'information des ATV en termes de clients accueillant**



**Source :** établie par nos soins

Selon le graphe de la figure n° 3.8 qui représente

<sup>3</sup> HARZOUNE Madani : « le chômage : le tourisme peut-être une solution pour la wilaya de Bejaia ? », université de Bejaia, mémoire de fin d'étude 2012/2013.

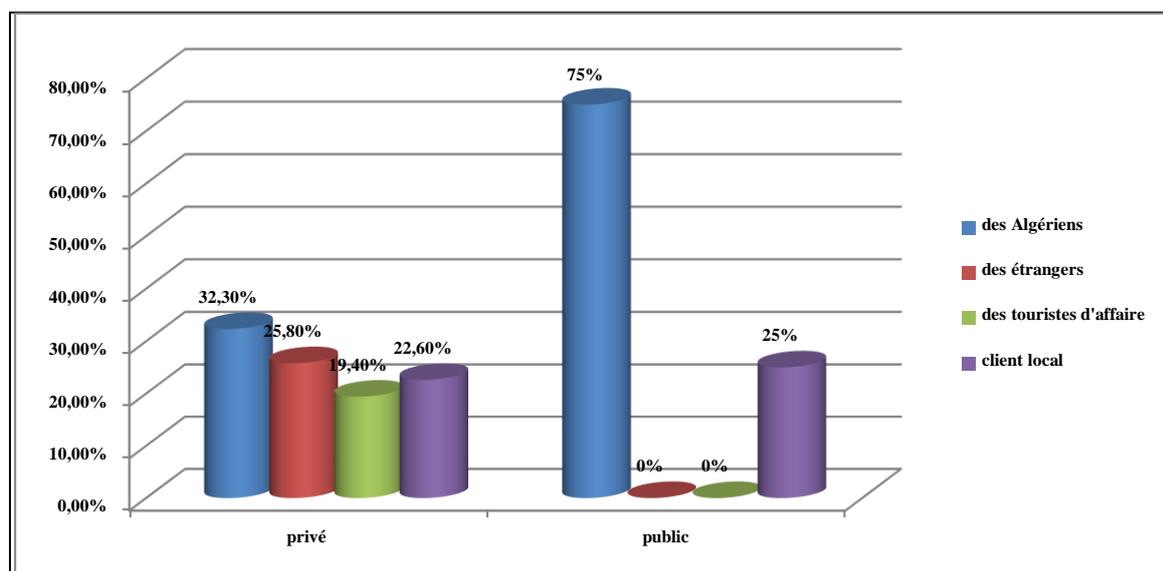
<sup>4</sup> Données de la direction de tourisme de Bejaia, MAI 2018.

- L'ensemble des Algériens ;
- Des étrangers et les résidents de la ville de Bejaia ;
- Des touristes d'affaires.

La négligence donnée aux touristes locaux suivie d'une marginalisation des zones touristiques ainsi que la mauvaise formation des guides touristiques locaux qui assurent la prise en charge des touristes étrangers sont des causes principales qui démotivent cette dernière catégorie.

➤ **La fréquentation par secteur**

**Figure 3.9 : présentation de la nature des clients par secteur**



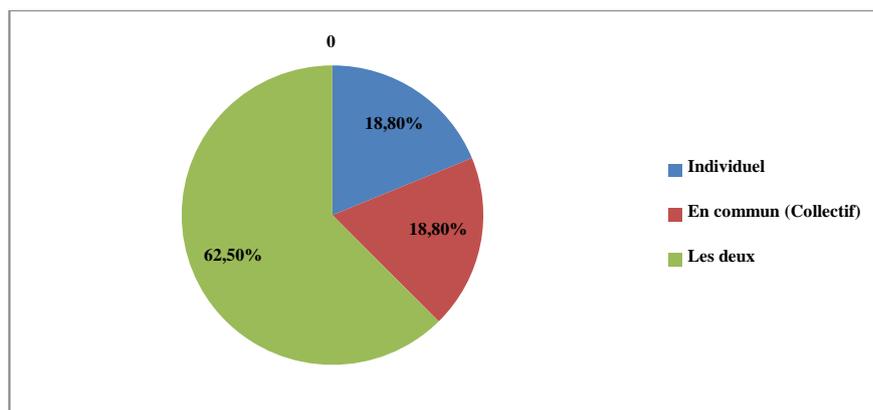
Source : établie par nos soins

On peut juger à partir de l'ensemble des réponses affichées dans ce diagramme que le privé favorise l'ensemble des clients locaux proposés. En premiers lieu, dans la globalité des touristes, 32,3% seulement sont des touristes locaux, viennent en seconde lieu, les étrangers avec un taux de 25,8%. L'insuffisance des visiteurs locaux (22,6%) est due à la mauvaise reconnaissance de l'offre touristique disponible à la ville de Bejaia, en conséquence l'insuffisance de déplacement aux zones d'activités touristiques au sein de cette ville. Cela empêche sous effet domino, l'amélioration des différents modes de tourisme tel que le tourisme d'affaires.

En d'autres parties, le public se concentre sur les clients nationaux, avec 75 % provenant des autres régions et seulement 25 % des locaux.

➤ la typologie des enquêtés selon la mise en place de transport

Figure 3.10 : le transport pour faire face au déplacement des touristes



**Source :** établie par nos soins

Le graphe montre qu'au niveau des organismes (agences de voyages et de tourisme), le transport des touristes est partagé en deux parties soit un transport individuel qui explique le déplacement individuel, en cas d'un touriste d'affaires. Par exemple, le transport en commun dans l'action d'un déplacement collectif des touristes, il est effectué soit pour un tourisme de masse ou excursion...etc.

Certaines agences assistent leurs clients en leur offrant la possibilité de se déplacer en utilisant les deux types de transport.

**Synthèse de la première partie: agences de tourisme et de voyage et le tourisme :**

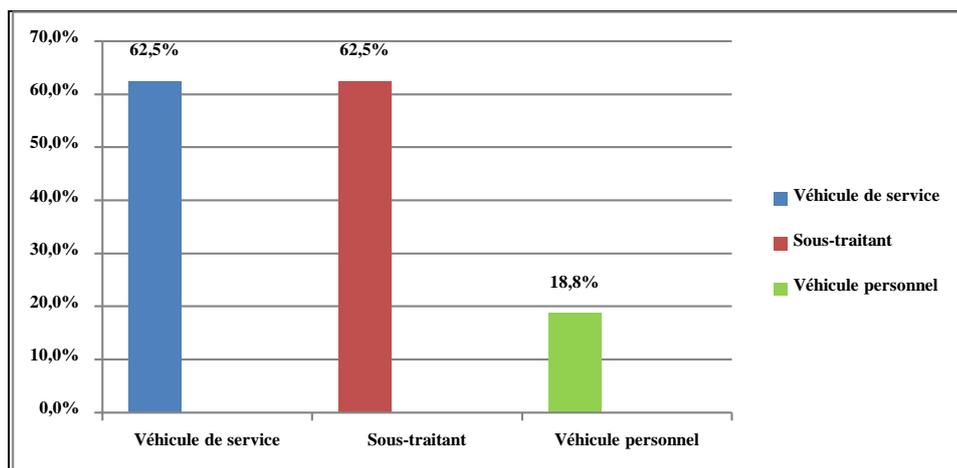
L'interprétation des résultats de ses questions, nous a permis de constater que le secteur du tourisme est fortement privatisé, souffrant de la spécialisation et l'intérêt individuel prime sur des intérêts collectifs, ce qui a provoqué un développement du tourisme de masse ciblant uniquement l'afflux touristique local et avec une fréquentation moins des touristes des régions limitrophes. Dans ce cas, la privatisation du secteur des ATV est aujourd'hui face un défi organisationnel considérable.

**II. Deuxième partie : le transport, un instrument viable pour le tourisme durable à la ville de Bejaia**

Cette partie nous permettra d'évaluer le transport disponible dans la ville de Bejaia afin d'étudier les contraintes qui font l'objet de l'actualité et des préoccupations de la population locale et les touristes potentiels.

➤ Moyens de transport

Figure 3.11 : le taux des véhicules met en disposition le déplacement des touristes

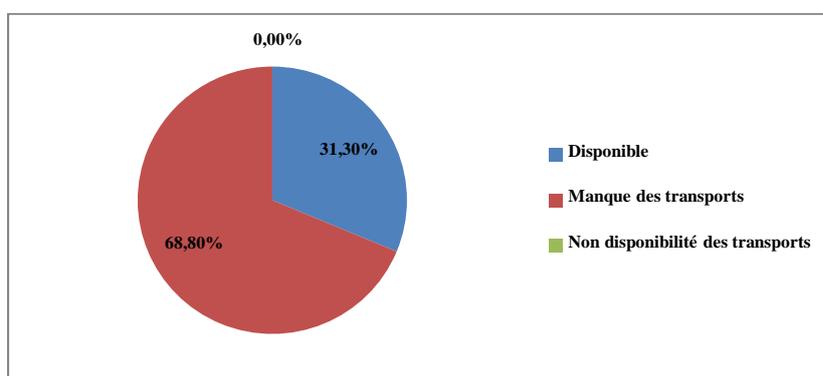


**Source :** établie par nos soins

Le graphe n° 3.11 nous a permis de déduire que le transport utilisé par les agences de voyage et de tourisme pour assurer la mobilité des différents touristes, se fait par l'intégration des véhicules de service et sous-traitant, il est considéré comme un moyen d'intérêt et d'importance afin de promouvoir cette mobilité, cela pour un taux dépassant les 62%. Les véhicules personnels ne sont utilisés que par 18,8% des agences, cela est expliqué par le fait que les transports par d'autres moyens ne répondant aux sollicitations des agences en termes de disponibilité et de confort.

➤ capacité en infrastructure de transport

Figure 3.12 : le taux de capacité des transports

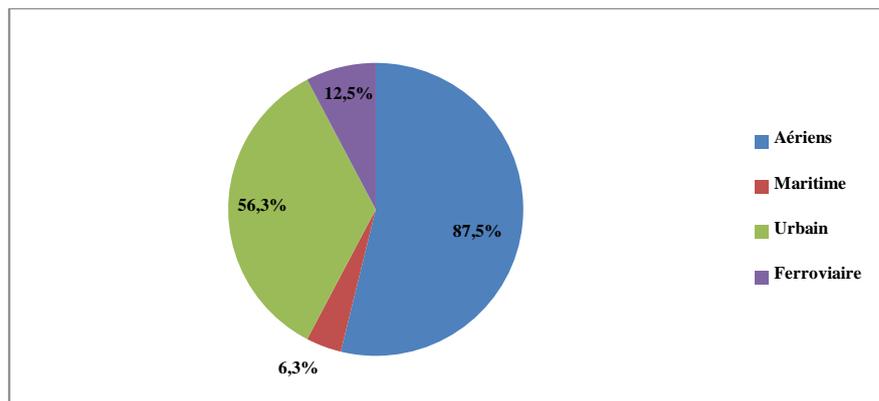


**Source :** établie par nos soins

Le transport à Bejaia est jugé manquant selon la plupart des répondants, soit 68,8%. Par contre, seulement 31,3% le considère disponible. À partir de notre cas d'étude, on constate que le transport disponible à l'intérieur de la ville de Bejaia est effectué seulement par un moyen terrestre et qui est représenté par le transport urbain collectif (bus), individuel (taxi), ce qui amène à déduire que le transport en général est disponible sur la ville, mais son renforcement avec d'autres modes est aujourd'hui une nécessité.

➤ **Le transport le plus fréquent à la ville de Bejaia**

**Figure 3.13 : le taux de transport le plus fréquent par les ATV**



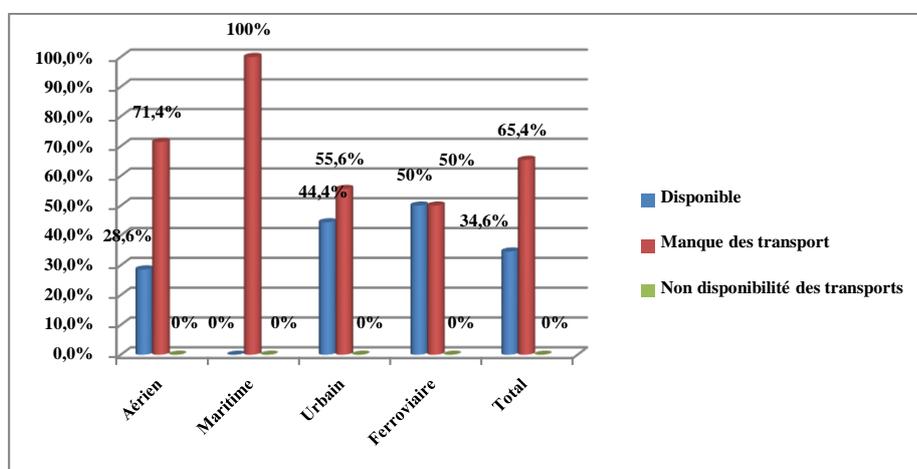
**Source :** établie par nos soins

Selon le sondage effectué concernant le type de moyens de transport fréquemment utilisé :

- Grâce à son aéroport à destination nationale et internationale, le transport aérien est le plus fréquent dans la ville de Bejaia avec un taux de 87,5%.
- En dehors du transport aérien, le transport urbain est le plus utilisé, notamment par la population locale et les touristes des villes voisines.
- Avec la ligne expresse Bejaia-Alger, le transport ferroviaire est aussi utilisé, mais avec une proportion restreinte.
- Uniquement 6,3% de l'ensemble des répondants jugent que le transport maritime participe dans la fréquentation des touristes.

