

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieure et de la Recherche Scientifique
Université Abderrahmane MIRA – Bejaia
Faculté de Technologie
Département d'Architecture



Mémoire de fin d'étude.

Mémoire préparé pour l'obtention de diplôme de Master en Architecture
Spécialité : Architecture, Ville et Territoire

Sous le thème :

La mobilité touristique :
Une mobilité pour une meilleure mise en valeur touristique
« Cas de la ville de Bejaïa ».

Présenter par :

Melle: Laggab Tinhinane

Melle: Laib Fouzia

Encadrer par :

Mr: Bounouni Sofiane

Mr: Mezemate Mohamed Amine

Members du jury:

President: Mr Sekhraoui

Examineur: Mr Rabhi

Soutenu: 23 Février 2017

Année Universitaire : 2016/2017

Résumé :

Le secteur de tourisme parmi les secteurs les plus importants qui contribuent au développement économique d'un pays, de part le nombre important d'emplois qu'il génère, et la source de revenus qu'il constitue, il contribue aussi au développement inclusif des régions et même des pays, et pour assurer un développement touristique, il est nécessaire d'établir une bonne combinaison avec d'autre secteurs, notamment celui du transport. La disponibilité des moyens de transport basés sur différents modes facilite le déplacement des touristes à travers des circuits touristiques, c'est le phénomène de la mobilité touristique.

Le tourisme se présente comme secteur parmi les secteurs qui peuvent être une solution alternative face à la crise économique que connaît l'Algérie à cause des baisses des factures des hydrocarbures. A l'instar d'autres villes algériennes, la ville de Bejaïa présente une situation stratégique, richesses naturelles et les capacités culturelles et patrimoniales qui doivent faire l'objet d'un développement local. Mais Malgré toutes les potentialités dont elle réjouit, elle présente un grand déficit en matière de transport, tant sur le plan infrastructures que sur le plan modes, ce qui rend le développement touristique presque inexistant, à cause de l'inaccessibilité et l'enclavement des sites touristiques.

Pour cela, des actions doivent être mises en place en urgence afin de répondre à ces déficits qui freinent le développement touristique de la région et même du pays, de mieux exploiter les atouts du tourisme d'une façon durable et arriver à rendre la destination touristique Algérie plus compétitive.

Les mots clés : Algérie, Bejaia, déplacement, circuit touristique, touristes, tourisme, transport, mobilité touristique, Ville Algérienne.

Abstract:

Tourism sector is one of the most sectors that contribute in economic development of a country, by the huge number of jobs that generate, and the source of incomes that constitute, it contributes also in the inclusive development of regions and countries. Moreover, to ensure a tourism development, it is necessary to establish a better combination with other sectors, such as transportation sector. The availability of transportation means based on different modes facilitates tourists' movement inside touristic courts; it is the tourism mobility phenomenon.

Tourism presents itself as an alternative solution to the economic crisis in Algeria, due to Oil and Gas bills lowering. Like many other Algerian cities, Bejaia presents a strategic situation, natural resources, cultural and heritage capacities that must be the object of local development.

However, despite of all these potentials, it has a major insufficiency in transportation, both in terms of substructure and modes that turn the tourism development barely not existent because of un reachability and isolation of the touristic areas.

For this purpose, urgent actions must be established in order to face the deficits that curb the touristic development of the region and even of the country, to better exploit tourism assets in a sustainable way and make Algeria more attractive.

Keywords: Algeria, Algerian city, Bejaia, Tourism, tourists, transports, travel, touristic courts,

Remerciement :

D'abord à dieu qui nous a donné la volonté pour réaliser ce mémoire.

Nous tenons à remercier particulièrement Mr Bounouni Sofiane et Mr Mezemate Mohamed Amine qui ont nous accordé leurs confiance et leurs soutiens, leurs orientations tout au long de notre travail.

A toutes personnes participées à la réalisation de ce travail

Tinhinane et Fouzia

Dédicace

Je dédie ce travail d'abord a mes très chers parents pour leur indéfectible soutien, leur amour inconditionnel et leurs encouragements durant toutes ces années , je leur témoigne tout mon respect et mon affection ; car sans eux je ne serai parvenu a rien, que dieu vous garde.

A mes frères et à mes sœurs ; disponibles a mes cotés, et mes chères Lina, Asma, Anayes que dieu vous protège.

A ma cher binôme fougou.

A tous mes amis et collègues, dont la liste est tellement longue.

Je vous dédie tous ce travail, et je vous souhaite tout le bonheur du monde, que dieu le tout puissant veille sur nous tous.

Tinhinane

Dédicace

Je dédie ce mémoire de fin d'étude :

A ceux qui m'ont indiqué la bonne voie en une rappelant que la violence fait toujours preuve de réussite.

A mes très chères parentes (abd nacer et Nora)

A mes très chères sœurs : Lydia, nessrine et Bouchra, à mes deux chers frères : lamine et faize.

A mes chères deux grandes mers (zahoua et djamila)

À mes chers nadjete, sakina et fayrouze, et les autres membres de ma famille et amis (e)

A ma cher binôme tinhinane

A toutes personnes participées de près ou de loin à la réalisation de ce travail

À toute la promotion d'architecture, ville et territoire ,2016/2017

Fouzia

Sommaire :

Résumé.....	I
Remerciement.....	III
Dédicace.....	IV
Sommaire	VI
Liste des tableaux.....	IX
Liste des figures.....	IX
Liste des cartes.....	X
Liste tableaux&graphes.....	XI
Liste des organigrammes.....	XI
Liste des abréviations.....	XII
Introduction générale.....	01
Problématique.....	02
Hypothèse.....	03
Objective de la recherche.....	03
Méthodologie de mémoire.....	03
Structure de mémoire.....	06

Partie théorique et conceptuelle.

Chapitre 01 : Généralité sur le tourisme.

Introduction.....	09
1. Définition de tourisme.....	09
1.1. Quelques définitions	09
2. Le tourisme au fil du temps dans la logique du déplacement.....	11
3. Le touriste et les motifs de déplacements.....	13
4. Types et formes du tourisme.....	14
5. Les enjeux du tourisme.....	16
6. L'importance du tourisme.....	16
7. Les caractéristiques du tourisme.....	17
8. Les impacts du tourisme.....	18
9. Les logiques du touriste par rapport au déplacement.....	19
10. Le circuit touristique et la valorisation des lieux touristiques.....	20
Conclusion.....	21

Chapitre02 : La mobilité et le déplacement.

Introduction.....	22
1. définitions.....	22
1.1. La mobilité et le déplacement.....	22
1.1.1. La mobilité.....	22
1.1.2. Le déplacement.....	23
2. les dérivés de la mobilité.....	24
3. contrainte lié à la mobilité.....	24

4. les type de la mobilité.....	25
5. Les nouveaux moyens de transport et leur et leur rôle dans le développement du tourisme.....	26
6. La complémentarité entre les modes de transports.....	29
Conclusion.....	32

Chapitre03: La mobilité touristique.

Introduction.....	33
1. La mobilité touristique et ses dimensions.....	33
2. Les facteurs qui influençant sur la mobilité touristique.....	34
2.1. Embouteillage.....	34
2.2. L'insuffisance des espaces de stationnement.....	35
2.3. Le manque de diversité de mode et d'infrastructure de transport.....	35
2.4. Le bruit.....	35
3. La mobilité a un effet sur la consommation touristique.....	35
4. La mobilité un outil pour tourisme.....	36
5. L'accessibilité vers les destinations touristiques dépend de la mobilité.....	37
6. L'intermodalité une réponse à la mobilité touristique.....	38
6.1. Définition de concept de l'intermodalité.....	39
6.2. Les avantage de l'intermodalité.....	40
6. 3. Les inconvenants de l'intermodalité.....	42
6. 4. Les composantes de l'intermodalité.	43
Conclusion.....	46

La partie pratique:

Chapitre 01 : état de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.

Introduction.	47
I. état de lieux du tourisme en Algérie.....	47
I.1.Les Potentialités touristiques en Algérie.....	47
I.2.Les infrastructures touristiques en Algérie.....	48
I.3.Les différents types de tourisme en	49
I.4. Les politiques de développement du tourisme.....	50
I.5.Le texte législatif et réglementaire du tourisme.....	52
II. état déplacement des touristes en Algérie.....	53
II.1.Les infrastructures de transport en Algérie.....	53
II.2.Les différentes modes de transport existant en Algérie.....	56
II.3.Les nouveaux modes de transport public en Algérie.....	57
II.4.L'impact du transport sur le rendement touristique.....	61
Conclusion.....	62

Chapitre 02 : analyses, évaluations et recommandations.

Introduction	63
1.le choix de la méthode d'analyse	63
2. Présentation de la méthode d'analyse SWOT.....	63
3. La mise en œuvre de l'analyse SWOT.....	64
3.1. Choix de niveau d'analyse.....	64

3.1.1 Présentation de la ville de Bejaïa.....	64
3.2. Identification et étude des 04 facteurs (analyse interne et externe).....	65
3.2.1. Le transport et infrastructure routier (transport en commun, taxi, vélo et voiture individuel).....	64
3.2.2. Le transport et infrastructure ferroviaire.....	73
3.2.3. Le transport et infrastructure maritime.....	74
3.2.4. Le transport et infrastructure aérienne.....	75
3.2.5. Les potentialités touristiques et le déplacement vers les lieux touristiques.....	78
3.3. La mise en relation des 04 facteurs	86
3.4. Les axes stratégiques et les actions à proposer.....	86
Conclusion.....	90
Conclusion générale.....	91

Références Bibliographiques.