➤ **Les transports face à leurs disponibilités**

**Figure 3.14 : diagramme des taux de disponibilité des transports dans la ville de Bejaia**



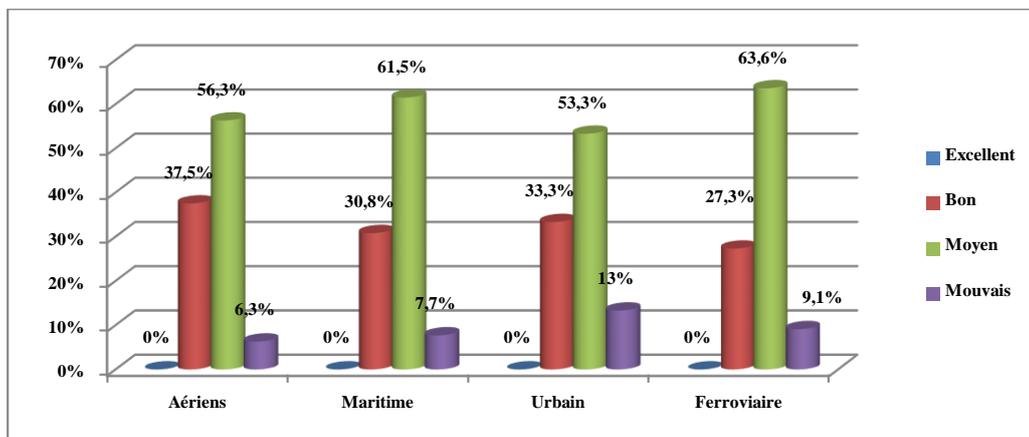
**Source :** établie par nos soins

On observe d’après la figure n° 3.14, que le transport maritime est quasi-inexistant, et que les ATV souhaitent axer davantage leurs activités, dans le future, en l’offrant comme une option attractive pour garantir le déplacement de leurs clients (touristes).

Cette option représente aussi une opportunité très intéressante vu le potentiel maritime (littoral) que détient la région de Bejaia.

➤ **Transports et leurs états**

**Figure 3.15 : état des lieux des transports fréquenté à la ville de Bejaia**



**Source :** établie par nos soins

En matière de l’état des transports au niveau de la ville de Bejaia, en se basant sur notre entretien, on distingue trois éléments caractérisant les transports :

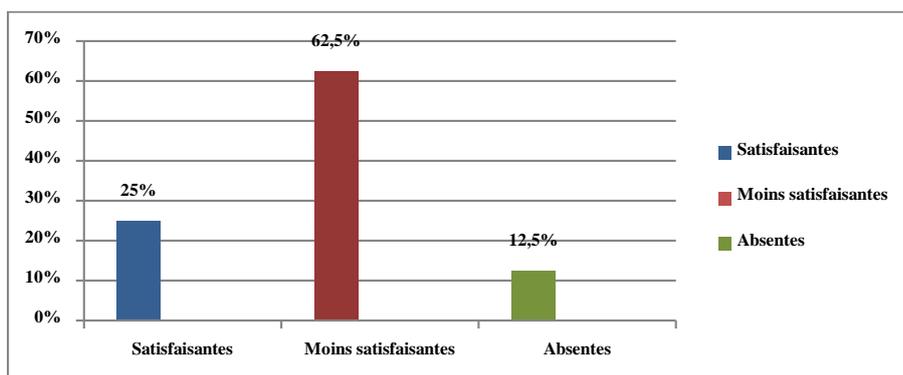
- Une partie estime que les moyens des transports est dans un état confortable ;
- Une autre partie le voit que moyen dans les services rendus vu les lacunes et les insuffisances.

On peut conclure depuis les avis des chefs des ATV que malgré le potentiel touristique de Bejaia comme ville accueillante, il y a beaucoup encore du travail à faire pour mettre en œuvre une flotte de transport qui aspire aux besoins des exigences touristiques de cette ville.

L’état actuel de ce secteur est encore à son niveau moyen visant principalement à répondre aux exigences de la population en matière de mobilité quotidienne.

➤ **Évaluation de déplacement des touristes vers les lieux touristiques**

**Figure 3.16 : diagramme des taux d’évaluation des déplacements des touristes**

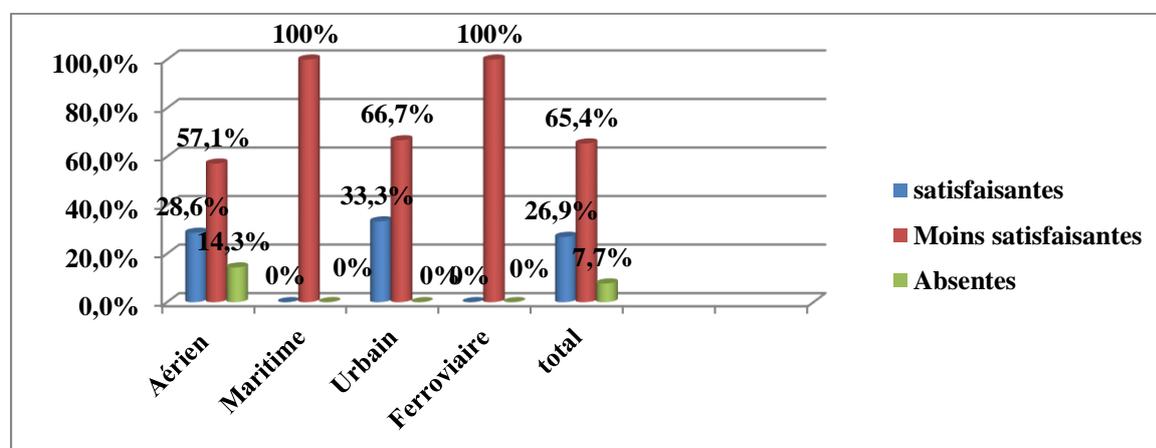


Source : établie par nos soins

Du point de vue des touristes qui ont fait recours à ces ATV, et selon les responsables des agences, voient que la satisfaction de leurs clients n'est pas bien ressentie parfois même absentes, mais en général est estimé juste au-dessus de la moyenne.

➤ **La satisfaction des transports**

**Figure 3.17 : diagramme des taux de satisfaction des transports**



Source : établie par nos soins

L'une des raisons de cette insatisfaction est due au fait que le moyen de déplacement vers les zones touristiques ne répond pas à leurs exigences (65,4%), contre seulement 26,9% des répondants qui considèrent que les transports sont satisfaisants.

Concernant leur avis sur le transport maritime, et comme nous l'avons évoqué précédemment, l'ensemble des répondants juge que ce moyen est moins satisfaisant, mais il peut être un tournant décisif dans l'attractivité des touristes. Ce qui confirme sur l'objectivité des réponses formulées auparavant.

Le manque de bonnes infrastructures au sein du secteur ferroviaire au niveau local et interrégional, est la cause imminente dégagée par les touristes (les clients de ces ATV).

En dépit de l'usage fréquent du transport aérien, ce moyen qui assure le pont de passage des touristes internationaux souffre aussi de problèmes d'infrastructures et de qualité de service capable de répondre aux exigences de ces touristes particuliers (57 % seulement le juge satisfaisant.)

Quant au transport urbain, étant la seule source de déplacement unique actuellement à l'intérieur de la ville de Bejaia, dans sa globalité, il est jugé relativement satisfaisant.

**Synthèse de deuxième partie : le transport un instrument viable pour le tourisme durable à la ville de Bejaia :**

Tenant compte des commentaires précédents, nous arrivant à la synthèse suivante :

Le moyen de transport sous sa forme traditionnelle est relativement satisfaisant, en particulier au niveau local par le recours au transport urbain. Cependant, il est loin d'être qualifié comme étant un moyen consistant qui peut garantir le support nécessaire pour le secteur touristique à cause du manque de l'infrastructure nécessaire.

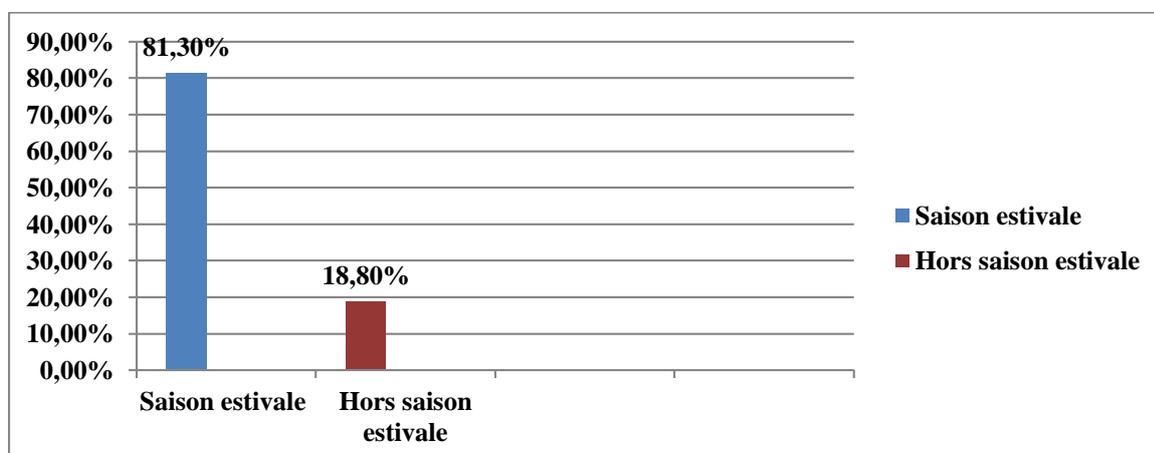
Il est à mentionner qu'il est vital d'investir davantage dans le transport maritime, vu la nature côtière de la ville de Bejaia.

### III. Troisième partie : le transport et les activités touristiques à la ville de Bejaia :

Comme suite à ce que nous avons abordé dans les deux parties précédentes et afin de faire le lien entre le transport et la promotion des activités touristiques, nous avons introduit quelques questions supplémentaires et les résultats sont présentés dans les graphes qui suivent :

#### ➤ Les périodes de tourisme à Bejaia

Figure 3.18 : diagramme d'information sur le tourisme a Bejaia



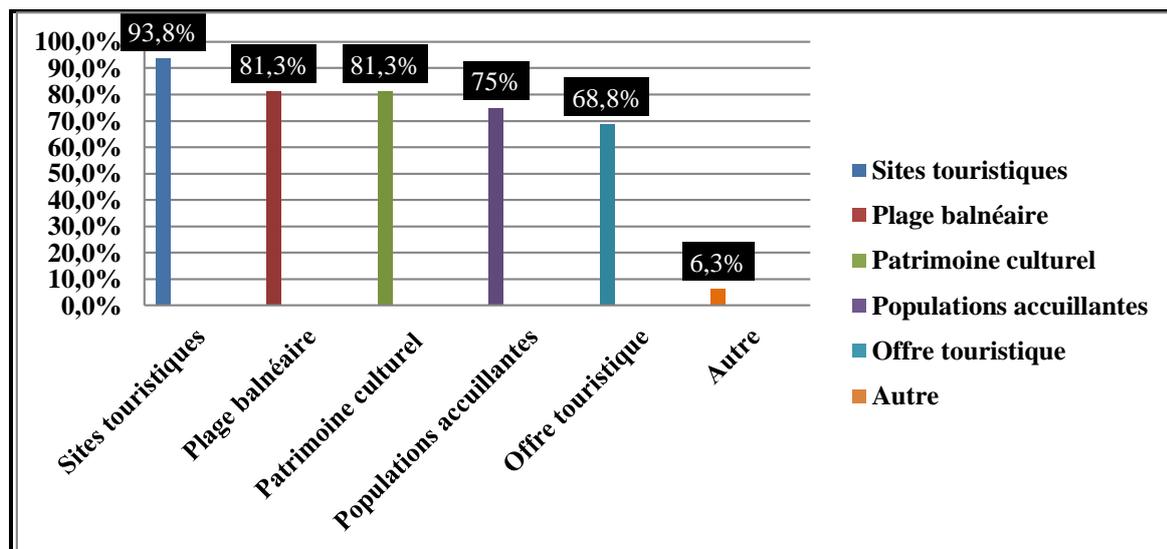
Source : établie par nos soins

Comme déjà mentionné, Bejaia est une ville côtière par excellence, la demande atteint son apogée pendant la période estivale (81 % des touristes viennent pendant cette période) contre seulement (19 %) en dehors de la période d'été.

À partir ces données, on remarque que le tourisme à Bejaia est périodique et occasionnel. Ce qui explique aussi son instabilité.

➤ **Présentations des atouts touristiques de la ville de Bejaia**

**Figure 3.19 : atouts touristiques de la ville de Bejaia**

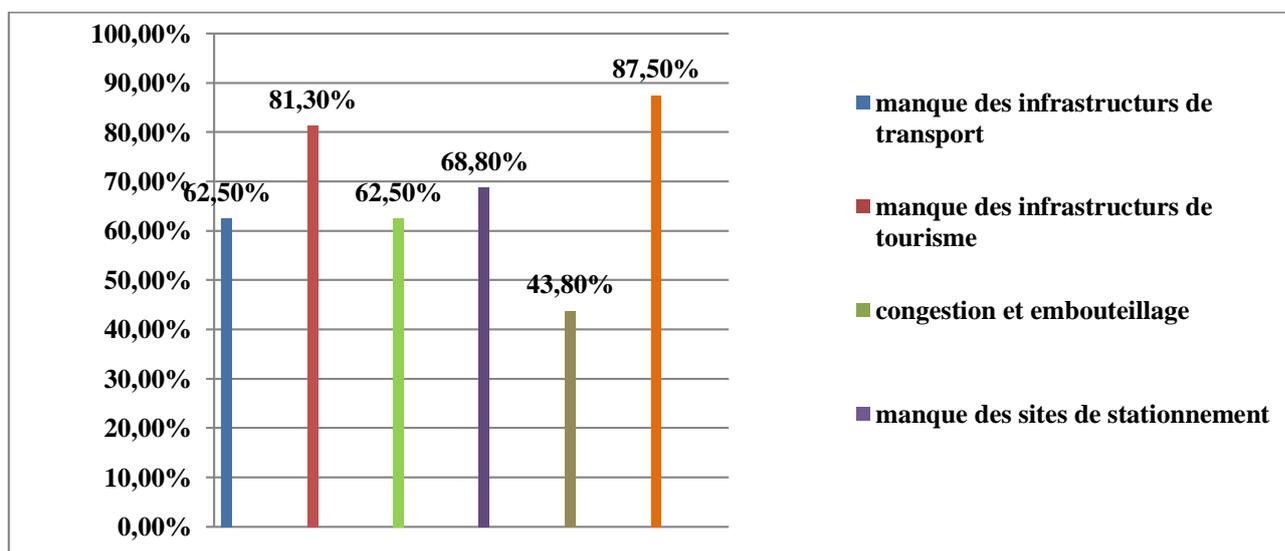


Source : établie par nos soins

L'analyse des atouts touristique de la ville de Bejaia montre l'importante des sites historiques dont le niveau d'attractivité dépassant 93 %. Suivis par les plages balnéaires et le patrimoine culturel avec un taux de 81,3%. La population accueillante joue aussi un rôle essentiel dans l'attractivité des touristes, cet atout a pris la troisième place avec un taux de 75 %. Quant aux offres touristiques, elles occupent la 4eme place avec un taux dépassant 68 %. Et enfin, les autres atouts divers arrivent à la dernière place avec un taux 6.3 %.Par-delà, Bejaia possède un potentiel touristique très important, qui n'a malheureusement pas été exploité par les autorités.

➤ **Les obstacles de tourisme dans la ville de Bejaia**

**Figure 3.20 : obstacles pour les activités touristiques**



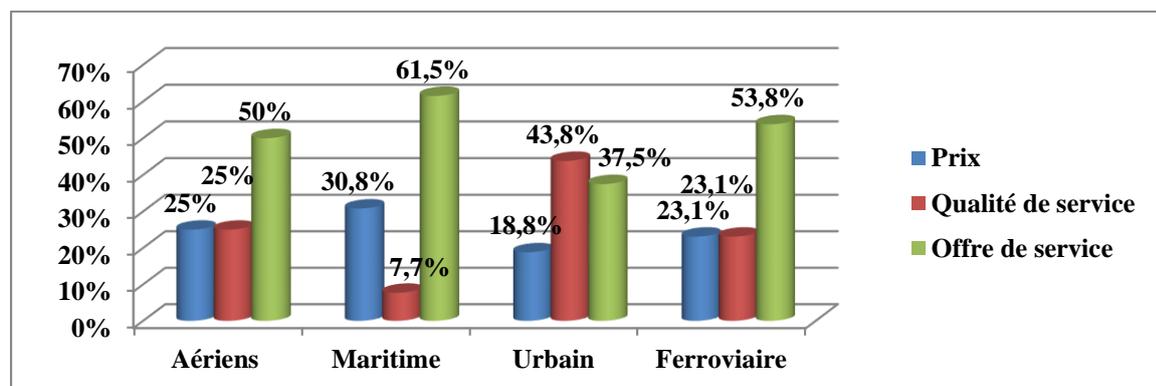
Source : établie par nos soins

Comme nous l'avons cité précédemment, le potentiel touristique de Bejaia n'a été exploité, la figure n° 3.20 montre clairement cet état de fait.

- ✓ L'obstacle principal qui affecte le tourisme à Bejaia est le manque d'information et de la communication des composantes du système touristique 87,5% le taux le plus élevé par rapport à l'ensemble des réponses ;
- ✓ Le Manque des infrastructures de tourisme, puisque ces infrastructures sont les maillons indispensables pour un tourisme de qualité;
- ✓ La congestion et embouteillage au sein des zones touristiques aussi un empêchement et un obstacle majeur pour la fluidité des transports ;
- ✓ Le manque de l'offre de transport vers des zones touristiques, qui aide les touristes d'aller visiter les différents endroits ;
- ✓ Le manque des sites de stationnement en cas de déplacement groupé.

➤ **Les indices d'évaluation des transports touristiques dans la ville de Bejaia**

**Figure 3.21 : évaluer les niveaux des transports touristiques dans la ville de Bejaia**



Source : établie par nos soins

La ville doit faire face aux flux touristiques saisonniers tout en veillant à ce que les réseaux de transport puissent assurer des services de qualité adéquate. Rendre l'utilisation des transports publics plus facile pour les touristes et encourager ceux-ci à pratiquer davantage le déplacement à vélo en peut aider à surmonter les effets négatifs du tourisme sur l'environnement et à mieux gérer les pointes saisonnières<sup>5</sup>.

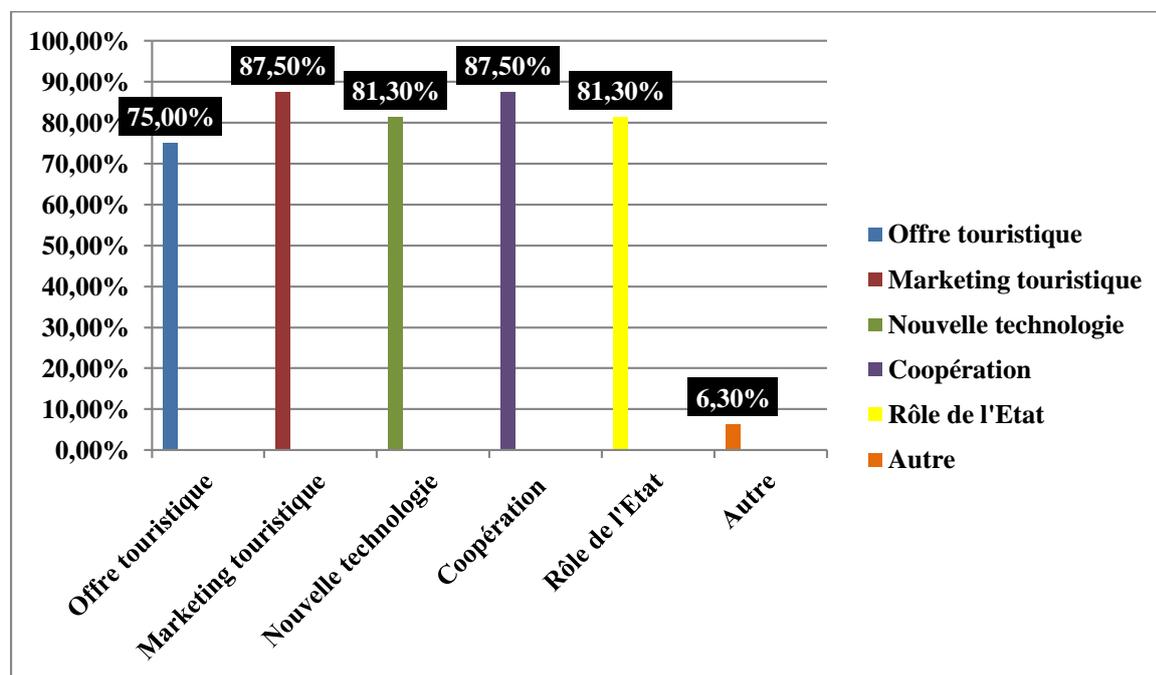
L'évaluation du transport touristique à Bejaia en terme qualité/prix, montre clairement le déséquilibre important dans le transport maritime, la qualité du service est mauvaise et le prix est élevé. Quant aux autres, nous pouvons dire qu'il y a un équilibre. L'offre de service sur

<sup>5</sup>International transport Forum.

l'ensemble des types de transport est quand même important, mais insuffisant dans la saison estivale.

➤ **propositions et solutions**

**Figure 3.22 : solutions importantes pour un tourisme durable**



**Source :** établie par nos soins

Ce graphe montre des propositions plus concrètes pour un tourisme durable. Là où nous avons dressé une liste des propositions, et nous avons demandé aux interviewés de les classer, et nous avons obtenu les réponses suivantes :

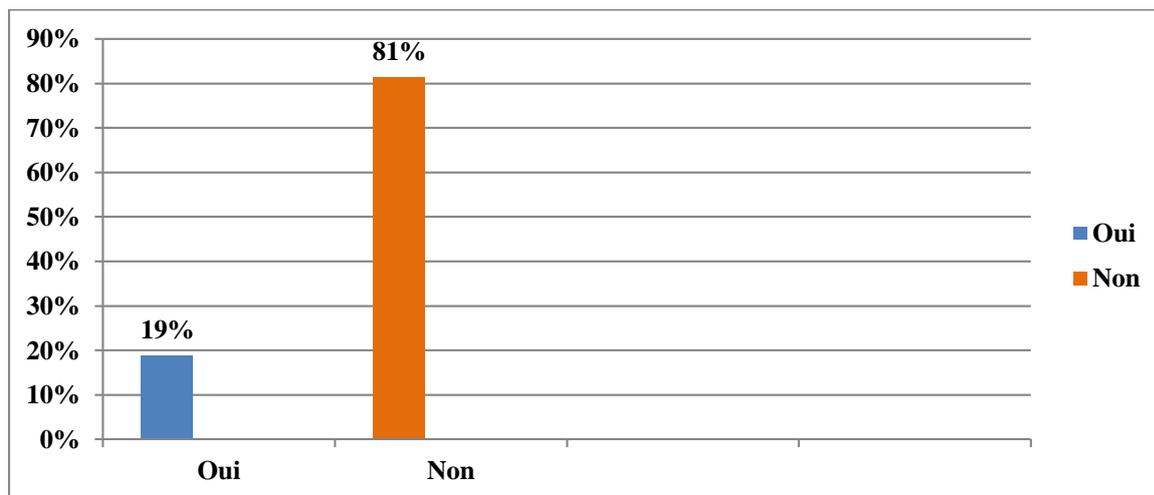
Certaines propositions ont été jugées plus importantes que d'autres tels que le marketing touristique par l'intégration des transports avec un taux de 87,5%, ainsi la coopération de l'ensemble des services de tourisme et de transport.

D'autres propositions suggèrent l'intégration des nouvelles technologies (réservation) pour assurer le confort et la qualité de service avec un taux de 81,3%. Le rôle de l'État est aussi indispensable pour y parvenir, et enfin, il y a l'offre touristique qui doit être prise en considération.

➤ **Les moyens nécessaires pour un développement durable de tourisme**

« Suffisance des moyens »

**Figure 3.23 : intervention de l'Etat concernant les infrastructures de transport touristique**



Source : établie par nos soins

L'État algérien a mis en place un ensemble de moyens pour atteindre un tourisme de qualité dans la wilaya de Bejaia. La majorité des personnes questionnées soit 81% jugent ces moyens insuffisants, et seulement 19% les jugent suffisants.

L'aménagement territorial de la ville de Bejaia et l'investissement publics dans les infrastructures de transport, notamment pour faciliter l'accessibilité de la ville, comme l'exemple des échangeurs de croisement des 4 chemins, permet d'assurer une fluidité de circulation. En outre, la pénétrante à l'autoroute Est-Ouest reliant Bejaia, participe dans l'amélioration de l'attractivité de la ville. Néanmoins, ce projet phare a provoqué d'énormes désagréments tel que la détérioration des forêts ainsi le changement climatique et la forte consommation des ressources naturelles cela signifie une dégradation écologique de la région.

A cet effet, l'intervention des autorités locales est plus qu'indispensable visant à protéger les ressources des générations futures la population de la ville de Bejaia en s'intéressent à un aménagement territorial qui assure la durabilité des ressources de la ville, bien évidemment rendre une image viable de secteur de tourisme au sein des ZET de Bejaia. Le principe d'aménagement touristique doit être privilégié, mais également doit cibler le maillage des transports pour assurer une meilleure desserte.

Selon la direction des transports de Bejaia, le transport urbain et le transport et interurbains n'est qu'un moyen destiné aux voyageurs non à améliorer l'activité touristique. L'aménagement important dans ce cas est incontestablement l'installation des réseaux routiers visant à populariser

les différentes zones touristiques ainsi l'intégration des minibus en disposition et en charge de déplacement des touristes.

Par ailleurs, le transport ferroviaire doit chercher à être en dispositions pour l'ensemble des voyageurs, puisqu'actuellement, il n'est plus en dispositions des touristes au sein des ZET Bejaia. L'état actuel de déplacement par train est loin de répondre à la demande.

**Synthèse de la Troisième partie : le transport et les activités touristiques dans la ville de Bejaia :**

L'interprétation de ces questions nous permet de synthétiser que l'ouverture du secteur touristique au secteur privé n'a pas apporté les résultats escomptés. Cela prouve que la gestion précédente (avant sa libéralisation) est plus performante en termes de capacité d'investissement dans ce secteur.

**Synthèse de l'entretien de recherche :**

L'ensemble des interprétations des différentes parties de questions, la contribution des transports dans le développement de tourisme durable local à la ville de Bejaia nous permet de confirmer notre hypothèse, car :

En premier lieu, on n'a déduit que le secteur de tourisme souffre de manque des investissements notables, et la participation du privé n'a pas atteint les résultats tracés par les pouvoirs publics en vue d'atteindre un tourisme durable de qualité.

En deuxième lieu, nous n'avons déduit que les activités touristiques dans la ville de Bejaia souffrant d'un manque liée à la capacité en infrastructures de transport afin de favoriser le déplacement vers les zones de tourisme, cela est expliqué par la forte concentration sur le tourisme balnéaire, ce qui pose le problème de surcharge pendant la saison estivale et la non-disponibilité des transports vers d'autres zones, cela constitue un freine pour le développement de tourisme d'une manière générale et le tourisme durable en particulier, ceci nécessite l'intervention de l'État par l'installation d'autres moyens de transport qui assure le déplacement à l'intérieur de Bejaia tel que le déplacement par câble (téléphérique) et le tramway ainsi le transport de tourisme de compagnie (exemple de Yemma Gouraya).