Liste des tableaux :

N° :	Titre des tableaux:	Page :
01	Matrice de l'AFOM.	04
02	comparatif entre « le Grand Tour » d'autrefois et l'itinéraire touristique d'aujourd'hui.	13
03	les impacts du tourisme.	18
04	surface routière consommé par personne selon les différents modes de transport.	29
05	consommation globale de l'espace pour un déplacement de 10km.	31
06	type d'établissement.	49
07	taxis de la ville de Bejaia.	69
08	Réseau du transport intra-urbain.	70
09	Trafic passagers (Ligne Bejaia – Marseille)	74
10	Evolution de NBR de passagers entre 2001 et 2015.	74
11	Nombre de passagers à l'aéroport pour l'année 2015.	76
12	Partie du tableau de classification des sites et monuments historiques extraite et reprise du programme d'actions prioritaires du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, 2004.	81
13	Présentation de l'offre hôtelière et touristique.	82
14	les agences de voyage et de tourisme de la ville de Bejaïa.	83
15	association ville de Bejaia.	83
16	Le principe de croisement entre les facteurs d'analyse (interne et externe).	86

Listes des figures :

N° :	Titre des figures :	Page :
01	image illustre la surface occupe par une voiture individuelle, bus et tramway.	30
02	les avantages de l'intermodalité.	41
03	les composantes de l'intermodalité.	43
04	Plan de circulation au niveau de la gare routière.	68
05	Image une longue foule de véhicule dans Le port de Bejaia.	75
06	Evolution de trafic passager et véhicules entre 2003 et 2013.	75
07	images des sites et des vestiges touristiques à Bejaïa.	80
08	Liaison des sites naturels montagnards de Bejaïa par un réseau téléphérique.	87
09	Liaison des sites historique de la ville par un réseau tramway.	87

Listes des cartes :

N° :	Titre des cartes	Page :
01	diversité du gisement culturel.	48
02	situation du réseau autoroutier Algérien Mai 2015.	54
03	réseau ferré.	55
04	les plates – formes portuaires et aéroportuaires.	56
05	réseau de métro d'Alger et ses extensions futures.	58
06	itinéraires du tramway d'Alger.	49
07	projet métro et tramway en Algérie.	60
08	localisation des téléphériques à Alger.	61
09	Situation à l'échelle nationale.	64
10	Situation à l'échelle régionale.	65
11	Aboutissement des principaux axes routiers au niveau de	67

	l'agglomération.	
12	accessibilité régionale et flux de la circulation des voyageurs.	67
13	Configuration du réseau de transport en commun.	71
14	les lignes téléphériques.	72
15	Carte représentative de la ligne de tramway.	72
16	Plan global du parc national de Gouraya.	79
17	Localisation des sites et monuments historiques de la vieille ville de Bejaia.	80
18	Plan d'aménagement de la partie la plus importante du parc montrant le manque de liaison entre ses éléments et des parcours se prolongeant en chemins de crêtes très dangereux.	84

Listes des tableaux&graphe :

N°	Titre des cartes	Page :
01	Flux de la circulation routière de voyageurs.	66

Liste des organigrammes :

N°	Titre des cartes	Page
01	méthodologie de mémoire	05
02	Structure de mémoire	08

Liste des abréviations, Acronymes et Sigles :

- **AFOM:** Atout, Faiblesse, Opportunité, Menace.
- **APC :** Assemblée Populaire Communale.
- **AOT :** Autorité Organisatrice des Transports.
- **Art:** Article.
- **BTPH :** Bâtiment, Travaux Publics et Hydrauliques.
- **CPVS :** Centre de Perspective et de Ville Scientifique.
- **DMC :** Double Monocâble Creissel.
- **EPB :** Entreprise Portuaire Bejaïa.
- **GPS :** Géo localisation Par Satellite.
- **Hab.:** habitant.
- **H:** Hauteur.
- **Ha :** hectare.
- **Km:** Kilomètre.
- **m :** mètre.
- **m² :** mètre carré.
- **MDA :** Million Dinar Algérie.
- **NBR:** Nombre.
- **OBG:** Oxford Business Group.
- **OMT :** Organisation Mondial du Tourisme.
- **ONAT :** Office National Algérien du Tourisme.
- **ONTA :** Office Nationale des Terres Agricoles.
- **PDAU :** Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.
- **PEM :** Pole d'Echange Multimodal.

- **PNG** : Parc National de Gour aya.
- **%**: pourcentage.
- **RN** : Route Nationale.
- **SDAT** : Schéma Directeur d'Aménagement Touristique.
- **SGP** : Société de Gestion des Participation.
- **SWOT**: Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats.
- **TER** : Transport Express Régional (France).
- **TGV** : Train Grande Vitesse.
- **TM** : Tous Mode.
- **T.M.M** : Tous Mode Motorisés.
- **UNAT** : Union Nationale des Associations de Tourisme.
- **USTO** : Université des Sciences et Technologie d'Oran.
- **ZET** : Zone d'Expansion Touristique.

Chapitre Introductif

Introduction :

Le tourisme est un secteur important pour la réalisation des objectifs du développement et représente pour de nombreux pays une véritable manne pour l'économie nationale, Il peut contribuer au développement rural, à la modernisation de l'agriculture, au développement de la collectivité et à l'épanouissement de la société, Il peut aider à préserver la culture et le patrimoine. La plupart des pays en développement pourraient parfaitement tirer parti du tourisme basé sur les patrimoines naturels et culturels si les conditions de base en matière de transport, d'infrastructures étaient remplies, donc le tourisme est indissolublement tout est lié au transport ; Le transport est la clé pour aller vers les destinations désirées et grâce aux nouveaux progrès, d'y aller de plus en plus vite. Il conditionne et oriente l'activité touristique, parce que le transport ouvre « les portes » de l'accessibilité vers les sites qui dessine trajectoire attire et développe le transport. Dans la majorité des situations, on accède aux différentes destinations aussi parce que les moyens de transport et l'infrastructure nous le permettent, Si le tourisme est existant un peu partout c'est que des moyens de transport permettent de tels déplacements en rendant possible la fréquentation de certains lieux, et l'enclavement est devenu un handicap pour le développement touristique et nous ne pouvons pas aménager un site sans des infrastructures adéquates, même si nous réclamons la tranquillité et les meilleures conditions de l'environnement. Avec le temps les deux activités ont évolué, le transport devient de plus en plus, « un transport à valeur ajoutée », servant à la fois le besoin de se déplacer et en même temps le plaisir de voyager.

Le transport n'est plus un simple outil, mais il devient un produit touristique, lui-même recherché par les touristes et qui essaye de bénéficier d'un maximum de services, Jusqu'à présent la position des chercheurs vis -à -vis de ce domaine a été plutôt axée autour de l'accessibilité et son conditionnement pour l'activité touristique, J.J. Bavoux¹ énumérait quatre façons d'appropriation du transport en termes de tourisme. La première est le moyen de transport qui devine un objet touristique. La deuxième complétera la précédente avec des services pendant le voyage. Une troisième sera concentrée sur le temps d'attente pendant le voyage et la proposition de diverses activités. Finalement, une autre modalité mise en évidence, est la connexion directe des sites touristiques avec les infrastructures de transport, connexion qui suppose des stratégies d'aménagement.

L'Algérie accumule des avantages naturels et un patrimoine historique d'exception. En effet les paysages méditerranéens, avec un climat doux, incitent les touristes à voyager et pour profiter des vacances « plaisir et de détente », Profitant de cette richesse et renforcer l'attractivité et créer des infrastructures permettant aux visiteurs de se déplacer plus

¹ **BAVOUX Jean – Jaques**, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre 2005, Géographie des transports, Armand Colin, Paris.

facilement avec la consolidation d'un « schéma directeur d'aménagement touristique » qui met l'accent sur la mise en place de pôles d'excellences touristiques. C'est dans le cadre des Assises Nationales et Internationales du Tourisme de février 2008 que les autorités publiques ont lancé à Alger un plan international visant faire de l'Algérie une destination reconnue mondialement l'horizon 2025. (SDAT. 2008).

Donc le tourisme en Algérie est devenu une priorité nationale, et avec la déclaration de Président algérien, Abdelaziz Bouteflika aux participants des Assises du Tourisme de février 2008 que : « Le tourisme doit être une priorité nationale 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 ».

Bejaia n'échappe pas de cette réalité, qui est une ville située au nord de l'Algérie et qui présente des attractivités touristiques merveilleuses et remarquables qui peuvent répondre à toutes les motivations que suscite l'activité touristique, Et la présence de différentes infrastructures de transport aérienne, maritime et urbain.

Ce Secteur présente quelques manques, notamment le manque et l'insuffisance des moyens de transports modernes pour que le touriste se déplace vers les lieux touristiques et la liaison entre système de transport et le tourisme qui est presque inexistante. La mobilité conditionne le tourisme, Et pour un tourisme efficace et aisé, adopter une offre d'une mobilité compétitive et cohérente, homogène et de qualité,... De nombreuses études montrent que la mobilité favorise la consommation touristique en raccourcissant les temps de trajets et en augmentant la quantité potentielle d'activités culturelles, touristiques, commerciales et sociales, offerte aux touristes durant la visite ; par conséquent une mobilité plus fluide permet d'augmenter les retombées économiques des activités touristiques de loisirs ou d'affaires.

Problématique :

L'Algérie comme tous les pays englobe plusieurs villes touristiques, on cite Bejaia qui présente des caractéristiques physiques et des potentialités touristiques remarquables qu'elle dispose d'un patrimoine naturel, culturel et historique.

La disponibilité et la qualité des moyens et infrastructures de transport sont les facteurs qui influent beaucoup plus sur le développement touristique, qui assurent l'accès vers des destinations touristiques à travers des circuits touristiques.

Donc le développement touristique ne dépend pas seulement de la présence des potentialités touristiques sur un territoire, mais du regard accordé à la présence d'une mobilité capable à la valoriser et la coordination entre les secteurs, de ce fait, des questions sont posées, à savoir :

- **comment peut-on remédier aux problèmes liés au transport et offrir aux attractivités touristiques une accessibilité meilleure?**
- **comment se forme la complémentarité entre la mobilité et le tourisme dans un circuit touristique ?**

Hypothèses :

La réponse ces questions n'est pas évidente et conduit à vérifier l'hypothèse :

- La meilleure solution serait d'introduire de nouveaux modes de transports en qualifiant la l'intermodalité.
- Par la proposition de nouveaux modes de déplacement et de transport rendant le touristes satisfait durant ses déplacements.
- La complémentarité se fait par la liaison des sites touristiques par de différents modes et infrastructures de transport et les offrir aux touristes suivant leur déplacement depuis l'hébergement jusqu'au site touristique à visiter.

Objectifs de la recherche :

A travers cette étude, nous nous intéressons au sujet de la mobilité touristique à Bejaia. Notre objectif est de comprendre et analyser les fondements théoriques que sous-tendent la mobilité qui permettent une maîtrise de tourisme ainsi d'apporter l'éclairage aux chercheurs et les décideurs confrontés aux problèmes liés à la mobilité des touristes à Bejaia et prouver et renforcer la relation qui existe entre ses deux concepts. Et d'autres objectifs peuvent être atteints à travers cette étude, il s'agit de mettre le doigt sur les faiblesses, les manques, et les freins en ce qui concerne l'infrastructure de mobilité avec l'exploitation des atouts touristiques pour accroître l'attractivité touristique , La mise en place des services de mobilité innovante pour répondre aux besoins des touristes avec l'évaluation de la qualité de transport dans le domaine touristique.

- Déterminer les atouts et les opportunités de secteur de tourisme et de transport.
- Comprendre la coordination entre les deux secteurs.
- Elaboré un outil d'aide à la décision pour essayé de une meilleure mise en valeur de tourisme à travers la mobilité.

Méthodologie de recherche.