En dernier lieu, nous avons conclu que la période de la haute saison est caractérisée par un manque terrible des moyens de transport, cela a pénalisé le tourisme à Bejaia, notamment le mécontentement des touristes venant des régions limitrophes. Ce qui a attiré notre attention par rapport aux commentaires des interviewés, c'est le problème récurrent d'un nouveau phénomène qui a caractérisé notamment la région de Bejaia, c'est la fermeture des routes par la population pour des revendications socio-économiques, cela a fortement pénalisé la région en terme de tourisme même en termes d'attractivités des investissements.

CONCLUSION GENERALE

## Conclusion générale

Le secteur de tourisme a un impact considérable sur les économies, les sociétés et les cultures des différents pays concernées .Et comme l'interprète F. VELLAS » *le tourisme réalise ainsi le passage d'une société fermé, composée d'État clos repliés sur eux-mêmes a une société ouverte, universelle, ou les contacts entre les hommes sont devenus une réalité quotidienne. Le tourisme satisfait un besoin, profondément ressenti, de connaissance des autres, d'échange, mais aussi d'évasion, de santé et de progrès social. Il est l'un des phénomènes, peut être le plus marquant du développement économique et social de notre société ».*

Le transport se traduit par un déplacement allons d'un endroit a un autre .plus précisément, le transport par définition tient une grande importance dans le développement d'un pays puisque qu'il assure le déplacement d'objets, de marchandise et d'individu dans le monde entier.

Le transport et le tourisme son deux secteur indissociable. Le développement du tourisme découlait celui de transport par la création et l'expansion des moyens de déplacement.

Afin de vérifier notre hypothèse de recherche, nous avons procédé à un entretien de recherche dédié aux intermédiaires du tourisme et de voyage, Celui-ci nous permettra de recueillir des points de vue de ces intermédiaires concernant la contribution des transports dans le développement de tourisme durable local.

A travers cette enquête nous constatons globalement :

- que le secteur du tourisme est fortement privatisé, souffrant de la spécialisation et l'intérêt individuel prime sur des intérêts collectifs, ce qui à provoqué un développement du tourisme de masse ciblant uniquement l'afflux touristique local et avec une fréquentation moins des touristes des régions limitrophes. Dans ce cas, la privatisation du secteur des ATV est aujourd'hui face un défi organisationnel considérable.
- Le moyen de transport sous sa forme traditionnelle est relativement satisfaisant, en particulier au niveau local par le recours au transport urbain .Cependant, il est loin d'être qualifié comme étant un moyen consistant qui peut garantir le support nécessaire pour le secteur touristique à cause du manque de l'infrastructure nécessaire.

- que l'ouverture du secteur touristique au secteur privé n'a pas apporté les résultats escomptés. Cela prouve que la gestion précédente (avant sa libéralisation) est plus performante en termes de capacité d'investissement dans ce secteur.

En définitive, à travers notre étude de cas on peut :

En premier lieu, on n'a déduit que le secteur de tourisme souffre de manque des investissements notables, et la participation de secteur privé n'a pas atteint les résultats tracés par les pouvoirs publics en vue d'atteindre un tourisme durable de qualité.

En deuxième lieu, nous n'avons déduit que les activités touristiques dans la ville de Bejaia souffrant d'un manque liée à la capacité en infrastructures de transport afin de favoriser le déplacement vers les zones de tourisme, cela est expliqué par la forte concentration sur le tourisme balnéaire, ce qui pose le problème de surcharge pendant la saison estivale et la non-disponibilité des transports vers d'autres zones, cela constitue un freine pour le développement de tourisme d'une manière générale et le tourisme durable en particulier, ceci nécessite l'intervention de l'État par l'installation d'autres moyens de transport qui assure le déplacement à l'intérieur de Bejaia tel que le déplacement par câble (téléphérique) et le tramway ainsi le transport de tourisme de compagne (Yemma Gouraya).

En dernier lieu, nous avons conclu que la période de la haute saison est caractérisée par un manque terrible des moyens de transport, cela a pénalisé le tourisme à Bejaia, notamment le mécontentement des touristes venant des régions limitrophes.

Enfin, il convient de signaler que ce travail de recherche n'est qu'une contribution modeste et préliminaire pour une thématique d'actualité. C'est un préalable à d'autres recherches encore plus approfondies car il ouvre plusieurs pistes à des études plus ciblées. Néanmoins, nous espérons avoir atteint les objectifs fixés, et que notre étude fera appel à d'autres recherches.

## Bibliographie

### 1- Ouvrages, Travaux de recherche et mémoires

#### a- Ouvrage

- 1- Gaid Mouloud, « histoire de Bejaia et de sa région », Ed. Mimouni, Alger, 1991.

#### b- Travaux de recherche, revues et mémoires

- 2- AIT MAKHLOUF Lyes, « Essaie d'analyse de l'impact du tourisme sur le développement local : cas de la commune de Bejaia », Mémoire fin d'étude 2015, Université de Bejaia.
- 3- AXENTE Mihaela, « Moyens et infrastructures de transport entre nécessité et plaisir », Université du Havre, 2006.
- 4- BOUAZZA MAROUF Naima, « La Communication Touristique A L'international, Cas Du Sud Algérien », université d'Oran, 2012.
- 5- HAROUAT Fatima Zohra, « Comment Promouvoir Le Tourisme En Algérie? », Mémoire de magister 2012, Université de Tlemcen.
- 6- HARZOUNE Madani « le tourisme peut-il être une solution pour la wilaya de Bejaia ? » Thèse 2012/2013, Université de Bejaia.
- 7- GRIMES SAID, « Le Tourisme Environnemental Et L'aménagement Urbain Du Littoral », Mémoire de Magister 2002, université de mentouri Constantine.
- 8- MAA OMGBA Véronique, « Tourisme Durable Et Ecotourisme : Axes De Développement Socio-économique Et De Sauvegarde Patrimonial Pour Le Cameroun. », Thèse/Mémoire 2008 ISITT.
- 9- Yvon BIGRAS et Isabelle DOSTALER, « Tourisme Et Transport : Vers Une Vision Intégrée », revue 2013, TEOROS revue de recherche en tourisme.
- 10- BOUCHEBBAH Katia, « La mise en valeur du tourisme urbain à travers une mobilité durable. (cas de la ville de Bejaia) », Mémoire fin d'étude 2016, Université Abderrahmane MIRA de Bejaia.
- 11- BOUNOUNI Sofiane, « La capacité de charge touristique : Une approche pour Un développement touristique durable », Mémoire fin d'étude 2017, Université Abderrahmane MIRA de Bejaia.

## Bibliographie

---

- 12- LAGGAB Tinhinane, « La mobilité touristique: Une mobilité pour une meilleure mise en valeur touristique Cas de la ville de Bejaïa », Mémoire fin d'étude 2017, Université Abderrahmane MIRA de Bejaia.
- 13- MERZOUK Imane, « Vers une mobilité touristique durable a la ville de Bejaia », Mémoire fin d'étude 2015, Université Abderrahmane MIRA de Bejaia.

### **2- Articles et communications**

- 1- RAHMANI Chérif, « la reconquête de territoire : l'Algérie de 2020 », Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Environnement.
- 2- Jean-Christophe GA, « Transport et mise en tourisme du Monde», Université de Nice-Sophia Antipolis, 2006.
- 3- Ministre des transports, Madagascar, « Transport et tourisme », 18 février 2015.
- 4- "SDAT 2025", « Les sept pôles touristiques d'excellence (POT)», Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Environnement et du Tourisme, Janvier 2008.
- 5- Terrier, Claude « Sphinx logiciel de dépouillement d'enquêtes», Paris : Casteilla, 2008.

### **3- sites Internet**

- 1- [www.onat.dz](http://www.onat.dz)
- 2- [www.OMT.org](http://www.OMT.org)
- 3- [www.World-tourisme.ORG](http://www.World-tourisme.ORG)
- 4- [www.wikipedia.fr](http://www.wikipedia.fr)
- 5- [www.veilleinfotourisme.com](http://www.veilleinfotourisme.com)
- 6- <https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport>

### Liste des tableaux

<b>Numéro de tableaux</b>	<b>Intitulé</b>	<b>Numéro de page</b>
1.1	<b>Les principales dates de développement du tourisme</b>	06
1.2	<b>Principes fondamentaux du tourisme durable</b>	18
1.3	<b>Les parcs nationaux en Algérie</b>	29
1.4	<b>Consistance du réseau routier selon gabarit</b>	35
1.5	<b>Capacité de chambre et lits sur EL DJAZAIR II</b>	37
1.6	<b>Capacité de chambre et lits sur ELYROS</b>	38
2.1	<b>Les hôtels Urbain de la ville de Bejaia (2017)</b>	51
2.2	<b>Les hôtels Balnéaire dans la ville de Bejaia (2017)</b>	52
2.3	<b>Les établissements destinés à l'hôtellerie dans la ville de Bejaia</b>	52
2.4	<b>Les restaurants touristiques classés dans la ville de Bejaia</b>	53
2.5	<b>Les agences de voyages de la ville de Bejaia</b>	53
2.6	<b>Programme des car-ferries pour la saison estivale 2018. Ligne Bejaia/ Marseille/Bejaia : Navires nationaux / Navires étrangers</b>	57
2.7	<b>Etat comparatif de trafic voyageur par mode de transport (2016/2017)</b>	58
2.8	<b>Nature juridique de la ZET de Boulimat</b>	59
2.9	<b>La nature juridique du bâti à l'intérieur de la ZET de Boulimat</b>	59
2.10	<b>Nombre et durée de récupération des questionnaires</b>	61

## Liste des figures

<b>Numéro de figure</b>	<b>Intitulé</b>	<b>Numéro de page</b>
1.1	Tourisme de la mer	13
1.2	Tourisme thermale	13
1.3	Tourisme de montagne	14
1.4	Tourisme de compagne	14
1.5	Tourisme de Sahara	15
1.6	Type de transport	24
1.7	Réseau autoroutier algérien a l'horizon 2025 (5.500km)	36
3.1	Schéma de la méthode et l'outil de vérification des hypothèses.	64
3.2	Histogramme indique la nature des ATV par leurs secteurs professionnels	65
3.3	Présentations des enquêtes selon combien d'années d'expérience	66
3.4	Diagramme représentatif la naissance des agences privé et public	67
3.5	Histogramme représente le champ voyage des ATV	67
3.6	Histogramme de taux représente le champ voyage/secteur	68
3.7	Histogramme représente les moyens ou les ATV contacter les touristes	68
3.8	Diagramme représente les taux sur l'information des ATV en termes de clients accueillant...	69
3.9	Présentation de la nature des clients par secteur	70
3.10	Le transport pour faire face au déplacement des touristes	71
3.11	Les taux des véhicules met en disposition le déplacement des touristes	72
3.12	Les taux de capacité des transports	72
3.13	Les taux de transport le plus fréquent par les ATV	73
3.14	Des taux de disponibilité des transports dans la ville de Bejaia	73
3.15	état des lieux des transports fréquenté à la ville de Bejaia	74
3.16	Diagramme des taux d'évaluation des déplacements des touristes	74

---

3.17	<b>Diagramme des taux de satisfaction des transports</b>	<b>75</b>
3.18	<b>Diagramme d'information sur le tourisme a Bejaia</b>	<b>76</b>
3.19	<b>Atouts touristiques à la ville de Bejaia</b>	<b>77</b>
3.20	<b>Les taux d'importance obstacles pour les activités touristiques</b>	<b>77</b>
3.21	<b>Evaluer les niveaux des transports touristiques dans la ville de Bejaia</b>	<b>78</b>
3.22	<b>solutions importantes pour un tourisme durable</b>	<b>79</b>
3.23	<b>intervention de l'Etat concernant les infrastructures de transport touristique</b>	<b>80</b>

ANNEXE

**Tableau N°1 : les dix principes énoncés dans le code mondial d'éthique du tourisme.**

Article 1	contribution du tourisme à la compréhension et au respect mutuels entre hommes et sociétés
Article 2	Le tourisme, vecteur d'épanouissement individuel et collectif
Article 3	Le tourisme, facteur de développement durable
Article 4	Le tourisme, utilisateur du patrimoine culturel de l'humanité et élément contribuant à son enrichissement
Article 5	Le tourisme, activité bénéfique pour les pays et communautés d'accueil
Article 6	Obligations des acteurs du développement touristique
Article 7	Droit au tourisme
Article 8	Liberté des déplacements touristiques
Article 9	Droits des travailleurs et des entrepreneurs de l'industrie touristique
Article 10	Mise en œuvre des principes du Code mondial d'éthique du tourisme

**Source :** [ethics.unwto.org/fr/content/le-code-mondial-d-ethique-du-tourisme](https://ethics.unwto.org/fr/content/le-code-mondial-d-ethique-du-tourisme)

**Tableau N°2 : les articles composants la déclaration de la conférence de 1995**

Article 1	<b>Le développement touristique doit reposer sur des critères de durabilité ; il doit être supportable à long terme sur le plan écologique, viable sur le plan économique et équitable sur le plan éthique et social pour les populations locales. Le développement durable est un processus encadré visant une gestion globale des ressources afin d'en assurer la durabilité, tout en permettant de préserver notre capital naturel et culturel, y compris les espaces protégés. Le tourisme étant un puissant instrument de développement, il peut et doit jouer un rôle actif dans la stratégie de développement durable. Une bonne gestion du tourisme doit donc garantir le caractère durable des ressources dont cette activité dépend.</b>
Article 2	Le tourisme doit contribuer au développement durable, en s'intégrant dans le milieu naturel, culturel et humain ; il doit respecter les équilibres fragiles qui caractérisent de nombreuses destinations touristiques, en particulier les petites îles et les zones écologiquement fragiles. Les incidences du tourisme sur les ressources naturelles, sur la biodiversité et sur la capacité d'assimilation des impacts et des déchets engendrés, doivent rester acceptables.
Article 3	L'activité touristique doit considérer ses effets induits sur le patrimoine culturel et