Pour la rédaction de ce mémoire, nous avons fait recours à des méthodes qui se présentent comme suite :

- Recherche bibliographique dans laquelle nous exploitons et analysons différents types de documents qui touchent à notre thématique.

-Pour aborder notre recherche, et a fin de répondre à notre problématique et de vérifier à notre hypothèse, il convient d'adapter la méthode de l'analyse « SWOT »ou « AFOM ».

SWOT est un acronyme dérivé de l'anglais : pour, **S**trengths, **W**eaknesses, **O**pportunités et **T**hreats, Son équivalent en français est donné par : ou **AFOM** qui signifie **A**tout, **F**aiblesses, **O**pportunités et **M**enaces. Est un outil de diagnostic et d'analyse stratégique.

L'analyse **SWOT** qui étudier 04 facteurs : forces et faiblesses qui sont des facteurs internes, ainsi que des opportunités et des menaces qui sont des factures externe de la ville, nous permet de s'informer sur les forces et les opportunités de notre cas d'étude (la ville de Bejaïa).

Une matrice à 2x2 champs de perception illustre habituellement l'analyse SWOT.

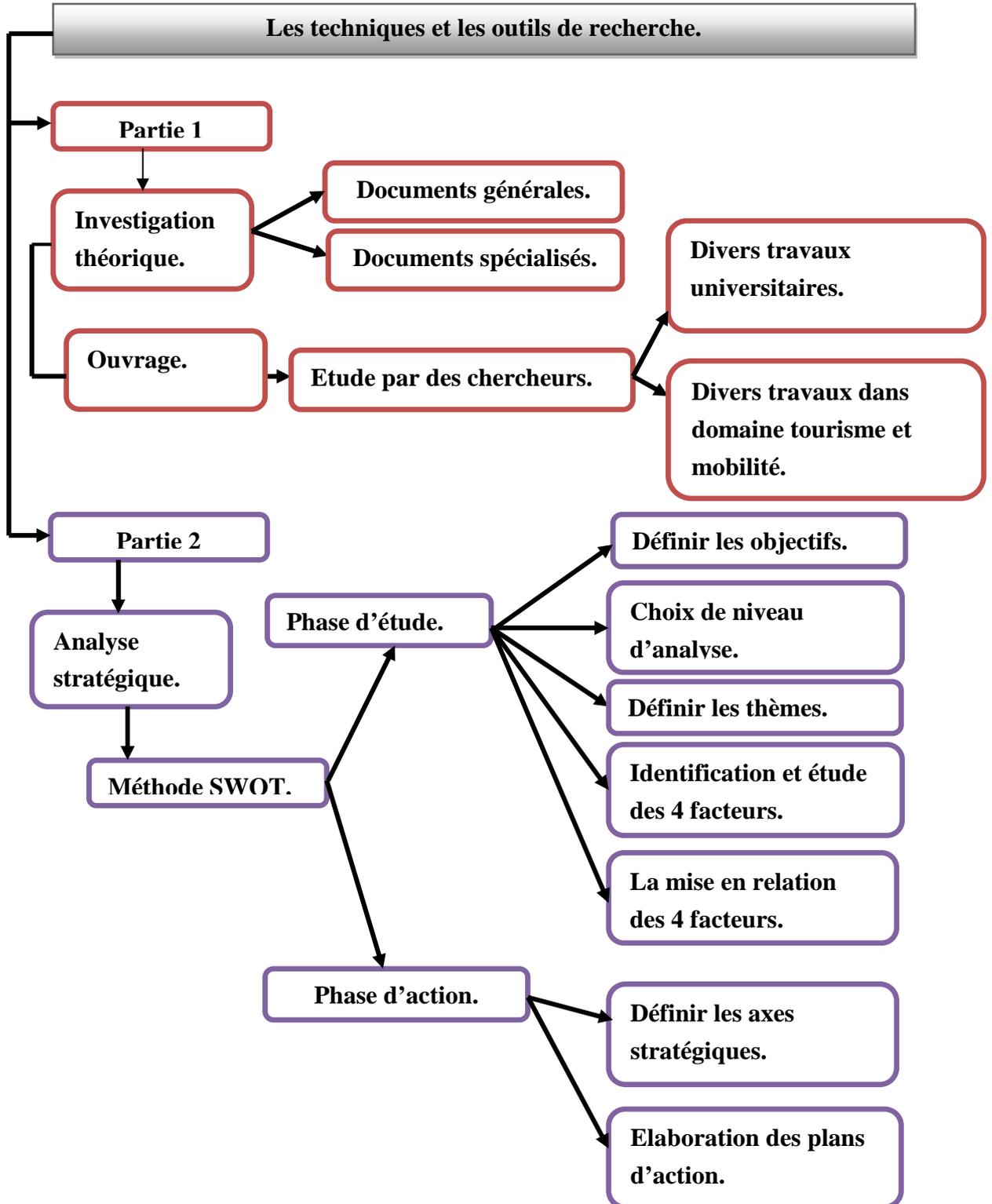
	Eléments positifs	Eléments négatifs
Facture internes	ATOUT (STRENGTHS) : sont les aspects positifs internes que contrôle de notre cas d'étude.	FAIBLESSES(WEAKNESSES) : sont les aspects négatifs internes mais qui sont également contrôlés de notre cas d'étude.
Factures externes	OPPORTUNITIES(OPPORTUNITES) : sont les possibilités extérieures positives, Elles se développent hors du champ d'influence de notre cas d'étude.	THREATS(MENACES) : Les menaces sont les problèmes, obstacles ou limitations extérieures, qui peuvent limiter le développement de notre cas d'étude.

Tableau n01 : Matrice de l'AFOM. Source : Ir Pierre MAQUET Octobre 2013,

Le but de cette analyse est de définir des stratégies, ces stratégies est le résultat d'un croisement entre facteur interne avec facteur externe. La finalité de ce travail vise à construire des plans d'actions.

-Ainsi, nous avons fait recours à l'entretien avec des personnels au niveau des administrations publiques des secteurs concernés.

Méthodologie de recherche :



Organigramme n01: méthodologie de mémoire. Source : Auteurs, 2017.

Structure du mémoire :

Pour mieux conduire notre travail, nous avons choisi de le structurer et l'organiser en trois parties distinctes, restructurée comme suit :

Premier partie qui est introductif : concerne la problématique, hypothèses ainsi identifier des objectifs.

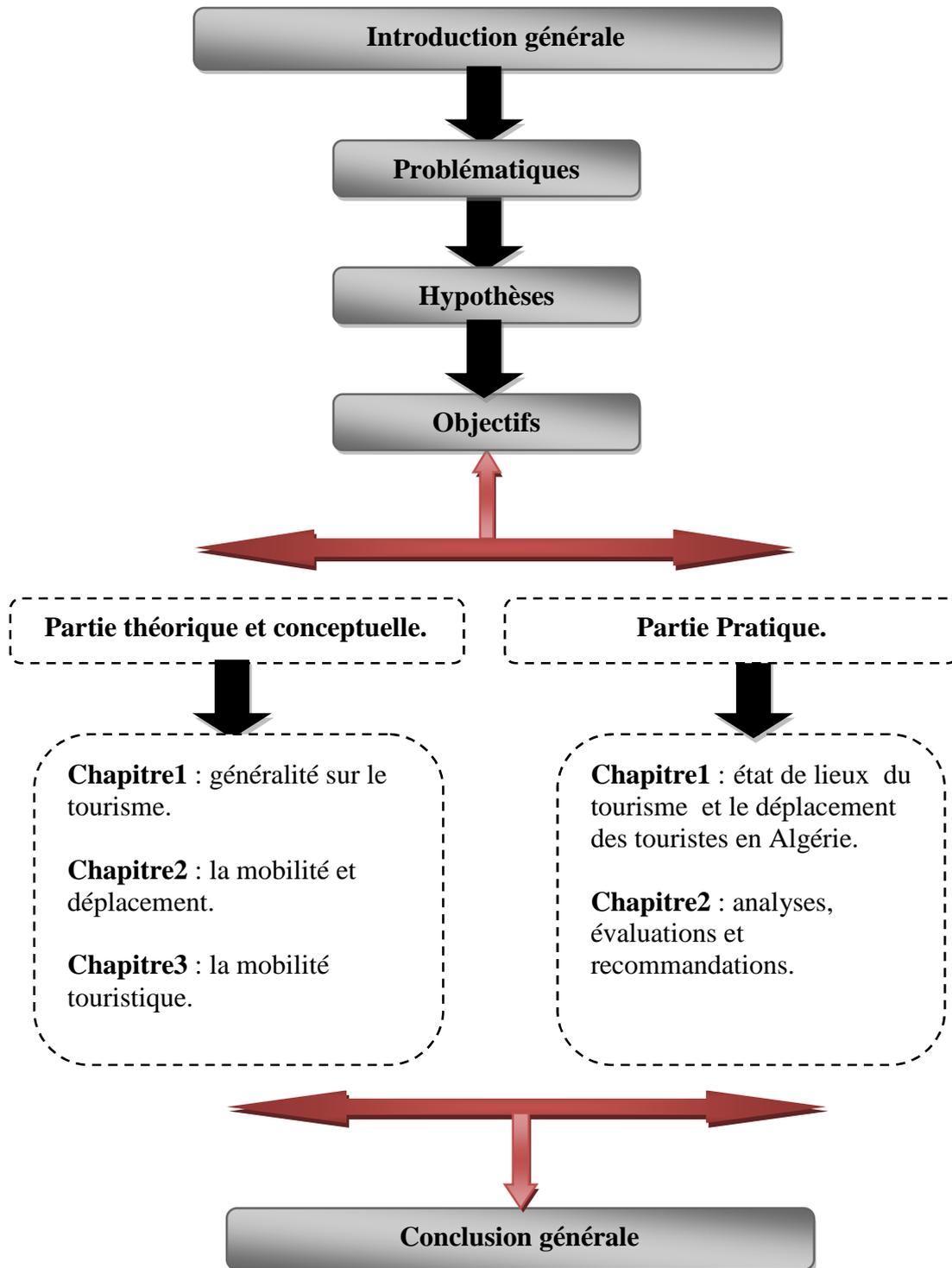
Deuxième partie est théorique et conceptuelle : nous étudierons les concepts relatifs au thème de recherche : le tourisme, la mobilité et le déplacement, ainsi la mobilité touristique, afin d'établir la relation et la complémentarité entre eux. Cette partie est subdivisée en trois chapitres :

- **Le premier chapitre :** intitulée « généralité sur le tourisme ». qui va traiter les points suivants :
 - Dans ce chapitre, en essaye d'éclairer la notion du tourisme, nous commencerons par définition de concept de tourisme à savoir :son évolution par apport ou déplacement, jusqu'aux dernières tendances en vogue ces derniers temps, ces formes et ses enjeux ,son importance, ainsi ses caractéristiques .nous aborderons l'impact de tourisme sur les trois dimensions : environnementales, socioculturels et économiques, finalement nous ferons une point sur les logiques de déplacements effectué par les touristes durant leurs visites.
- **Le deuxième chapitre :** est intitulé « la mobilité et le déplacement ». qui va traiter les points suivants :
 - qui s'attèlera sur la définition du concept de la mobilité et le déplacement, nous étudierons ses définitions et les actions qui se dérivent de concept de la mobilité, l'ensemble des contraintes qui se l'opposent et qui mène à des équilibres, ainsi les déférents types de la mobilité et les différents modes avec lesquels on va effectuer notre déplacement vers les destinations désiré.
- **Le troisième chapitre :** est intitulé « la mobilité touristique ». qui va traiter les points suivants :
 - porte sur corrélation entre le tourisme et la mobilité dans concept de la mobilité touristique, sa définition et ses déférentes dimensions, ainsi que la numération de quelque facteurs qui l'influençant. Ensuite les effets de la mobilité sur la consommation touristique, on a traité aussi la mobilité comme un outil ou tourisme aussi le problème de l'inaccessibilité des sites touristiques qui dépend de facteur de la mobilité, enfin nous essayerons de étudié la complémentarité entres les différents modes de transport qui est une clé cruciale pour la mobilité et définir le concept de l'intermodalité, ses avantages et inconvénients et les composantes quelle contient afin de répondre à une mobilité successive et répondre aux besoins de déplacement des touristes.

Troisième partie qui est pratique: Cette deuxième partie sera constituée deux chapitres :

- **Premier chapitre :** est intitulé « état de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie ».qui va traiter les points suivants :
 - aborde la politique du développement du tourisme et les déplacements effectués par les touristes, à travers une analyse de la situation du tourisme dans notre pays qui présente de grandes potentialités touristiques ainsi l'ensemble des types de tourisms qu'elle contient ainsi que les infrastructures et les modes de transports qui existent, ensuite on a étudié l'évaluation juridique en matière de tourisme.
- **Deuxième chapitre :** est intitulé « analyses, évaluations et recommandations ». qui va traiter les points suivants :
 - A travers notre dernier chapitre de mémoire , nous essayerons d'appliquer la méthode SWOT dans notre cas d'étude(la ville de Bejaia) , nous étudierons 05 thématiques (le transport et infrastructure routière, le transport et infrastructure ferroviaire, transport et infrastructure maritime , transport et infrastructure aérienne, l'accessibilité aux sites touristiques), et pour chaque thématique on identifier les 4 facteurs (forces, faiblesses, opportunités et menaces) ,avec des stratégies et pour chaque stratégies on identifier des actions.

La structure générale du mémoire est présentée dans cet organigramme :



Organigramme n02 : Structure de mémoire. Source : auteurs 2017.

**Partie théorique et
conceptuelle**

Chapitre 01 : Généralité sur le tourisme

Introduction :

Le tourisme n'est pas un phénomène nouveau. Il est incontestablement un phénomène mondial, est l'un des secteurs économique de première importance, est considéré comme le moteur de développement économique et social le plus rapidement à travers le monde, qui en font un facteur essentiel de leur développement. C'est une activité à forte intensité de main d'œuvre et une source importante de développement et la principale source de création d'emplois dans un grand nombre de pays. « Le tourisme international a atteint de nouveaux sommets en 2015. La performance solide du secteur contribue à la croissance économique et à la création d'emplois dans de nombreuses régions du monde. » A ajouté M. Rifai

L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) prévoit que le tourisme transfrontalier va poursuivre sa croissance, au rythme de 4 % par an durant les dix prochaines années. Il représente aujourd'hui la première industrie de service dans le monde.

1. Définition de tourisme :

On définit le tourisme comme une activité humaine, qui est basée sur un déplacement, un changement de place et par extension géographique un changement d'habitat. Cette caractéristique qui le différencie des loisirs pour lesquels le déplacement n'est pas vraiment une obligation et une condition nécessaire à leur réalisation. Faire du tourisme signifie quitter temporairement son lieu de vie habituel pour aller ailleurs, dans un ou des lieux situés hors de son environnement quotidien. C'est le fait de quitter son domicile, pour des raisons personnelles, pour une durée supérieure à 24 heures. Ce qui peut impliquer la consommation d'une nuitée auprès d'un hôtelier et éventuellement la réservation de titre de transport.

Initialement et uniquement rattaché aux loisirs et à la santé, le tourisme englobe désormais également l'ensemble des activités économiques auxquelles la personne fait appel lors d'un déplacement inhabituel (transports, hôtels, restaurants...).

1.1. Quelques définitions :

Le tourisme a connu plusieurs définitions variables selon le temps et le lieu :

«Le tourisme, est l'ensemble des activités liées au déplacement des personnes sur une certaine distance dans le cadre d'une activité de loisir. Sur le plan statistique, la définition inclut les déplacements de plus de vingt-quatre heures et par extension les voyages d'affaires. Par contre, les migrations, les mouvements de militaires ou de professionnels du transport (chauffeurs, marins, etc.) ne font pas partie des mouvements touristiques. Pour les voyages de moins de vingt-quatre heures, les statistiques utilisent les termes d'excursions et d'excursionnistes ».

« Le tourisme se conçoit comme une forme de mobilité temporaire, motivée par la recherche d'agrément, qui s'effectue en-dehors du domicile habituel, pour une durée supérieure à au moins 24 heures et comprend donc au minimum une nuitée. Il peut s'exprimer par diverses

Chapitre 01 : Généralité sur le tourisme

formules de voyages qui vont du séjour dans un lieu touristique (pratique sédentaire) au circuit à travers un territoire plus ou moins étendu (pratique itinérante) ».

J D Urbain, 1993.

« l'ensemble des 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 non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité »¹.

La commission des statistiques des Nations Unies, en 1993.

« L'art de satisfaire les aspirations les plus diverses qui incitent l'homme à se déplacer hors de son univers quotidien et de son cache habituel, à la recherche de dépaysement et d'évasion ».

Le conseil économique et social.

« 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 ».

Encyclopedia Universalize 9^{ème} édition.

« Action de voyager pour son plaisir, ensemble des questions d'ordre technique, financier ou culturel que soulève dans chaque pays ou chaque région, l'importance du nombre de touristes ».

Dictionnaire Larousse.

« Le tourisme correspond à un ensemble d'occupations auxquelles l'individu peut s'ordonner de plein gré, soit pour se reposer, se divertir, développer son information de sincérité, sa participation sociale volontaire ou sa libre capacité créative après être dégagé de sa libre profession familiale ».

Juffre-Dumas-Zedier.

« Le tourisme est un mouvement effectué par des individus qui s'éloignent momentanément de leurs demeures, avec leurs capacités économiques et culturelles, c'est la signification qui détermine l'ensemble des relations et des services dus à la résidence momentanée de l'individu, dans un nouvel environnement écologique loin de sa demeure ».

Morgan Roth.

¹ Mémoire Axel Firck. « Management de projet pour un tourisme soutenable Application par le projet Ethica-tourisme sur le territoire indigène Brunca au costa Rica ». Université de Droit, d'économie et des sciences d'Aix- Marseille, 2004.

2. Le tourisme au fil du temps dans la logique du déplacement :

Le tourisme c'est un phénomène ancien. « En réalité, l'essence première du tourisme est dans le besoin et le désir de se mouvoir, de voyager et de connaître. Le commencement du phénomène n'est pas datable.»² *G. Mariotti* en fait autant, justifiant ainsi son choix d'étudier « le tourisme dans toutes les civilisations » : *Le tourisme ... G. Mariotti, Storiadelturismo, 1958, p. 7.* 4..Le début de ce phénomène a connu plusieurs hypothèses, Boyer (1999, p.14) a souligné sur ce phénomène qui a pu exister avec ses Différentes formes d'expression sans qu'aient été inventés le mot tourisme, ni aucuns autres vocables qui en désignent les diverses formes.

Avec le temps, le tourisme a existé sous différents formes qui aujourd'hui n'existent plus ou qui se sont transformées en d'autres formes ayant des appellations différentes. De toute façon, ce désir de connaître d'autres territoires et lieux différents de ceux du quotidien a toujours existé. Le mot tourisme a trouvé ses origines dans le mot latin « *tornus* » qui désigne un instrument tournant et lissant. Il a donné l'adjectif : « *tornatus* », tourné, formé ou lissé et le mot « *tour* » a pris au XVIII^e siècle, en France, le sens d'un voyage circulaire. Ce « voyage circulaire » donnera plus tard le circuit itinérant dans le tourisme contemporain, Le verbe « *to tour* » adopté en Grande Bretagne renvoi à l'action du déplacement³.

Tourisme est un mot qui a mis longtemps à entrer dans la langue. Il est défini pendant le XIX^e siècle et encore au XX^e comme « l'art d'être touriste ». Les premières définitions apparaîtront sous une forme descriptive chez Littré en 1863 comme chez Larousse en 1875.L'une et l'autre commencent à l'identique par : « Se dit des voyageurs qui... : » avec indication du mobile du déplacement : « par curiosité et désœuvrement »⁴. Alors, les racines du mot partiront dès le début de l'idée de voyage (pour le désespérement des voyageurs qui voyaient leur attribut le voyage approprié par les autres) et de déplacement. D'autres auteurs, comme M. Stock⁵ donnent des dates d'apparition du terme plus en avant, en 1841 ou plus tard, en 1899⁶.

Le mot « *touriste* », plus précoce apparu, sera utilisé vers 1816 dans un récit de voyage de L. Simond⁷, mais l'Académie ne le fera entrer dans son dictionnaire qu'en 1878⁸ comme transcription de l'anglais « *tourist* », lequel a pour origine le mot « *tour* », à l'origine française et utilisé autrefois pour désigner « le Grand Tour »,qui désigne le voyage initiatique qu'effectuait la jeunesse aristocratique anglaise en Europe entre le XVII^e et la fin du XVIII^e

² G. Mariotti *STORIA DEL TURISMO* Saturnia 1958 | Livres, BD, revues, Non-fiction, Histoire et militaire

³ *Wackermann G., 1993, Tourisme et transport, Paris, SEDES, coll. mobilité spatiale, SEDES, Paris.*

⁴ Après M. Boyer, 1999, p. 15

⁵ M. Stock coord. 2003, p. 13 *Le tourisme. Acteurs, lieux et enjeux*, Ed. Bélin, Paris.

⁶ *Wackermann G., 1993, p.30. Tourisme et transport, Paris, SEDES, coll. mobilité spatiale, SEDES, Paris.*

⁷ L. Simond, 1816, *Voyage d'un Français en Angleterre pendant les années 1810 et 1811*, Paris in J.D.Urbain, 2002, p.45.