	<p>sur les éléments, les activités et la dynamique traditionnels de chaque population locale. La reconnaissance de ces facteurs locaux et le soutien de leur identité, de leur culture et de leurs intérêts doivent être des points de référence incontournables lors de la conception des stratégies touristiques, en particulier dans les pays en voie de développement.</p>
Article 4	<p>La contribution active du tourisme au développement durable présuppose nécessairement la solidarité, le respect mutuel et la participation de tous les acteurs, du secteur public et privé, impliqués dans le processus. Cette concertation doit se baser sur des mécanismes efficaces de coopération à tous les niveaux : local, national, régional et international.</p>
Article 5	<p>La préservation, la protection et la mise en valeur de la richesse du patrimoine naturel et culturel offrent un cadre privilégié pour la coopération. Cette approche implique que tous les responsables relèvent ce véritable défi qu'est l'innovation culturelle, technologique et professionnelle, et concentrent leurs efforts pour créer et mettre en œuvre des instruments de planification et de gestion intégrés.</p>
Article 6	<p>Les critères de qualité visant à assurer la préservation de la destination touristique et le degré de satisfaction du touriste, critères définis de manière conjointe avec les populations locales et basés sur les principes du développement durable, doivent être des objectifs prioritaires lors de la formulation des stratégies et des projets touristiques.</p>
Article 7	<p>s'intégrer dans l'économie locale et contribuer de manière positive au développement économique local.</p>
Article 8	<p>Toute option de développement touristique doit avoir une incidence effective sur l'amélioration de la qualité de vie de la population, et contribuer à l'enrichissement socioculturel de chaque destination.</p>
Article 9	<p>Les gouvernements et les autorités compétentes doivent entreprendre des actions de planification intégrées du développement touristique en partenariat avec les ONG et les populations locales pour contribuer au développement durable.</p>
Article 10	<p>Reconnaissant l'objectif de cohésion économique et sociale entre les peuples de la planète comme un des principes fondamentaux du développement durable, il est urgent que soient mises en place des mesures permettant un partage plus équitable des bénéfices et des charges engendrés par le tourisme. Cela implique un changement dans les modèles de consommation et l'introduction de méthodes</p>

	<p>de fixation de prix permettant l'intégration des coûts environnementaux. Les gouvernements et les organisations multilatérales devraient donner priorité et renforcer les aides directes ou indirectes destinées aux projets touristiques contribuant à l'amélioration de la qualité de l'environnement. Dans ce contexte, il convient d'étudier l'application harmonieuse au niveau international d'instruments économiques, juridiques et fiscaux, afin de garantir l'utilisation durable des ressources dans les activités touristiques</p>
Article 11	<p>Les régions vulnérables, aujourd'hui et à l'avenir, du point de vue de l'environnement et de la culture, doivent être considérées comme prioritaires pour la coopération technique et les aides financières en vue d'un développement touristique durable. Les régions particulièrement dégradées par des modèles touristiques obsolètes et à fort impact doivent aussi faire l'objet d'une attention particulière.</p>
Article 12	<p>Le développement des formes alternatives de tourisme respectant les principes du développement durable ainsi que la diversification des produits touristiques constituent des facteurs de stabilité, à moyen comme à long terme. Il convient, dans ce sens, et en particulier dans le cas de nombreuses petites îles et des zones écologiquement fragiles, de favoriser et de renforcer de manière active la coopération régionale.</p>
Article 13	<p>Les gouvernements, l'industrie, les autorités, et les ONG compétentes en matière de tourisme doivent encourager et participer à la création de réseaux accessibles de recherche, de diffusion d'information, et de transfert de connaissances et de technologies appropriées en matière de tourisme durable.</p>
Article 14	<p>La définition d'une politique en matière de tourisme durable suppose le soutien et la promotion de systèmes de gestion touristique compatibles avec l'environnement, d'études de faisabilité permettant la transformation du secteur, tout comme la mise en œuvre de projets de démonstration et le développement de programmes de coopération internationale.</p>

Article 15	L'industrie touristique, en collaboration avec les organismes et les ONG dont les activités sont liées au tourisme, doivent définir le cadre spécifique de mise en œuvre des actions actives et préventives pour un développement touristique durable. Ils doivent élaborer des programmes afin de favoriser l'application de ces mesures dans la pratique. Ils sont chargés d'assurer le suivi des actions, d'informer des résultats obtenus et d'échanger leurs expériences.
Article 16	Le rôle et les effets sur l'environnement du transport lié au tourisme doivent faire l'objet d'une attention particulière. Il convient dans ce sens de créer des instruments et de prendre des mesures afin de réduire la part des énergies et des ressources utilisées non renouvelables, et d'encourager les mesures visant à recycler et à réduire les déchets engendrés dans les installations touristiques.
Article 17	Afin que le tourisme soit une activité durable, il est essentiel que les principaux acteurs intervenant dans les activités touristiques, les membres de l'industrie en particulier, adoptent et appliquent des codes de conduite favorisant la durabilité. De tels codes de conduite peuvent être des instruments efficaces pour le développement d'activités touristiques responsables.
Article 18	<p>Toutes les mesures nécessaires pour informer et favoriser la prise de conscience de l'ensemble des parties intervenant dans l'industrie touristique, qu'elles soient locales, nationales, régionales ou internationales, sur le contenu et les objectifs de la Conférence de Lanzarote doivent être mises en œuvre.</p> <p>Tous les grands principes demandent une méthode d'application, plus ou moins définie selon un étroit partenariat entre secteur privé et secteur public. Pour les entreprises de tourisme, la prise en compte de tous ces principes est loin d'être évidente ; tandis que pour les collectivités territoriales se pose le problème de la formation et de la compétence des hommes ou des conseillers capables d'orienter les choix stratégiques et opérationnels.</p>

Source : OMT

## Questionnaire

### Enquête auprès des Agences de voyage et de tourisme

AGENCE DE VOYAGE  
ET DE TOURISME  
« VILLE DE BEJAIA »

UNIVERSITE ABDERRAHMANE-MIRA  
BEJAIA

Mme/Mr :

Ce questionnaire est inscrit dans le cadre d'un travail de recherche académique de master. Les informations de cette enquête sont anonymes destinées à des fins scientifiques, vous serez aimable d'y répondre avec plus de précision et objectivité possible.

L'objectif de ce travail vise à analyser l'interaction transport/ tourisme dans la ville de Bejaia. Il nous paraît évident de réfléchir, sur les solutions à proposer, pour rendre ce territoire touristique attractif via les transports.

#### 1<sup>er</sup> partie : information personnelles

1. Quel est votre secteur professionnel ?  
 Privé  Public
2. Combien d'années d'expérience avez-vous dans le domaine ?  
 Moins de 2 ans  De 2 à 5ans  
 De 5 à 10ans  Plus de 10ans
3. Quel type d'agence de voyage représentez-vous ?  
 Local  National  International
4. Quel type de plate-forme de communication représentez-vous ?  
 Agence traditionnel uniquement

- Agence traditionnel et site publicitaire
- Agence traditionnel et plate forme de réservation online
- Agence online uniquement
- Autre

5. Si 'oui', précisez :

6. pour vous, quelles clientèles prioritaires ?

- Des Algériens
- des étrangers
- Des touristes d'affaire
- clients local (de la région de Bejaia)

7. Quel type de transport utilisez-vous dans le cas de déplacement des touristes ?

- Individuel
- En commun (Collectif)
- Les deux

8. Pour le déplacement des touristes, en cas de transport utilisé par vos propres moyens, quel type de transport utilisez-vous ?

- Véhicule de service
- Sous traitant
- Véhicule personnel

9. Quelle est la période qui enregistre une forte fréquentation des touristes ?

- Des touristes en saison estivale
- Des touristes étalées hors saison estivale

### 2eme partie : interaction transport / tourisme

10. Selon-vous, quel sont les principaux atouts touristiques dans la région de Bejaia ?

- Sites touristiques
- Offre touristique
- Plages balnéaires
- Patrimoine culturel
- Population accueillante
- Autre ;

11. Si 'autre', précisez :

12. Que pensez-vous de la disponibilité de l'offre touristique selon les infrastructures de transports ?

- Disponibles                       Manque des transports                       Non disponibilités des transports

13. Selon-vous quel type de transport est plus fréquent ?

- Aériens                       Maritime  
 Urbain                       Ferroviaire

14. Comment qualifiez-vous les services rendus par les compagnies aériennes à Bejaia ?

- Excellentes                       Bonnes  
 Moyens                       Mauvaise

15. Comment qualifiez-vous vos rapports avec les compagnies maritimes ?

- Excellentes                       Bonnes  
 Moyens                       Mauvaise

16. Comment qualifiez-vous vos rapports avec les transports urbains ?

- Excellentes                       Bonnes  
 Moyens                       Mauvaise

17. Comment qualifiez-vous vos rapports avec les compagnies ferroviaires ?

- Excellentes                       Bonnes  
 Moyens                       Mauvaise

18. Comment appréciez-vous la disponibilité et la ponctualité de déplacement vers les lieux touristiques ?

- Satisfaisantes                       moins Satisfaisantes                       absentes

### 3<sup>ème</sup> partie : agence /tourisme/transport

19. Quelles sont difficultés aux quelles sont exposées les agences de voyages pour la promotion du tourisme ?

- Manque des infrastructures de transport                       Manque des infrastructures de tourisme                       Congestion et Embouteillage                       Manques des sites de

stationnement     Manque des sites touristiques     Manque d'information et de la Communication des composantes du système touristique

Autres

20. Si 'autres', précisez :

21. Dans le cas de transport de vos touristes par voie aérienne, quels sont les éléments que vous prenez en considération ?

Prix                       Qualité de service                       Offre de service (disponibilité)

Autre

22. Si 'Autre', précisez :

23. Dans le cas de transport de vos touristes par voie maritime, quels sont les éléments que vous prenez en considération ?

Prix                       Qualité de service                       Offre de service (disponibilité)

Autre

24. Si 'Autre', précisez :

25. Dans le cas de transport de vos touristes par le transport urbain, quels sont les éléments que vous prenez en considération ?

Prix                       Qualité de service                       Offre de service (disponibilité)

Autre

26. Si 'Autre', précisez :

27. Dans le cas de transport de vos touristes par train, quels sont les éléments que vous prenez en considération ?

- Prix                       Qualité de service                       Offre de service (disponibilité)  
 Autre

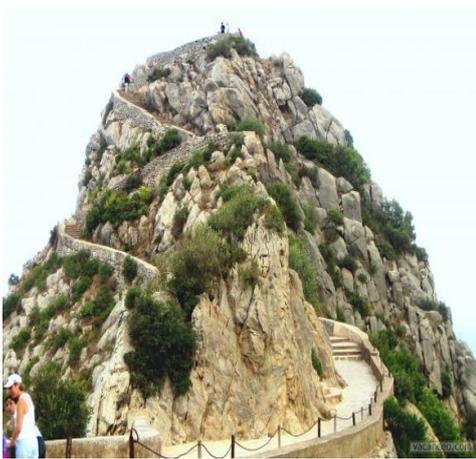
28. Si 'Autre', précisez

29. Quelles sont les propositions que vous jugez intéressantes pour améliorer l'interaction entre le tourisme et le transport ?

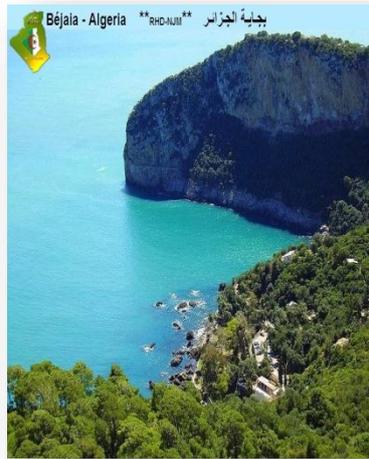
- Améliorer l'offre touristique                       Développer un système de marketing  
touristique par l'intégration des transports                       Intégrer les nouvelles technologies  
(réservation) Coopérer l'ensemble des services de tourisme et de transport  
 L'intervention de l'Etat dans le secteur de transport touristique                       Autre

30. Si 'Autre', précisez :

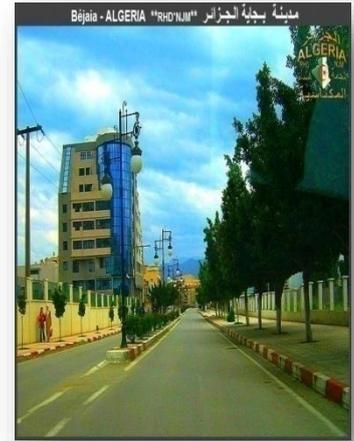
31. Merci de nous faire part de vos remarques ou suggestion éventuelles