⁸ J.D. Urbain, 2002, p. 45 : <https://developpementdurable.revues.org/1314>

Chapitre 01 : Généralité sur le tourisme

siècle, avant de faire son entrée dans le Monde. Plus tard, le terme de touriste s'appliquera aux personnes qui voyageaient pour leur agrément, d'abord les aristocrates, ensuite les bourgeois. Dès l'origine, les différentes formes de manifestation du phénomène touristique s'appuient sur le souci d'élargir la connaissance personnelle du monde et l'expérience individuelle des hommes, dans un déplacement plus ou moins circulaire, utilisant différents moyens de transport. Si à l'époque le moyen de transport utilisé était ignoré, au fur et à mesure il a commencé à gagner en importance.

A nous jours, le tourisme se repose sur deux filiations historiques:

« Le tour » le circuit d'étapes en étapes et « la villégiature » le séjour dans un seul lieu, mais hors du quotidien. Les deux formes correspondent aux différents rapports à l'espace : itinérance et sédentarisation. Ses deux termes synonymes tournent autour du vieux sens du « Tour », comme par exemple circuit touristique, itinéraire touristique, trajet etc., ainsi pour la villégiature : séjour, vacances...

La villégiature, qui n'est pas un « tour » a comme caractéristique de la sédentarité et non la mobilité. Ce qui est important c'est le séjour et non le déplacement, Beaucoup d'auteurs refusent le terme de tourisme à cette forme de déplacement qui « est un simple changement de résidence pour un temps et qui est généralement une pratique de vacances, marquée par la fidélité à un lieu, qui s'oppose au tourisme « pur » de circuit. »⁹.

Une définition, plus actuelle vient de compléter l'image du tour « circuit itinéraire, voire balisé ; un parcours fléché par l'organisateur, qui témoigne du fait que l'espace touristique est limité en fonction de l'imaginaire, de projection inhérentes à l'éducation, la formation, des choix personnels, des possibilités économiques sociales, politiques, législatives. »¹⁰.L'accessibilité vers différentes destinations touristiques et les nouveaux moyens de transport, individuels ou en communs viennent y contribuer.

Le Grand Tour¹¹ d'hier est devenu l'itinéraire d'aujourd'hui (Tableau n02) pendant lequel le touriste veut voir et savoir le maximum sur un pays ou une région. C'est une authentique forme de tourisme qui est un plein essor. Si auparavant, les mémoires des autres servaient comme points de repères pour les jeunes en quête d'initiation, actuellement les spots publicitaires et les guides touristiques font le même travail. « La mode » imposée par les autres donne l'envie de « faire » les mêmes « tours », de voir les mêmes destinations. Le

⁹ SPINDLER Jacques (coord.), 2003, p.66 Le tourisme au XXI^e siècle, L'Harmattan, Paris.

¹⁰ WACKERMANN Gabriel (coord.), 2005, p. 384, Dictionnaire de géographie, Ellipses.

¹¹ « Le déplacement se prépare quelques mois auparavant par une réflexion sur l'itinéraire à prendre et sur l'ensemble de l'équipement à prévoir. Le mode de déplacement est particulièrement compliqué et de ce fait onéreux. On ne se rend que sur les lieux mentionnés par les textes prestigieux (par exemple sur les champs de batailles romains) et l'on ignore complètement les endroits non retenus par la tradition. Le parcours se fait donc d'un point à un autre, ce qui inaugure la mode du circuit qui consiste à se déplacer d'une curiosité à une autre sans se préoccuper de l'espace qui les sépare. », P. Cuvelier, Anciennes et nouvelles formes de tourisme, 1998, L'Harmattan, p. 42.

Chapitre 01 : Généralité sur le tourisme

Grand Tour était unique, alors qu'aujourd'hui on peut faire plusieurs itinéraires touristiques. Le transport et le temps libre joue un rôle important dans cette multiplication des grands tours. Les deux se sont améliorés, qualitativement et quantitativement. En conséquence, l'homme contemporain a la possibilité de répéter « le Grand Tour » plusieurs fois dans la vie... La permanence pendant des siècles de ce mouvement révèle l'importance de ce mouvement cyclique repris presque chaque été ou même plusieurs fois par année.

Le Grand Tour	----->	L'itinéraire touristique
La société qui imposait le voyage initiatique avec un retour au lieu d'origine (de l'humanité) ou plus généralement un retour sur le passé.		L'organisation de la société actuelle avec les périodes de congé, plus la curiosité, le désir, le plaisir et « la mode » des destinations « à faire ».
Le voyage culturel permettant la découverte des autres régions La mobilité comme une caractéristique commune.		
Des itinéraires préétablis.		
Des destinations connues.		
Les classes privilégiées Les aristocrates et les bourgeois.		Un phénomène de masse avec l'introduction des moyens de transport en commun.
A pied ou le plus souvent à cheval.	↑	Voiture personnelle, Autocars, Trains, Bateau.
Normalement, une seule fois dans la vie.		Normalement, plusieurs fois dans la vie. ↓

Tableau n02: comparatif entre « le Grand Tour » d'autrefois et l'itinéraire touristique d'aujourd'hui. (Source : Mihaela AXENTE, Université du Havre, Master II Recherche, 2006).

2. Le touriste et les motifs de déplacements :

Le touriste est toute personne en déplacement hors de sa résidence habituelle pour la durée d'au moins 24 heures au plus pour des motifs, qui sont classifié par l'OMT :

- Loisirs, détente et vacances.
- Visites des parents et amis.
- Santé (thermalisme, thalassothérapie...).
- Affaires et motifs professionnels.
- Mission ou réunions diverses (séminaires, conventions, colloques, congés...).
- Autres motivations comprenant principalement : pèlerinages, événement.
- manifestations sportives, voyages scolaires...).

Pour l'organisation mondiale du tourisme (OMT), un touriste est soit un visiteur soit un voyageur. Des visiteurs regroupent les touristes comptabilisés à partir de nuitées et les visiteurs de jours (excursionnistes) décomptés par questionnaire, statistiques des entreprises et autres recherche individuelles. Un voyageur est une personne qui se déplace entre deux ou

plusieurs localités dans son pays résidence habituelle. Le visiteur est un type particulier de voyageur, de sorte que le tourisme est un sous ensemble des voyages.

Nous considérons comme touriste toute personne qui passe la nuit au moins dans le pays visité dans le but d'exercer une activité rémunérée, ces touristes peuvent être non-résidents étrangers ou des nationaux résident à l'étranger¹². La notion de touriste est définie en fonction du motif et la durée du déplacement c'est d'ailleurs ce dernier critère qui permet de distinguer le touriste de l'excursionniste ou vacanciers.

4. Types et formes du tourisme :

Le tourisme est un phénomène complexe, l'étude de la typologie des différents types de tourisme est une opération difficile et Plusieurs y facteurs entrent, on va citer:

- **Lieu** : balnéaire, rural, montagnards, national, international...
- **Forme** : individuel, de masse.
- **Le but** : culturel, religieux, santé, d'affaire...

Nous citons les types les plus fréquents et les plus présentatifs :

4.1. Le tourisme balnéaire (la mer) :

Il constitue la forme de tourisme la plus répandue dans le monde. C'est le tourisme des vacances au bord de mer, La côte, la plage, la mer et le soleil sont des attraits indéniables pour les touristes. D'ailleurs le tourisme balnéaire est la première forme touristique apparue. En France, les premiers bains de mer furent inaugurés en 1824 (Dieppe par la duchesse de Berry).

4.2. Le tourisme urbain (la ville) :

On pourrait définir ce type de tourisme comme la reproduction, le temps d'un séjour, d'un mode de vie urbaine, caractérisés par la recherche d'une densité d'activité, d'une animation importante et par une forte mobilité.

4.3. Le tourisme rural (la campagne) :

Le tourisme rural existe sous des formes différentes, adaptées (randonnées, chasse, visites religieuses,...). Récupérer avec ce type de tourisme qui n'est d'ailleurs pas étranger aux pratiques de la population algérienne, peut contribuer à revaloriser les potentialités locales telles que l'artisanat, l'agriculture, les activités folkloriques, l'art culinaire...

4.4. Le Tourisme culturel :

Le tourisme culturel est une forme de tourisme centré sur la culture et l'environnement culturel, les valeurs et les styles de vie, le patrimoine local et arts du spectacle, les traditions et loisirs de la communauté d'accueil, « Le tourisme culturel est un déplacement d'au moins une nuitée dont la motivation principale est d'élargir ses horizons, de recherches des connaissances et des émotions au travers de la découverte d'un patrimoine et de son territoire ». (clandeoriget du cluzean, 1998).

¹²(Zaggane Kamel, offre touristique, en Algérie, cas wilaya de TIZI OUZOU, mémoire de magister, 1999, page 13).

4.5. Le Tourisme religieux :

Ce type de tourisme se traduit par la visite de monuments religieux, la fréquentation de lieux de culte et les pèlerinages ainsi que tout rassemblement à caractère religieux. « De nos jours, des millions de pèlerins affluent chaque année à Rome, à la Mecque et à Jérusalem, donnent naissance à des flux importants qui ont des retombées touristiques au niveau de l'hébergement et du commerce sur les lieux de séjour ». (La zato-giotart, 2003, p 72).

4.6. Le Tourisme saharien :

Tourisme se pratiquant en milieu saharien. la fragilité de cet espace et la prise de conscience des touristes a fait de ce tourisme un atout majeur.

4.7. Le tourisme d'affaire :

Ce type de tourisme a un intérêt professionnel, technique ou scientifique, il se pratique en tout saison dans le cadre de : missions, congrès, séminaires, foire, salons ou d'exposition et autres meetings.

4.8. Le tourisme de santé :

Le tourisme de santé (appelé aussi tourisme médicale, tourisme hospitalier) est une nouvelle tendance mondiale, en pleine croissance. Le but du tourisme de santé est pour les malades de se faire soigner à moindre cout dans un pays autre que celui dans lequel ils résident.

4.9. Le tourisme interne :

Il comprend les activités d'un visiteur résident dans les limites du pays de référence, dans le cadre d'un voyage de tourisme interne ou d'un voyage du tourisme émetteur.

4.10. Le tourisme récepteur :

Comprend les activités d'un visiteur non résident dans les limites du pays de référence. Dans le cadre d'un voyage du tourisme récepteur.

4.11. Le tourisme émetteur :

Comprend les activités d'un visiteur résident hors du pays de référence, dans le cadre d'un voyage du tourisme émetteur ou d'un voyage de tourisme interne.

4.12. Le Tourisme intérieur :

Le tourisme intérieur comprend le tourisme interne plus le tourisme récepteur, soit les activités des visiteurs résidents et non-résidents à l'intérieur du pays de référence dans le cadre de voyages du tourisme interne ou international.

4.13. Le Tourisme national :

Le tourisme national comprend le tourisme interne plus le tourisme émetteur, c'est-à-dire les activités des visiteurs résidents à l'intérieur et en dehors du pays de référence, dans le cadre de voyages du tourisme interne ou émetteur.

4.14. Le Tourisme de santé :

c'est un déplacement d'une personne dans le souci d'améliorer sa santé à titre curatif sous prescription médical ou préventif sous décision individuelle volontaire.

5. Les enjeux de tourisme :

5.1. Enjeu économique :

Outre les ressources en moyens de paiement extérieurs que procurent le tourisme et leurs effets sur la balance des paiements, le tourisme produit des effets d'entraînement sur les autres secteurs productifs (Agriculture, Artisanat, BTPH, Industrie, Services...).

5.2. Les enjeux sur l'emploi :

Employant une forte intensité de main-d'œuvre, le Tourisme génère, outre des emplois directs, des emplois indirects et représente un moyen efficace d'insertion d'un grand nombre de jeunes chômeurs dans la vie sociale et professionnelle. Il contribue, à ce titre, à fixer les populations et à limiter les migrations et les exodes de population notamment de l'intérieur du pays vers le littoral. Il constitue, par ailleurs, une importante opportunité pour l'impulsion des dynamiques économiques territoriales.

5.3. Les enjeux d'aménagement régional et de développement local :

Le tourisme constitue un des éléments clés de toute politique d'aménagement régional et de développement local du territoire quand il n'est pas lui-même le premier facteur structurant d'une aire géoéconomique. De plus, vecteur de sensibilisation et de diffusion pédagogique des principes liés à l'Environnement, le tourisme contribue au développement local, dans une logique économique de valorisation et de préservation des ressources matérielles et immatérielles. Ainsi, le tourisme durable s'oppose-t-il à toutes formes de mise en valeur pouvant constituer une menace pour l'environnement.

5.4. Les enjeux culturels :

Le tourisme est un élément essentiel d'ouverture et d'échanges interculturels, le tourisme permet l'exploitation du riche patrimoine culturel matériel et immatériel de notre pays ; c'est également un facteur de paix et de dialogue entre les cultures.

5.5. Les enjeux d'image :

Le tourisme constitue un facteur d'amélioration de l'image d'une région et d'un pays et contribue fortement à la valorisation et à l'attractivité de la Destination, notamment en matière d'investissements et de flux touristiques.

6. L'importance de tourisme :

Le tourisme plus qu'un phénomène est devenu une industrie qu'un pays sur la planète, ce dernier fait aujourd'hui de nombreuse recherche dans le champ de la science social. Quelque soin la discipline (histoire, sociologie, anthropologie ou géographie), le tourisme n'est plus seulement appréhendé en terme de flux, de couts, apport,...mais bien comme un système complexe qui doit être observé sous des angles différents et complémentaires.

Le tourisme joue un rôle très important dans les différents secteurs :

Economique :

- Permettre la création d'emplois (01lit d'hôtel/0.5 emploi)

- Développement régional
- Favorise un aménagement de territoire plus équilibré
- Augmente les ressources monétaires

Social :

- Permet d'échange culturel entre les individus
- Permet d'évader d'un environnement stressant exigeant et pollué

Politique :

- Création d'un mouvement d'affaire intense entre les pays
- Favorise la connaissance des pays aux étrangers et leur donne une importance au niveau international.

Culturel :

- Découverte de nouveaux horizons culturels et historiques et traditions des pays et des peuples.
- La mise en valeur des potentialités du pays en matière de patrimoine historique et architectural.

7. Les caractéristiques du tourisme :

On assiste depuis quelques années à l'émergence d'un phénomène plus international, plus concurrentiel, mais aussi plus innovant et intelligent.

7.1. Son ampleur :

Selon l'OMT, « les flux physiques et monétaires liés au tourisme connaissent un étendu planétaire. » En effet, de nos jours, peu de pays se trouvent à l'écart du phénomène touristique comme émetteurs ou récepteurs.

7.2. Sa progression :

Selon Laurent, Deslot & Faron, 16 JUIN 2004, « L'OMT prévoit que les arrivées de touristes internationaux dépasseront le chiffre de 1,56 milliard d'ici 2020. Parmi ces arrivées, 1,18 milliard correspondront à des voyages intra régionaux et 377 millions relèveront du tourisme lointain. Il ressort du nombre total d'arrivées de touristes par région que, en 2020, les 3 principales régions réceptrices seront l'Europe (717 millions), l'Asie de l'Est et le Pacifique (397 millions) et les Amériques (282 millions), devant l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie du Sud».

7.3. La capacité d'innovation :

Le tourisme permet l'application de nouvelles formules de transport, et il s'enrichit d'aspects et de motivations nouvelles.

Chapitre 01 : Généralité sur le tourisme

8. Les impacts du tourisme :

Le tourisme a inévitablement un impact suivant leurs types (environnement, socio- culturel et économique), dans des sens bien positifs que négatifs.

Type d'impacts/nature d'impacts	Impacts positifs	Impacts négatifs
Environnement	<ul style="list-style-type: none">*Exploitation des nouveaux sites.*Aménagements du territoire.*Création des possibilités d'entretien du patrimoine existant.*consommation des espaces pour appropriation des sols.	<ul style="list-style-type: none">*L'augmentation de la pollution.*L'augmentation de l'effet de serre à cause de l'augmentation de nombre de transport.
Socio – culturel	<ul style="list-style-type: none">*La communication entre individus.*La découverte de nouvelles cultures, histoires, et traditions.* le développement de l'artisanat et de l'art.* mieux connaître les visions et les expériences du monde.*Egalité entre les générations.*meilleures préservation et restauration des sites d'héritages culturels.	<ul style="list-style-type: none">*La transformation des cultures locales et le changement des valeurs culturelles.*La dégradation des sites historiques.

Economique	<ul style="list-style-type: none">*Un facteur important d'évaluation économique.*générer et Diversifier les postes d'emplois pour créer un équilibre surtout pour les régions marginalisées du pays.*Augmentation du volume de production.*Augmenter les ressources financières, et considérer source de devise.	<ul style="list-style-type: none">*augmentation des prix des produits de consommation.
------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tableau 03 : les impacts du tourisme. **Source** : traitements auteur 2017.

Synthèse : l'activité touristique comme le nom indique elle induit a un développement dans différents angles (économique, socio culturel et environnemental), mais toujours ya des impacts négatif qui être prise en considération.

9. Les logiques du touriste par rapport au déplacement :

Tous les services liés aux transports et aux déplacements implique également de prendre en compte les propres logiques du touriste. Chazaud P. (1993) identifie quatre logiques :

9.1. Une logique de déplacement efficace : dans laquelle le touriste peut souhaiter utiliser l'itinéraire et le mode de transport le plus rapide pour se rendre à la destination dans le meilleur rapport temps/ kilométrage.

9.2. Une logique de déplacement global au sein d'un territoire :Le touriste peut souhaiter visiter différents sites touristiques qu'il aimerait relier entre eux en fonction d'un itinéraire personnel, des indications reçues par l'intermédiaire d'un guide ou par la publicité.

9.3. Une logique de déplacement hédoniste¹³ : Dans laquelle le touriste se déplacera en fonction de son intuition, de son feeling.

¹³(Hédonisme – doctrine morale qui fait du plaisir le principe ou le but de la vie. Motivation de l'activité économique par la recherche du maximum de satisfaction par le minimum d'efforts. (Larousse, 2006).

9.4. Une logique de déplacement instrumentalisée par la signalisation : Le tourisme peut se remettre aux directives routières, nautiques, cyclistes, pédestre pour circuler en automobile, naviguer en bateau de plaisance, vélo, marcher à pied, etc.

Cette classification des logiques de déplacement est très intéressante, spécialement pour l'organisation des vacances et pour le choix d'un ou d'autre moyen de transport. Si chaque touriste saura (ou il sera aidé pour savoir) dans quelle catégorie il se situe, une organisation plus efficiente sera possible. Il est intéressant de voir dans quelle catégorie de la mobilité se situent le touriste et quel type de déplacement.

Il préfère une recherche auprès des agences de voyages ou des touristes effectivement pourraient donner des informations très utiles. Dans l'activité touristique il est très important de savoir quelles catégories sociales voyagent le plus, en fonction de quel facteur et sur quels critères. Une conception de l'offre personnalisée va avoir un succès plus assuré. Par exemple, il est connu que les personnes âgées, une fois à la retraite préfèrent voyager sur des longs itinéraires, bien organisés, dans des cars bien équipés. Le même moyen de transport est préféré aussi par les jeunes. Alors, les opérateurs de tourisme vont orienter des produits touristiques spécifiques vers ces catégories. L'habileté des acteurs impliqués, pour anticiper les évolutions et les variations de la mobilité future sera la clé du succès.

10. Le circuit touristique et la valorisation des lieux touristiques :

10.1. La définition de circuit touristique :

Le circuit représente un montage de visite incontournable et de découverte insolites, souvent il est élaboré par des agences touristiques qui les mets à la disposition des touristes ainsi elle encourage les rencontres et l'échange et la découverte des pays .Le circuit touristique est comme un trajet à suivre pour atteindre une destination en passant par des sites touristique ouvert aux visiteurs le long d'un chemin axé généralement sur une thématique distinctive, permet aux touristes de choisir la peinture qu'ils veulent donner à leur voyage culture, histoire, nature.

On trouve deux type de circuits touristique, dans le cas où le trajet est sous forme d'une boucle c'est à dire point de départ et point d'arriver sont les mêmes il sera nommé circuit. Et un trajet présent des points de départ et d'arrivée distinct est nommé route.

10.2. Les objectifs de la mise en place de circuits touristiques :

- Valoriser les prestations touristiques d'un territoire en permet aux touristes de les découvrir.
- Attribution les sites culturels et naturels et les aspects les plus surprenant des coutumes et traditions.
- Encourager les touristes à visiter certains lieux.

Conclusion :

Le tourisme permet de renouveler et de régénérer l'économie et d'accroître l'attractivité, en pratique, le tourisme relie les gens et les lieux, les cultures, consommations. D'après tous ce que nous avons rassemblé et lu sur l'activité touristique, on a distingué que cette activité vaste et complexe reste très difficile à définir et à mesurer à cause du nombre grandissant de touristes, des équipements et des aménagements qu'elle réclame pour son existence et son développement ; Et que le touriste n'est simplement une personne qui circule de lieu en lieu : « faire du tourisme, c'est nécessairement se déplacer. »¹⁴ Donc on considère le déplacement comme un élément fondamental et indispensable pour la réalisation effective de l'activité touristique.