**Ph 1 : Pics des singes**



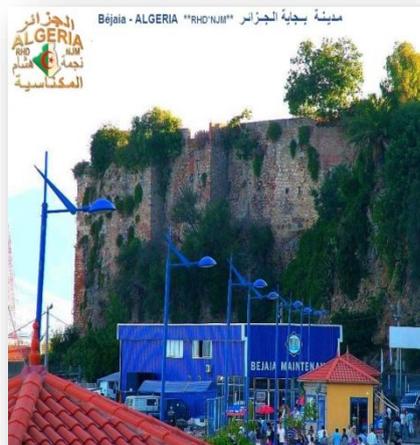
**Ph 2 : la courniche " zigouate "**



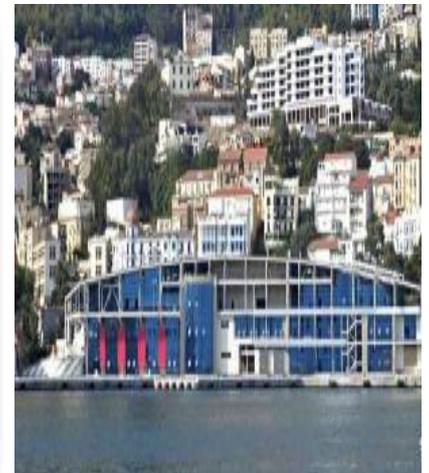
**Ph 3 : Bejaia City**



**Ph 3 : Yemma Gouraya**



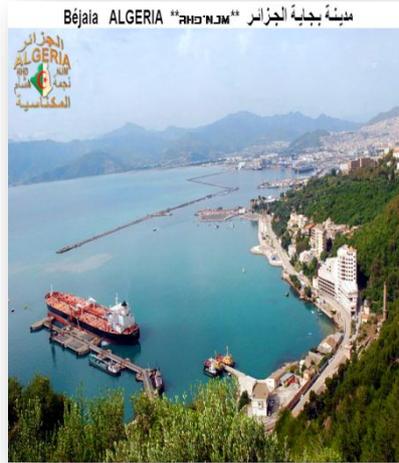
**Ph 4 : Porte Sarrasine**



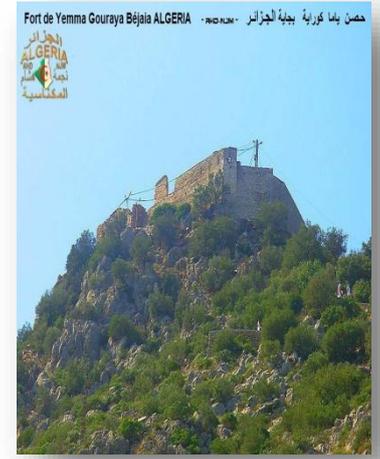
**Ph 5 : Gare Maritime Bejaia**



**Ph 6: Phare De Cap Carbon**



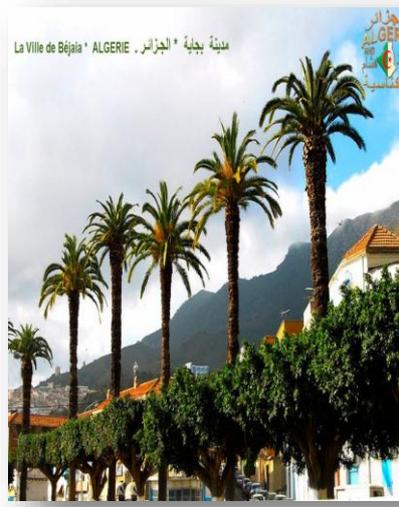
**Ph 7: Les Bassin De Port Bejaia**



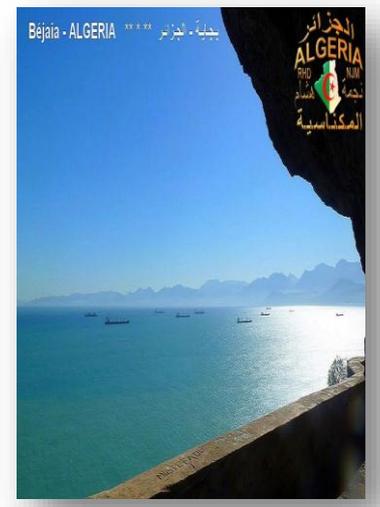
**Ph 8 : Yema Gouraya**



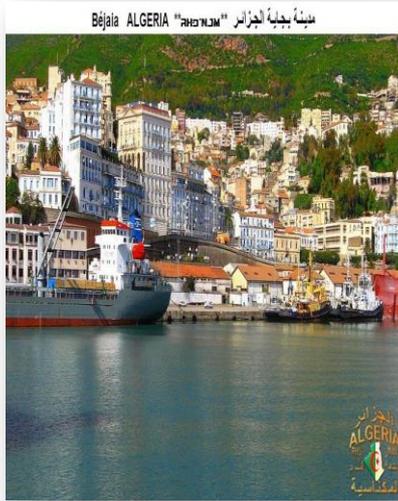
**Ph 9 : La Mosquée de Sidi Soufi**



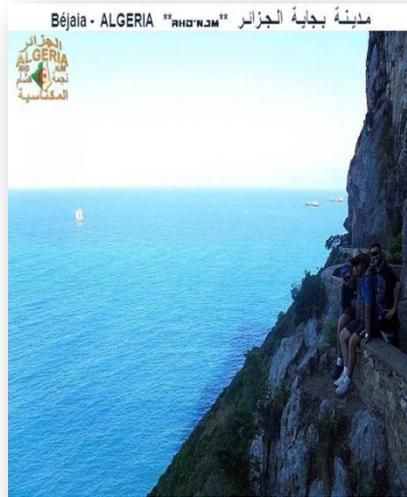
**Ph 10 : Bejaia City**



**Ph 11 : Cap Carbon**



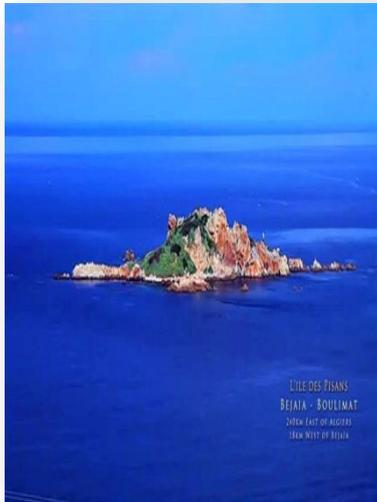
**Ph 12 : Port De Bejaia**



**Ph 13 : cap carbon**



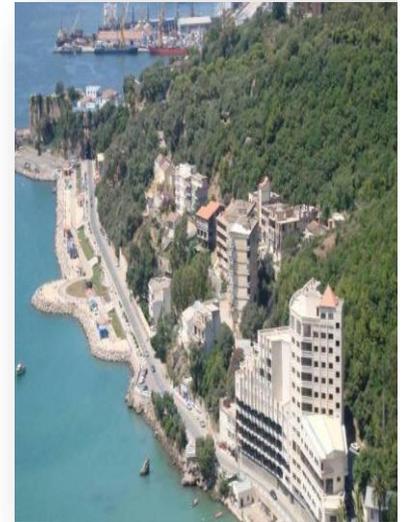
**Ph 14 : Brise De Mer**



**Ph 15 : L'île Des Pisans**



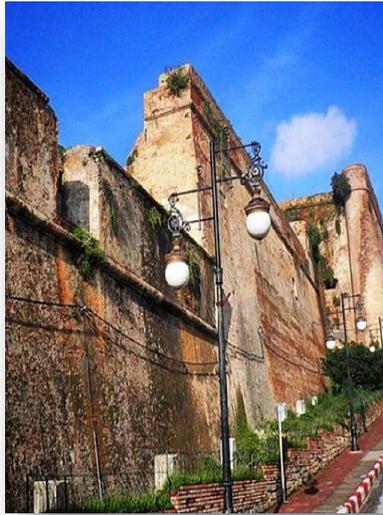
**Ph 16 : La Passe Bejaia**



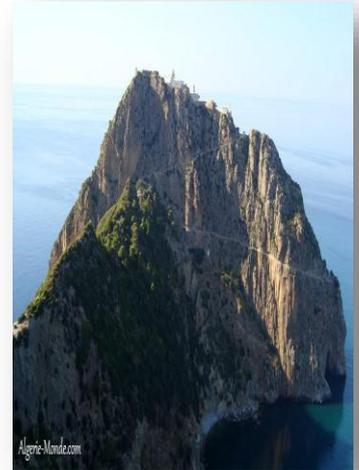
**Ph 17 : Brise De Mer**



**Ph 18 : Porte Sarrasine Entré**



**Ph 19 : Extérieur Mur De Casbah**



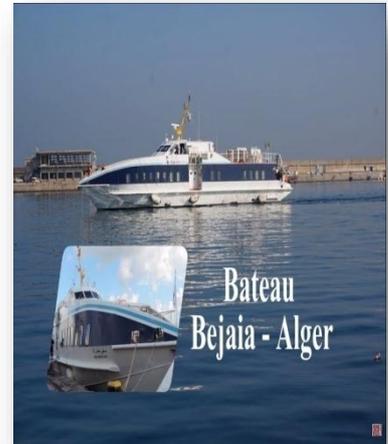
**Ph 20 : Cap Carbon**



**Ph 21 : Porte Entré Casbah**

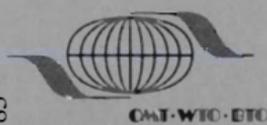


**Ph 22 : La Ville De Bejaia**



**Ph 23 : Port Bejaia**





OMT·WTO·ETO



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·Eto



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO



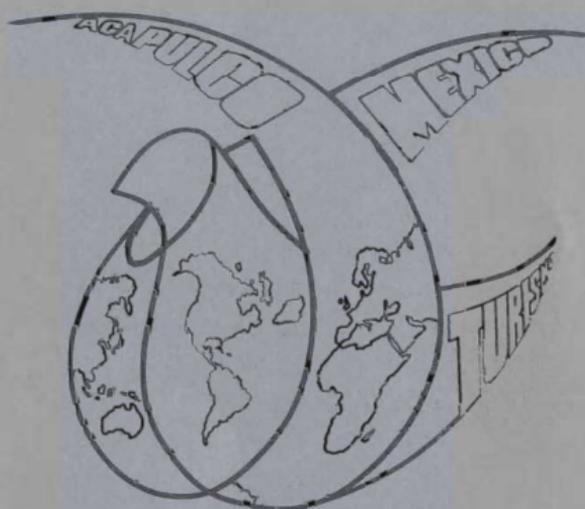
OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO



OMT·WTO·EIO

# DOCUMENT D'ACAPULCO

Adopté par la Réunion mondiale du tourisme  
tenue à Acapulco (Mexique)  
du 21 au 27 août 1982

## LA REUNION MONDIALE DU TOURISME

Convoquée par l'Organisation mondiale du tourisme à Acapulco (Mexique) du 21 au 27 août 1982 et qui s'est déroulée avec la participation de 79 délégations d'Etats et de 57 délégations d'observateurs, en vue de mettre en oeuvre progressivement les objectifs fixés par la Déclaration de Manille sur le tourisme mondial à l'issue de la Conférence mondiale sur le tourisme (Manille, septembre/octobre 1980),

**Ayant connaissance** de la résolution 106 (IV) de la quatrième Assemblée générale de l'Organisation mondiale du tourisme et de la décision 14 (XVIII) du Conseil exécutif de cette organisation sur la Réunion mondiale du tourisme,

**Considérant** avec satisfaction que l'Assemblée générale des Nations Unies, par sa résolution 36/41, a placé le tourisme dans la "stratégie internationale du développement pour la troisième décennie des Nations Unies pour le développement",

**Ayant pris note** avec satisfaction des discours prononcés par Mme Rosa Luz Alegría, en sa qualité de Secrétaire au tourisme du Mexique et de Président de la Réunion et par le Secrétaire général de l'Organisation mondiale du tourisme, M. Robert C. Lonati, à l'occasion de l'inauguration de la Réunion mondiale du tourisme par le Président des Etats-Unis du Mexique, M. José López Portillo,

**Estimant** que la Réunion constitue un pas important dans la mise en oeuvre des concepts, principes et critères de la Déclaration de Manille et que la rencontre d'Acapulco a permis de constater que l'esprit qui se dégage de ladite Déclaration témoigne que les Etats, les professionnels du tourisme et toute autre instance intéressée ont saisi l'importance des changements à opérer dans les conceptions administratives et opérationnelles du tourisme,

**Convaincue** que la situation mondiale actuelle et le nombre croissant des conflits armés qui sévissent dans le monde constituent des obstacles au développement du tourisme et que la convocation des représentants d'Etats et d'observateurs internationaux intéressés aux activités des loisirs et, en particulier, des voyages et des vacances, peut contribuer à l'étude et à l'adoption de mesures qui, en favorisant le développement du tourisme, rapprochent les peuples par une connaissance directe et réciproque,

**Estimant** que, plus que jamais, la mise en commun d'espoirs et d'intentions visant à améliorer la qualité de la vie de tout les hommes dans tous les continents, quels que soient leur foi, leurs croyances, leurs régimes socio-économiques et politiques, est impérative aujourd'hui pour contribuer au maintien de la paix, en dissipant les intolérances, les préjugés, les malentendus et pour créer un climat de compréhension,

**Réaffirmant** une fois de plus que "le tourisme mondial peut être une force vive au service de la paix dans le monde, peut fournir une base morale et intellectuelle à la compréhension et à l'interdépendance entre les nations" et "est à même de contribuer à l'instauration d'un ordre économique international nouveau qui faciliterait la suppression de l'écart économique entre pays développés et pays en développement" (\*),

**Persuadée** qu'à cet effet il est nécessaire de supprimer toute

(\*) Déclaration de Manille A.

cause qui mette en danger le maintien de la paix, en assurant une distribution plus équitable de la richesse et en éliminant le maintien de situations coloniales anachroniques qui ne rehaussent pas les nations qui le pratiquent, diminuent leur autorité morale et constituent une offense pour l'esprit d'authenticité dont doit s'alimenter le tourisme, véhiculé de paix, d'harmonie et de respect entre les peuples et de connaissance du monde et de sa vérité,

**Renouvelant** l'appel lancé par la Conférence mondiale sur le tourisme de Manille à tous les Etats et gouvernements sur la formation des peuples à la paix, conformément à la Déclaration à ce sujet de la 33ème Assemblée générale des Nations Unies,