Comme le tourisme a connu une expansion et une généralisation si rapide dans le monde, voyager et découvrir de nouveaux horizons sont des besoins essentiels au même titre que habiter ou se nourrir.

¹⁴STOCK Mathis (coord.), 2003, p24. Le tourisme. Acteurs, lieux et enjeux, Ed. Bélin, Paris.

Chapitre02 : la mobilité et déplacement

Introduction :

Être mobile c'est pouvoir se déplacer dans un espace, qu'il soit virtuel (circulation de l'information dans les réseaux), social (changement de statut social ou professionnel d'une personne) ou plus communément physique. C'est dans cette dernière acception que nous nous proposons d'étudier le concept de mobilité et ses enjeux. La mobilité renvoie tout d'abord à une multitude de moyens, de véhicules et d'infrastructures potentiels qui définissent la variété des modes de transport. Autre angle d'analyse, les motifs de déplacement qui, concernant la mobilité des personnes, peuvent être catégorisés : déplacements pendulaires pour le travail ou pour la formation, achats, loisirs et tourisme, déplacements professionnels. Donc le déplacement constitue une composante essentielle de la vie, nécessaire pour l'accès aux divers services. La mobilité structure l'espace à travers son rapport aux distances, aux temps et à l'accessibilité des lieux, c'est la raison pour laquelle de plus en plus on considère la mobilité comme un facteur essentiel pour le développement de plusieurs secteurs.

1. définitions

1.1. La mobilité et le déplacement :

1.1.1. La mobilité :

Le terme de la mobilité est très compliqué comporte plusieurs impressions :

Les deux urbanistes Pierre Merlin et Françoise Choay¹ proposent des définitions pour ce concept :

La mobilité est une Proportion d'une population à se déplacer et le nombre moyen de déplacement effectué par personne et par jour, Elle s'accorde linéairement avec le niveau de vie et le niveau de motorisation (lui-même lié au revenu).

Différents indicateurs peuvent être utilisés pour caractériser la mobilité d'une population :

- Le nombre moyen de déplacements / jour / personne qui rend compte de l'interaction sociale et la fréquence de l'échange avec autrui.
- Les distances parcourues et le type de liaisons pratiquées qui rendent compte de l'attractivité relative des lieux et l'aptitude à l'échange entre ces lieux éventuellement éloignés ou même situés hors de la zone agglomérée.
- Le temps (le budget-temps du transport quotidien) et l'argent sont des indicateurs de coût pour les familles.
- La répartition des déplacements entre modes reflète l'état de leur désirabilité par le consommateur.

Marie MADELEINE Damien définit la mobilité comme : « déplacement des personnes : on parle de la mobilité résidentielle, de travail (navette), vacance... ».²

¹Françoise Choay Le règne de l'urbain et la mort de la ville ", in : La ville – art et architecture en Europe 1870-1993, Paris : Centre George Pompidou, 26-35. 1994.

Ainsi dans le dictionnaire petit Larousse définit la mobilité comme « la facilité de se mouvoir, à changer, à se déplacer » Petit Larousse, donc la mobilité est un déplacement d'un endroit à un autre, elle renvoie généralement à un moyen de transport. Ainsi la mobilité des personnes résulte de confrontation de l'offre des services de transports et de la demande personnes à transporter.

1.1.2. Le déplacement :

Le concept de déplacement prend plusieurs définitions :

Le ministère de Québec propose une définition pour ce concept, « le déplacement comme un mouvement motivé (achat, travail, loisir) d'une personne effectué pour un certain motif entre une origine et une destination, à l'aide d'un ou plusieurs modes de déplacement, Selon un itinéraire et pendant une certaine durée ».

le dictionnaire de Larousse définit le déplacement comme : action de se déplacer, allé d'un lieu à un autre.

Selon kokaz(2013) le déplacement se caractérise par:

- **Origine** : c'est la source de déplacement et le point de départ.
- **Destination** : c'est l'endroit vers lequel on se dirige et le point de d'arrivé final d'un déplacement.

Le mode de déplacement : Un déplacement peut se faire avec un ou plusieurs modes de transport. Seuls les déplacements des personnes de 5 ans et plus sont recensés :

- **Les déplacements tous modes (T.M.)** : Ces sont des déplacements effectués en voiture, deux roues, transports collectifs, taxis, à pied, ou à l'aide de toute combinaison de ces différents modes.
- **Les déplacements tous modes motorisés (T.M.M.)** : Ils comprennent les mêmes catégories qui ci-dessus à l'exclusion des déplacements effectués uniquement à pied.

Les déplacements peuvent être répartis selon les différents critères géographiques par secteur (quartier) d'origine et de destination. On peut les regrouper en :

- **Déplacements radiaux** : entre la périphérie (banlieue) d'une agglomération et le centre (et vice versa).
- **Déplacements centraux** : dont l'origine et la destination sont situées dans la zone centrale de l'agglomération.
- **Déplacements tangentiels** : dont l'origine et la destination sont extérieures à la zone centrale et qui ne la franchissent pas (dans le cas contraire, le déplacement se décompose en deux déplacements radiaux).
- **Déplacements interurbains** : qui sortent de (ou entrent dans) l'agglomération.

² P.MARIE MADELEINE Damien, dictionnaire de transport et de logistique, 2eme édition, DUNOD. paris2001.2005, page331.

2. les dérivés de la mobilité :

Plusieurs notions (déplacement, transport, nomadisme, voyage, migration etc.) dérivent à partir du concept de mobilité :

- **Le déplacement** : est le mouvement d'une personne d'un lieu de départ vers un lieu d'arrivée, peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs modes de transport à une destination chacun étant caractérisé par une activité, qui est appelée motif. (Ex.: déplacement scolaire, de loisir, pour achat, ... etc.).
- **Le transport** : est un phénomène de civilisation, Les acteurs du transport se trouvent à une époque où les moyens de transports n'ont plus le simple rôle de transporter les voyageurs. À côté de ce rôle de base on demande d'autres facilités qui influencent les voyageurs (touristes ou non).

Des auteurs comme M. Stock utilisent tout simplement le mot « transport », Ils le banalisent et le limitent « à la stricte réalisation d'un mouvement d'un point à un autre où ne s'opère aucune rupture avec le quotidien, même pour des distances importantes et où une certaine routine s'instaure. Aucun effort, n'est fourni pour produire cet acte, pas de préparation particulière, si ce n'est pas la première fois où l'on effectue ce trajet. » (Stock M. et alii, 2003, p.24).

- Le mot **voyage** Il est utilisé pour nommer le parcours des voyageurs qui ne font pas forcément du tourisme (avec lesquels le concept de touriste se trouve en polémique, Même si le terme est partagé avec les autres acteurs qui voyagent ou qui se déplacent, son parcours ne doit pas être ignoré.

Il existe des voyages perçus comme de véritables vacances ou des produits touristiques pour lesquels le voyage constitue lui-même les vacances.

- **Les migrations** se distinguent des navettes (déplacements quotidiens ou hebdomadaires), réalisées dans un espace de vie habituel. Elles correspondent à des déplacements qui restent exceptionnels dans l'existence des individus, marquant un départ définitif, ou pour une période plus ou moins longue, de son espace de vie habituel, au profit d'un autre espace qui devient un nouvel espace de vie. Mais ces pratiques évoluent, la rupture avec le milieu d'origine n'est plus aussi radicale, les migrants s'organisent au sein d'un « territoire circulatoire »³ (Tarrus, 1992).

3. contrainte lié à la mobilité :

Un ensemble de contrainte s'opposent à la mobilité conduite a un déséquilibre de l'offre de transport et limitent les besoins de déplacements, d'après hakimi(2013) qui propose quelque contraintes accordées à la mobilité :

³TARRIUS, Alain 1992. Les fourmis d'Europe: Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales. Paris: Le Harmattan. p207.

- **Le temps pour se déplacer** : la durée de se déplacer peut constituer une contrainte à la mobilité, on constate que la durée moyenne de déplacement reste constante et a très peu évolué dans le temps.
- **Les contraintes économiques** : concernent les difficultés individuelles liées aux prix d'accès aux différents modes de transports, elles concernent aussi les entraves collectives relatives aux coûts de réalisation des infrastructures.
- **Contraintes politiques** : c'est des contraintes réglementaires ou administratives qui englobent toutes les décisions individuelles ou collectives qui influent sur la mobilité des personnes à toutes les échelles.
- **Le type de l'urbanisation** : l'inadéquation entre forme de l'urbanisation et transport peut réduire la mobilité.

4. les types de la mobilité:

4.1. Mobilité résidentielle : qui se distingue selon qu'il y a un changement de milieu de vie ou non :

- S'il s'agit d'une mobilité résidentielle sans migration. Elle correspond à un changement de résidence en restant dans le même périmètre de l'agglomération.
- s'il s'agit d'une mobilité résidentielle avec l'émigration elle associe un changement d'activité ou de lieu. Elle s'effectue entre région et pays, voire entre continents.

4.2. Mobilité quotidienne : elle correspond à l'ensemble des déplacements liés à la vie quotidienne elle comporte les déplacements dit obligés qui sont le domicile au lieu de travail ou au lieu d'étude et les déplacements dit non obligés. Il s'agit des déplacements d'achat de loisir et de visite.

La mobilité quotidienne renvoie à des temporalités courtes qui sont les rythmes soucieux de la quotidienneté. C'est des temps récurrents, car non seulement ils sont répétitifs et impliquent un retour quotidien à leur origine, mais à mesure qu'ils se répètent ils forgent des habitudes spatiales (CPVS1999).

4.3. Mobilité spatiale : Elle forme un système de quatre types articulés autour de deux dimensions :

- Attention d'un retour à court terme, donc un déplacement circulaire (aller et retour) ou au contraire, absence de retour à court terme donc un déplacement linéaire (origine destination) de déplacement.
- La portée spatiale du déplacement interne au bassin de vie de domicile ou au contraire implique un changement de bassin de vie.⁴CPVS(1999).

⁴CPVS(1999) : www.gpvs.ch/premier-grand-prix-en-altitude.

4.4. Mobilité occasionnelle : elle dépend de motifs divers professionnels, loisir, visite des parents des amis.

4.5. Mobilité saisonnière : qui se répète chaque année suivant un cycle lié au climat tel est le cas des travailleurs saisonniers, moniteurs de ski.

5. les nouveaux moyens de transport et leur rôle dans le développement du tourisme :

Les différents modes de transport qui sont apparus successivement ont orienté la diffusion du tourisme, On peut opposer ceux qui ont eu tendance à renforcer l'anisotropie, comme le chemin de fer, le bateau et l'avion, à l'automobile qui, à l'inverse, a favorisé une diffusion plus isotrope. Par ailleurs, l'augmentation des vitesses au sein d'un même mode de transport a joué un rôle sélectif en réduisant les points d'accès et en encourageant les polarisations: le TGV dessert moins de gares que les rapides des années 1960, les vols directs se sont généralisés l'autoroute condamné de nombreux hôtels restaurants d'étape situés le long des routes nationales...