**Rappelant** que le développement du tourisme sous toutes ses formes, et, notamment, comme satisfaction du droit d'accès aux vacances et aux voyages découlant des congés payés, ne peut se réaliser que dans un climat de paix et de compréhension internationales qui doit être considéré par tous comme normal et permanent,

1. **Déclare** sa satisfaction pour les résultats obtenus au cours de cette rencontre internationale, dans le contexte des responsabilités des Etats pour faciliter, d'une façon plus efficace qu'auparavant, la mise en oeuvre de politiques touristiques visant à permettre la jouissance du droit aux congés et aux voyages et à faciliter les déplacements de personnes à des fins de tourisme ou pour tout autre raison connexe à l'intérieur comme à l'extérieur des frontières,

2. **Se félicite** que de nombreux Etats, organisations internationales et professionnelles du tourisme aient pris part à ces importantes délibérations qui constituent, à la fois, une des premières étapes de la mise en oeuvre de la Déclaration de Manille sur le tourisme mondial et un rappel à toutes les instances gouvernementales, non gouvernementales, internationales et nationales, pour que le monde du tourisme puisse porter à la Déclaration finale de la Conférence mondiale sur le tourisme de Manille tout l'intérêt qu'elle mérite,

3. **Constata** que certains pays, ayant acquis un degré de développement socio-économique important ou bénéficiant touristicquement de situations géographiques privilégiées parce que localisées à proximité de grands marchés ou secteurs émetteurs, ont déjà atteint de nombreux objectifs préconisés par la Déclaration de Manille, mais déplore qu'un nombre très important de pays ne se trouvent pas encore en condition de jouir de telles situations,

4. **Constata** également que l'évolution du tourisme est étroitement liée au contexte social, économique et culturel de chaque pays,

5. **Est d'avis** qu'il convient, dans l'intérêt d'une équitable participation aux voyages et aux vacances de tous, de faire preuve d'une nécessaire solidarité internationale pour parvenir, dans l'avenir, à une situation d'équilibre indispensable pour permettre la satisfaction du droit d'accès aux vacances de toutes les couches de population et, notamment, des moins favorisées,

6. **Estime** que, par son invitation à se réunir à Acapulco et en mettant à la disposition des participants d'appréciables facilités, des attentions et des témoignages de la traditionnelle hospitalité de son peuple, le Mexique, pays-hôte, a grandement contribué au succès de la Réunion,

7. **Prie** le Président de la Réunion d'adresser au Chef de l'Etat mexicain et à toutes les autorités et instances mexicaines qui ont contribué à la réussite de cette manifestation, l'expression de la profonde gratitude de tous les participants,

## 8. Souligne:

- que la clarification de la véritable signification du tourisme, telle que définie dans sa nouvelle conception, sans rejeter les conceptions passées du tourisme reposant sur des situations historiques évidentes, apporte des éclaircissements sur l'utilisation du temps libre dans les temps modernes,
- que, par conséquent, toute stratégie d'application progressive de cette nouvelle conception doit être pensée en fonction du futur et en ayant comme base de réflexion, d'inspiration et de départ, les critères, concepts et principes déjà établis,

9. Convient que les stratégies de réalisation des priorités proposées se basent sur les concepts ci-après énumérés, sans ordre de priorité;

- a) *Le droit au repos, aux loisirs, aux congés payés et à la création de conditions sociales et législatives pour faciliter l'accès aux vacances de toutes les couches de la population.*
  - i) Le droit au repos, conséquence naturelle du droit au travail, doit s'affirmer comme un droit fondamental pour le bonheur de l'être humain. Ce droit suppose implicitement le droit à l'utilisation des loisirs et, en particulier, la possibilité la plus ample d'accès aux vacances.
  - ii) S'il est hautement souhaitable que tout Etat reconnaisse, non comme un luxe, mais comme une nécessité impérieuse, le droit aux vacances de tous ses citoyens, il est évident que la responsabilité des Etats ne peut s'arrêter à la simple reconnaissance de ce droit, mais qu'elle entraîne la création de conditions pratiques et appropriées d'accès effectif aux vacances des ayants droit.
  - iii) Il s'ensuit que, sans que cela impose nécessairement une uniformisation internationale des politiques sociales, l'ampleur des mouvements et des activités touristiques est directement liée et conditionnée par le degré de développement économique et par l'importance que chaque pays attribue à la vie sociale.
  - iv) L'accès nécessaire de couches toujours plus larges de la population aux vacances et aux voyages constitue la nouvelle caractéristique du tourisme contemporain, devant trouver son aboutissement dans un ensemble d'ordre administratif, législatif et financier destiné à assurer la meilleure gestion sociale, culturelle, éducative, politique et économique des déplacements de personnes.
  - v) Des efforts substantiels pour l'étalement des vacances devraient être réalisés et de nouvelles orientations des investissements touristiques vers des formes d'accueil plus simples et plus fonctionnelles entraînant des économies de tout ordre et permettant ainsi une tarification plus favorable, devraient être étudiées en vue d'assurer une diversification de l'offre et sa mise à la portée des couches de la population à revenus moyens et faibles.
- b) *La préparation aux voyages, aux vacances, au tourisme récepteur et émetteur.*
  - i) L'activité humaine qu'est celle des voyages et des vacances, déterminée par toutes les motivations de déplacement, peut contribuer à l'épanouissement de l'être humain, à son éducation et l'aider à prendre conscience de l'identité du

destin de tous les hommes, dans la mesure où il en est lui-même le protagoniste.

- ii) Le niveau et la qualité du tourisme ne peuvent seulement dépendre de la préparation adéquate qui pourrait être donnée, par une sensibilisation et une éducation de la population, tant à l'homme visiteur qu'à l'homme visité, mais aussi et parallèlement de l'effort qui sera effectué pour créer les conditions les meilleures de la formation et de la préparation des cadres destinés aux activités touristiques, qu'ils appartiennent au secteur public ou privé.
  - iii) La formation de base constitue l'instrument le plus efficace car le plus généralisé pour la préparation civique du citoyen. Il convient d'assurer les mesures qui permettent à l'homme, dès son enfance, l'accès aux connaissances et aux pratiques du tourisme.
  - iv) Le processus d'éducation et de formation de la population à l'activité touristique, depuis l'enfance jusqu'au troisième âge, devrait pouvoir bénéficier de la contribution de l'ensemble des mass médias qui constituent des outils efficaces de sensibilisation et de préparation au tourisme, grâce aux techniques de communication les plus avancées.
  - v) La célébration de la Journée mondiale de tourisme constitue un des facteurs importants de sensibilisation aux multiples valeurs du tourisme.
  - vi) La préparation aux voyages et aux vacances doit être effectuée au moyen d'efforts conjoints et concertés sur tous les plans, nationaux, régionaux et internationaux, et en bénéficiant de la solidarité et de la coopération internationales, dans le cadre également des activités promotionnelles de l'Organisation mondiale du tourisme.
- c) *Le rôle du tourisme national dans le développement du tourisme contemporain*
- i) En constatant que les voyages à l'intérieur des pays représentent la très grande majorité de l'ensemble des déplacements de personnes dans le monde et que l'objectif du développement du tourisme national répond à une réalité inéluctable, les Etats devraient multiplier leurs efforts pour que ce développement soit constant et de plus en plus harmonieux.
  - ii) La plupart des pays non industrialisés continuent à progresser vers leur développement social et économique. Cette transformation entraîne une série de modifications dans le comportement des populations à l'égard de leur conscience civique, de leur équilibre familial, de leur acquis culturel et de leur aspiration au bonheur. Elle accroît sensiblement, entre autres, une demande de services dans un secteur jusque là relativement négligé.
  - iii) Le tourisme national permet à l'homme de prendre spirituellement possession de son propre pays, de même qu'il le prépare à l'ouverture sur l'universel.
  - iv) Les Etats devraient mieux interpréter la fonction du tourisme national en se préoccupant davantage de sa rentabilité sociale, éducative et culturelle.
  - v) Les raisons d'être du tourisme national sont celles d'une évolution sociale, culturelle, éducative et politique de la société moderne à laquelle la Déclaration de Manille a attribué une valeur universelle.
  - vi) Le tourisme national permet une meilleure distribution des

activités, des emplois et des revenus sur le territoire national. Il présente des interrelations et des interdépendances très étroites avec les autres secteurs de la vie socio-économique de chaque pays. Les modes de son développement doivent faire partie intégrante du processus de planification globale du développement.

**d) La liberté de mouvement**

L'ensemble des stratégies visant à la réalisation des priorités ci-dessus ne peuvent être concrétisées que dans le cadre général de la liberté des mouvements de personnes et des voyages. La Réunion reconnaît donc que:

- i) la question de la liberté des mouvements de personnes et des voyages qui a été traitée dans la Déclaration de Manille revêt une importance considérable pour le développement du tourisme mondial de nos jours;
- ii) il appartient à l'Organisation mondiale du tourisme de conduire des activités visant à la promotion de la liberté des mouvements de personnes et des voyages, dans le cadre de la coopération internationale dans le domaine du tourisme;
- iii) il est nécessaire, dans tout effort visant à promouvoir la liberté des mouvements de personnes et des voyages, de prendre dûment en considération, pour chaque pays, les conditions sociales et économiques existantes, le respect de sa souveraineté, la législation en vigueur, les traditions qui lui sont propres, de même que les droits et obligations de ses citoyens;
- iv) les Etats doivent poursuivre leurs efforts en vue de mettre en oeuvre les dispositions de la Déclaration de Manille en ce qui concerne la question de la liberté de mouvements de personnes et de voyages et donner, le cas échéant, leur appui à l'OMT dans ce domaine.

La Réunion fait en outre référence à la recommandation séparée jointe en Annexe.

*La Réunion mondiale du tourisme, en outre,*

10. Invite les Etats et toute instance intéressée, publique et privée, ainsi que l'Organisation mondiale du tourisme, à tenir compte des orientations et réflexions qui se dégagent de ses travaux, afin de traduire dans les faits les objectifs proposés pour un nouvel essor plus équilibré du tourisme, dans le cadre de leur politiques de développement et dans l'esprit de la Déclaration de Manille.

*Les forces à mettre en oeuvre*

11. Est d'avis que, pour appliquer dans le temps les concepts et critères contemporains du tourisme, les Etats devront encourager la mise en oeuvre de la Déclaration de Manille de façon pratique, raisonnable et efficace.

12. Estime que les gouvernements devront donc, dans le contexte de leur structure sociale, politique, économique et administrative, encourager, aux différents niveaux de la vie de la nation, les actions qui peuvent être structurées sur les plans national, régional et local. Dans la pratique, il leur appartiendra d'agir:

- a) auprès des départements ministériels, administrations et services publics de toute nature, ayant à jouer un rôle direct ou indirect pour permettre l'application de la Déclaration de Manille;
- b) auprès d'autres instances telles que:
  - les organes législatifs de la nation;
  - les organisations syndicales;

- les organisations patronales;
- les milieux politiques;
- les entreprises touristiques;
- le secteur touristique associatif;
- les organisations de jeunesse;
- les milieux d'enseignement;
- les médias d'information;
- les forces spirituelles.

*Les plans d'action possibles*

**13. Recommande, compte tenu de ce qui précède:**

- a) que les diverses forces à mettre ainsi en jeu soient engagées par des actions individuelles ou concertées pour la mise en oeuvre de la nouvelle conception du tourisme, selon la nature des secteurs d'activité qu'elles représentent et permettent ainsi une meilleure planification des concepts et critères de la Déclaration de Manille;
- b) sur le plan national, que les gouvernements, dans le cadre des mesures prises pour encourager la mise en oeuvre de la nouvelle conception du tourisme maintiennent des consultations étroites avec les syndicats, les associations d'employeurs et les autres organisations concernées appartenant aux catégories énumérées aux alinéas a) et b) ci-dessus, afin que ces consultations contribuent à familiariser l'ensemble de la communauté nationale avec les buts et objectifs de la Déclaration de Manille et aident les gouvernements à faire prendre en compte les besoins de tous les segments de la communauté en matière de tourisme lors de l'établissement de plans d'action spécifiques;
- c) sur le plan international, que, comme l'a accepté l'Assemblée générale de l'Organisation mondiale du tourisme et l'a confirmé l'Assemblée générale des Nations Unies, l'OMT prenne toutes les mesures nécessaires, en consultation, le cas échéant, avec d'autres organismes internationaux, pour encourager la mise en oeuvre des principes et des lignes directrices de la nouvelle conception du tourisme.

*Orientations indicatives*

**14. Forme le vœu** que les suggestions ci-après soient reçues avec un esprit constructif de la part des destinataires du présent document, pour qu'elles soient l'objet d'une application progressive dans les quatre domaines précités,

**15. Recommande** que les Etats associent aux conclusions de la Réunion mondiale d'Acapulco les documents qui ont fait l'objet de délibérations,

**16. Recommande également** que, pour atteindre ces objectifs, les gouvernements élaborent des politiques auxquelles devraient être associés, selon leurs capacités et vocation spécifiques, les administrations nationales, centrales ou décentralisées, les administrations régionales, sous-régionales et locales, le secteur privé et les collectivités, en fonction de leurs pouvoirs et de leur capacité touristique,

**17. Recommande en outre** que soient également associées à cette action générale les structures nationales législatives, réglementaires, financières, syndicales, patronales, politiques, spirituelles, professionnelles et associatives du tourisme et toute autre instance ou service public intéressé, de façon à harmoniser les actions ci-dessous énumérées:

- a) Reconnaissance généralisée du droit au repos et aux loisirs pour toutes les couches de la population et, notamment, aux congés payés pour les salariés;

- b) Amélioration progressive de l'emploi du temps libre;
- c) Mesures visant à étaler les congés dans le temps, en relation avec les impératifs des processus de production;
- d) Assouplissement, là où cela est possible, des formalités de voyages, en matière d'entrée et de sortie du territoire, de douanes, de réglementation monétaire et de santé;
- e) Amélioration des conditions de transport (air, route, rail, mer), par exemple par l'établissement de tarifs préférentiels ou toute autre forme d'incitation aux voyages, en faveur des couches de vacanciers à revenu moyen ou faible, des jeunes, du troisième âge et des handicapés;
- f) Aménagement et accroissement de l'infrastructure d'accueil, plus simple et fonctionnelle, en faveur des couches de population à faible revenu, en respectant les concepts de construction, de matériaux, de décoration et de services répondant aux traditions du pays;
- g) Protection et conservation de l'environnement, de la structure écologique et du patrimoine naturel, historique et culturel du pays;
- h) Utilisation qualitativement optimale des ressources touristiques existantes ou latentes du pays, comprenant notamment l'ensemble du patrimoine naturel, culturel, artistique, historique et spirituel, en affirmant le principe de l'authenticité et évitant leur déformation et leur falsification;
- i) Inscription du tourisme dans les programmes d'enseignement visant toutes les catégories de la jeunesse, en soulignant, tout particulièrement, les nouveaux principes et concepts du tourisme;
- j) Aide matérielle ou morale aux individus et aux collectivités dans le but de faciliter l'application du concept des congés payés;
- k) Création des équipements adéquats, correspondant aux moyens dont disposent les nouveaux bénéficiaires du droit au congés;
- l) Adoption des mesures financières et techniques visant à augmenter le pouvoir d'achat des citoyens;
- m) Développement optimal de la répartition des flux touristiques sur l'ensemble du territoire national;
- n) Importance accordée au tourisme, dans l'opinion publique et les milieux gouvernementaux, au même titre que celle reconnue à d'autres secteurs de la vie de la nation;
- o) Adoption de mesures assurant, dès l'école, la préparation du citoyen au double rôle qu'il est amené à jouer, soit comme "visiteur", soit comme "visité";
- p) Introduction, à tous les niveaux appropriés des systèmes d'éducation et du matériel didactique correspondant, de l'éclairage nouveau qu'apporte la recherche de la meilleure utilisation du temps libre, y compris les déplacements de personnes qui en découlent;
- q) Production du matériel d'information fiable et suffisant mis à la disposition des moyens de communication, des opérateurs et des usagers;
- r) Action permanente d'éducation de l'opinion publique, en vue de garantir le respect réciproque entre touristes et population locale.

Parmi les différents principes énoncés dans la Déclaration de Manille et auxquels il convient de donner une application prioritaire, la liberté des voyages touristiques et des mouvements de personnes qui y sont liés s'inscrit tout naturellement en première place.

Cette liberté ne peut être exercée dans toute sa plénitude qu'à des conditions essentielles: un monde en paix, un meilleur ordre économique mondial.

La Réunion d'Acapulco lance donc un appel à tous les Etats du monde pour qu'ils renoncent, dans le présent et l'avenir, à toute intervention armée, s'efforcent d'établir une paix durable et s'emploient à assurer une meilleure répartition des richesses mondiales.

Mais la question de la liberté des mouvements, de la liberté des voyages, revêt également des aspects plus techniques et pose des problèmes plus simples auxquels des solutions peuvent être apportées rapidement.

Sans préjudice de la souveraineté des Etats et de leurs systèmes économiques et sociaux, la Réunion d'Acapulco estime, en conséquence, que la liberté des mouvements touristiques peut être promue en priorité sous les aspects suivants:

- liberté de circulation sur le territoire national;
- accès au territoire national pour les touristes étrangers;
- libres entrées et sorties du territoire national pour les touristes nationaux;
- liberté du choix des destinations touristiques, des modalités et de l'organisation du voyage;
- liberté de l'information et de la promotion touristique.

La Réunion recommande également aux Etats:

- d'assurer les meilleurs accueil et traitement possibles aux touristes étrangers sans aucune discrimination;
- de faciliter et protéger la circulation des automobiles, des aéronefs et des navires empruntant les circuits autorisés;
- en fonction de leurs possibilités économiques, de permettre à leurs touristes de disposer d'une quantité de devises convertibles suffisantes pour couvrir les besoins de leurs voyages;
- d'autoriser les touristes étrangers à reconvertir à leur sortie le reliquant de monnaie nationale en leur possession, dans la mesure où ils se sont conformés à la réglementation en vigueur.

La Réunion d'Acapulco invite enfin les Etats à mettre tout en oeuvre pour garantir le respect sur leur territoire des principes et recommandations ci-dessus formulés.

## Table des matières

---

<b>Remerciements</b> .....	<b>I</b>
<b>Dédicaces</b> .....	<b>II</b>
<b>Liste des abréviations</b> .....	<b>III</b>
<b>Sommaire</b> .....	<b>V</b>
Introduction générale .....	<b>01</b>
<b>Chapitre 1 : Notion théoriques sur le tourisme, tourisme durable et transport</b> .....	<b>05</b>
Introduction .....	<b>05</b>
<b>Section 1 : Aperçu historique de phénomène de tourisme</b> .....	<b>05</b>
1-1- Genèse de phénomène de tourisme .....	<b>05</b>
1-2- Les principales dates de développement du tourisme .....	<b>06</b>
<b>Section 2 : concepts de base</b> .....	<b>11</b>
A- Selon l'encyclopédie universalise 9ème édition .....	<b>11</b>
B- Gérard Guibilato .....	<b>11</b>
C- Selon l'organisation mondiale du tourisme (OMT) .....	<b>12</b>
a. 1ere définition .....	<b>12</b>
b. 2eme définition .....	<b>12</b>
c. Autre définition .....	<b>12</b>
<b>Section 3 : tourisme, rôle et facteurs influent</b> .....	<b>12</b>
3-1- Les aspects de tourisme .....	<b>12</b>
3-1-1. Aspect urbain .....	<b>12</b>
3-1-2. Aspect non urbain .....	<b>12</b>
3-2- Les types de tourisme .....	<b>15</b>
3-2-1- Tourisme d'affaire .....	<b>15</b>
3-2-2- Tourisme de santé .....	<b>15</b>
3-2-3- Tourisme d'agrément .....	<b>15</b>
3-2-4- Tourisme scientifique .....	<b>15</b>
3-2-5- Tourisme culturel .....	<b>15</b>
3-2-6- Tourisme écologique .....	<b>15</b>
3-2-7- Tourisme sportif .....	<b>15</b>
3-3- Rôle du tourisme .....	<b>15</b>
3-3-1- Sur le plan politique .....	<b>16</b>
3-3-2- Sur le plan économique .....	<b>16</b>
3-3-3- Sur le plan social .....	<b>16</b>
3-3-4- Sur le plan culturel .....	<b>16</b>
3-4- Les facteurs influent sur le tourisme .....	<b>16</b>
<b>Section 4 : le tourisme durable une organisation du tourisme</b> .....	<b>17</b>

## Table des matières

---

4-1-	Petit historique sur le tourisme durable .....	17
4-2-	Emergence de tourisme durable .....	17
4-3-	Définition de tourisme durable .....	18
4-4-	Les principaux fondamentaux de tourisme durable .....	18
4-5-	Les formes de tourisme .....	19
4-5-1-	L'écotourisme .....	19
4-5-2-	Le tourisme éthique .....	19
4-5-3-	Le tourisme équitable .....	19
4-5-4-	Le tourisme solidaire .....	20
4-5-5-	Tourisme social .....	20
4-6-	Les enjeux et les limites du tourisme durable .....	20
4-6-1-	les enjeux de tourisme durable .....	20
a-	Au niveau économique .....	21
b-	Au niveau social .....	21
c-	Au niveau environnemental .....	21
4-6-2-	les limites du développement de tourisme durable .....	21
<b>Section 5 : généralité sur le transport .....</b>		<b>22</b>
5-1-	Définition .....	22
5-2-	Genèse .....	23
5-3-	Typologie .....	23
5-3-1-	Le transport routier .....	25
5-3-2-	Le transport ferroviaire .....	25
5-3-3-	Le transport maritime et fluvial .....	25
5-3-4-	Le transport aérien et par câble .....	25
<b>Section 6: le tourisme en Algérie .....</b>		<b>25</b>
6-1-	Présentation de l'Algérie .....	26
6-1-1-	La géographie de l'Algérie .....	26
6-1-2-	Le climat de l'Algérie .....	26
6-1-3-	L'Algérie et le patrimoine .....	27
6-1-4-	Les parcs nationaux .....	28
6-1-5-	Les musées .....	29
6-2-	La politique touristique .....	30
6-3-	Les différents plans pratiqués .....	32
6-4-	Les pôles touristique d'excellence « POT » .....	33
6-5-	Les infrastructures de tourisme disponible .....	34

## Table des matières

---

6-6-	Les types de tourisme possible .....	34
6-7-	Le transport en Algérie .....	34
6-7-1-	Les infrastructures de transport de base .....	35
a-	Le réseau routier .....	35
b-	Le réseau ferroviaire .....	36
c-	Réseau maritime .....	37
d-	Le réseau aérien .....	39
	<b>Conclusion .....</b>	<b>40</b>
	<b>Chapitre 02 : présentation de la ville de Bejaia et la méthodologie de recherche .....</b>	<b>42</b>
	Introduction .....	42
	<b>Section 01 : Présentation de la ville de Bejaia .....</b>	<b>42</b>
1-1-	Histoire .....	42
1-2-	la situation géographique .....	42
1-3-	la situation démographique .....	42
1-4-	Le climat .....	43
	<b>Section 02 : le tourisme dans la ville de Bejaia .....</b>	<b>43</b>
2-1	Les sites touristiques .....	43
2-1-1-	Les sites archéologiques .....	43
2-1-2-	Les sites touristiques naturels .....	48
2-1-3-	Autres sites attirant .....	49
2-2	Les infrastructures de tourisme existant dans la ville de Bejaia .....	50
2-2-1-	L'offre d'hébergement .....	50
2-2-2-	Liste des restaurants touristiques .....	50
2-2-3-	Les agences de voyages .....	51
	<b>Section 03 : Le transport dans la ville de Bejaia .....</b>	<b>53</b>
3-1-	Réseau de transport urbain .....	53
3-2-	Réseau de transport maritime .....	54
3-3-	Réseau de transport ferroviaire .....	55
3-4-	Réseau de transport aérien .....	55
	<b>Section 04 : Les politiques utilisés pour le développement de tourisme dans la ville de Bejaia .....</b>	<b>58</b>
4-1-	La ZET dans la commune de Bejaia (ZET de Boulimat) .....	58
4-1-1-	Nature juridique du foncier de la ZET de Boulimat .....	59

## Table des matières

---

4-1-2- L'occupation actuelle de la ZET .....	59
4-1-3- Projet d'investissement .....	59
4-2- Le projet EPIC .....	59
<b>Section 05 : méthodologie de l'enquête et discussions des résultats .....</b>	<b>60</b>
5-1- Méthode de l'enquête .....	60
5-2- Objectif de notre recherche .....	60
5-3- Les limites de la recherche .....	60
5-3-1. Lieu de travail .....	60
5-3-2. La durée .....	60
5-3-3. Déroulement de l'enquête .....	61
5-3-4. Echantillon .....	61
5-3-5. Taille de l'échantillon .....	61
5-4- L'outil d'investigation .....	61
5-4-1. Choix de l'utile .....	61
5-4-2. Questionnaire .....	61
5-5- Contraintes de l'enquête (obstacles) .....	62
5-6- Le dépouillement .....	62
<b>Conclusion .....</b>	<b>63</b>
<b>Chapitre 03 : analyse et discussion des résultats .....</b>	<b>64</b>
Introduction .....	64
<b>Section 1 : méthode et outil de vérification des hypothèses de recherche .....</b>	<b>64</b>
1- Schéma de la méthode de l'enquête .....	64
<b>Section 2 : l'entretien de recherche et discussion des résultats .....</b>	<b>65</b>
2- Interprétation des résultats .....	65
2-1- Première partie : agences de tourisme et de voyage et le tourisme .....	65
2-2- Deuxième partie : le transport un instrument viable pour le tourisme durable a la ville de Bejaia .....	71
2-3- Troisième partie : le transport et les activités touristiques à la ville de Bejaia .....	76
<b>Conclusion .....</b>	<b>81</b>
<b>Conclusion générale .....</b>	<b>82</b>
<b>Bibliographie</b>	
<b>Annexe</b>	

## Résumé

La présente recherche a pour but de montrer la relation entre le transport et le tourisme. Une enquête a touché un échantillon de 16 agences de voyage et tourisme de la ville de Bejaïa. Elle a révélé que la ville Bejaïa présente une situation stratégique, richesses naturelles et les capacités culturelles et patrimoniales qui doivent faire l'objet d'un développement local, mais aussi elle a montré que cette ville souffre d'un manque important au niveau du secteur de transport. Par ailleurs, mettre en place des moyens de transports durable et l'aménagement d'itinéraire faciliteront les déplacements des touristes et participeront ainsi à la valorisation du tourisme durable. Pour cela, des actions doivent être mises en place afin de répondre à ces déficits qui freinent le développement touristique et de mieux exploiter les atouts du tourisme d'une façon durable.

**Mots clé : le tourisme, le développement touristique, transport, tourisme durable, la ville, Bejaïa.**

## Summary

This research is intended to show the relationship between transport and tourism. An investigation has touched a sample of 16 travel agencies and tourism of the city of Bejaia. It revealed that the city of Bejaia presents a strategic situation, natural resources and cultural and heritage capacity which must be the subject of a local development, but also it showed that this city suffers from a significant lack in the level of the transport sector. Furthermore, implement sustainable transport and the development of route will facilitate the movement of tourists and will thus participate in the development of sustainable tourism. For this, action must be put in place to address these deficits that hinder the development of tourism and to make better the advantages of tourism in a sustainable way.

**Key words: the tourism, tourism development, transport, sustainable tourism, the city, Bejaia.**