5.1 Transport en commun :

1. Covoiturage :

Consiste à l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun. Ce mode de déplacement permet de diminuer les frais de transport en divisant le cout du trajet par le nombre de passagers et de réduire le trafic et la pollution. Il permet aussi de restaurer une certaine communication qui a disparu dans le transport en commun.

Cependant, le covoiturage ne peut, en aucun cas, être source de profit, il n'interdit pas la possibilité d'une participation financière aux frais de transport mais le conducteur ne doit pas faire de bénéfices. Le covoiturage permet de lutter efficacement contre les encombrements, il entraîne une hausse de taux d'occupation des véhicules, Donc ce mode de déplacement permet de réduire le nombre de voitures sur les routes en augmentant le nombre de passagers par véhicule et qui est aussi un moyen de fluidifier la circulation.

2. Autobus :

Est conçu pour effectuer des trajets moins longs que les autocars avec des arrêts fréquents. Sa vitesse est relativement faible. On y autorise la station debout. Il comporte plusieurs portes pour la montée et la descente des voyageurs.

3. Autocars :

Sont équipés de soutes dans lesquelles les passagers peuvent déposer leurs bagages encombrants. Ces soutes sont situées sous l'habitacle et, par conséquent, les autocars sont sensiblement plus hauts que les autobus. Pour les longues liaisons (souvent de nuit), certains autocars disposent de toilettes et de couchettes ou de sièges inclinables.

4. Transport par câble :

Le transport par câble désigne tout système de transport guidé dans lequel les véhicules, notamment les cabines, sièges ou agrès, sont mis par l'intermédiaire d'un câble. On distingue plusieurs typologies de transport par câble se répartissant en deux grandes catégories, à savoir les appareils au sol (téléski, funiculaire, ascenseur incliné, transport hectométrique) et les appareils téléportés (tyrolienne, téléphérique, télécabine, funitel et DMC (Double Monocâble), télésiège, téléporté avec sièges et cabines). Le transport par câble permet de connecter les lieux, de franchir des obstacles et des reliefs, Le transport par câble fait évoluer le tourisme du ski vers un tourisme de montagne en été.

4.1. Le téléski :

Est un appareil servant à remorquer les skieurs à contre-pente sur un terrain enneigé. Les utilisateurs, debout sur leurs skis, sont tractés sur une piste par des agrès solidaires d'un câble aérien à mouvement unidirectionnel continu suspendu à des pylônes.

4.2. Le funiculaire :

Se compose de deux trains circulant en va-et-vient sur une voie sur rails en pente, reliés par un ou plusieurs câbles réalisant une demi-boucle en gare terminale.

4.3. Un ascenseur incliné :

Est un mode de transport guidé qui utilise une cabine unique circulant sur une voie sur rails en pente, tractée par un ou plusieurs câbles depuis la station terminale amont.

4.4. Le people-mover :

Est un transport hectométrique est, léger par rail entièrement automatisé.

4.5. Le téléphérique :

Est employé pour gravir un relief pentu ou franchir une dépression géographique (vallée, voie d'eau), est utilisé notamment dans les stations de sports d'hiver, mais également, pour accéder à des points isolés, ou encore en milieu urbain pour la desserte d'un territoire communal au relief difficile, facilite l'observation de la nature et du paysage. On trouve aussi (télésièges, téléportés, Le télé mix ou combi, Le funitel et DMC (Double Monocâble Creissel).

5. Tramway :

Circulant sur des voies ferrées équipées de rails plats, et qui est implantée en site propre ou encastrée à l'aide de rails à gorge dans la voirie routière. Aujourd'hui, il est généralement à traction électrique.

6. Train :

Ce mode de transport est aussi réservé aux agglomérations étendues et denses, transporte un nombre important de voyageur.

5.2. Transport individuels motorisés :

1. Taxi :

On le considérera individuel car il n'est pas partagé sur un même trajet ; cependant un même véhicule sert à transporter de nombreux voyageurs sur une même journée. Il a l'avantage d'être aussi modulable qu'une voiture, y ajoutant l'avantage pour le voyageur d'être conduit et de ne pas se soucier du stationnement ; l'avantage est partagé par la communauté, car l'espace de stationnement est réduit et donc l'espace urbain moins occupé.

2. Deux-roues motorisés :

C'est un mode particulièrement intéressant car il offre la même flexibilité d'itinéraire que la voiture, une occupation d'espace moins importante et une consommation énergétique réduite. Connus surtout pour leurs slaloms entre les voitures, ils sont petits à petit pris au sérieux par les agglomérations pour améliorer la fluidité du trafic et d'une manière générale le gaspillage d'espace, cher en milieu urbain.

3. Voiture :

Faisant d'elle le moyen de transport le plus utilisé, même en milieu urbain dense. En effet, sa modularité (une voiture peut transporter plusieurs personnes ou des objets pour de courts ou longs trajets...), sa facilité d'utilisation (le permis de conduire s'est démocratisé) et la densité et la qualité du réseau routier en font un moyen de déplacement attrayant.

4. Le vélo :

Est un transport individuel qui mène tout près du lieu de destination et qui n'a aucune contrainte d'horaire. Son caractère sportif pour les longues distances peut être compensé par une petite motorisation électrique, est un mode de transport et un loisir qui offre de nombreux avantages pour les territoires. Mode de déplacement doux, il répond à une demande croissante de pratiques d'activités non polluantes.

L'usage du vélo peut prendre plusieurs formes dont chacune a sa pertinence :

➤ le vélo classique propriétaire :

Le cycliste habitué peut profiter des parkings spacieux, sécurisés et proches des autres modes de transport. Le voyageur régulier du TER peut disposer d'un vélo aux deux extrémités de son déplacement ferroviaire pour éviter son chargement dans le TER.

➤ le vélo loué :

Mis à disposition pour une ou plusieurs journées, il est le support des loisirs et des activités touristiques en gares.

➤ le vélo en libre-service :

Il a ses adeptes, mais il ne pourra, à lui seul, soutenir un développement important de ce mode de déplacement dans la ville en raison de son coût unitaire de maintenance élevé (de l'ordre de 2.000 euros par an) et de son encombrement sur l'espace public.

6. La complémentarité entre les modes de transports :

Les complémentarités entre modes de transports, qui fonctionnent dans le transport de voyageurs. Cette complémentarité nécessite une coordination entre les autorités organisatrices de transports et les opérateurs de réseau avec la volonté des acteurs publics. Il s'agit de connecter des réseaux hétérogènes (bus-métro, train-avion, etc.), davantage si possible, et d'être attractif (temps, confort, tarification, billettique) dans la combinaison des transports collectifs entre eux et avec la voiture. Le client organise des chaînes de déplacement possibles grâce aux pôles d'échanges.

L'usage de mode des véhicules non motorisés et le mode non motorisé et la moto sont beaucoup utilisés dans les pays en voie de développement, notamment dans les pays asiatiques. Les transports collectifs sont dominés par les modes routiers. Cependant le routage provoque une haute pression de trafic engendrant des externalités environnementales et des nuisances et accidents. Par conséquent l'enjeu aujourd'hui consiste pour les pays à encourager l'usage combiné des modes de transports.

Dans ce point nous allons représenter la complémentarité entre les modes de transport sous 3 angles, la consommation de l'espace, la distance et le temps de déplacements et les atteints à l'environnement⁵

a. La consommation de l'espace :

La consommation de l'espace peut être définie comme la surface occupée par une personne pendant la période de temps, autrement dit, c'est la surface en mètre carré multiplié par la durée en heure m²/h par personne. Le transport a un rôle important dans la consommation territoriale. En fait, l'espace est partagé entre plusieurs utilisateurs sont en concurrence, ce qui conduit à considérer que la place occupée par chacun a un coût. Alors quel est le mode de transport qui peut économiser de l'espace, Le tableau suivant indique la surface routière consommée par la personne selon les différents modes de transport :

⁵YEH C-F (2009) : l'intermodalité et coût des déplacements urbains dans les mégapoles : le cas de Paris, Shanghai et Taipei » thèse de doctorat en urbanisme, sous la direction d'ORFEUIL J-P. Paris page 45-

Mode	Personne /mode	Surface (m ² /p)	Personne/ mode	Surface (m ² /p)	Personne / mode	Surface (m ² /p)
pied	1	0.7	1	0.5	1	0.75
vélo	1	8	1	3	1	6.5
moto	1.1	17.5	-	-	1	16
Voiture	2	47	4	20	1.3	20
bus	55	4.5	Plein	9.4	60	2.81
métro	80%	2.5	Plein	2.2	900	3.75

Tableau n 04 : surface routière consommé par personne selon les différents modes de transport. **Source:** YEHC-(2009).op .cit p.45.

Dans ce tableau précédent, on a constaté que le mode marche à pied est plus économisé par rapport aux autres modes et l'utilisation de l'automobile par contre a besoin d'un grande espace routiers. En revanche l'espace demandé par les transports en commun surtout le métro, et le plus bas, la demande de l'espace du vélo et de la moto est aussi plus haute que celle des transports en commun (bus, taxi), la demande d'espace des voitures est supérieur aux autres modes avec le même nombre de voyageur transporté, ce qui est illustré par les images suivant :



Figure n01 : image illustre la surface occupé par une voiture individuel, bus et tramway .**Source :** BERCHACHE R. et BAOUNI T. « Des transports pour mieux vivre la ville ». p.23 (www.umc.edu.dz/vf/images/.../BERCHACHE%20RAFIKA).

Une rame de tramway de 224personnes (112m²) remplace, donc, l'espace occupé par 117 voitures (1600m²) ou par 3bus.de même, l'usage de chemin de fer offre des avantages indéniables du point de vue de l'économie de l'espace. En fait, il occupe au maximum pour une double voie, une bande de 14 m de largeur avec un maximal de 15700 voyageur/heure/sens, alors qu'une autoroute (2×2) nécessiterait une bande de 40m de largeur pour un débit maximal de 3600 voyageur/heure /sens.

Chapitre 02 : La mobilité et déplacement

Enfin, il est à noter que la consommation d'espace comprend la consommation de stationnement et de circulation. Le tableau suivant résume la consommation globale de l'espace de l'espace-temps pour un déplacement de 10km, selon les différents modes.

Espace-temps en m ² -h	Stationnement	Circulation	Total	%
Piéton	-	2.2	2.2	1.6
Vélo	04	0.8	1.2	0.9
Automobile	81.6	51.6	133.2	94.6
taxi	-	1.3	13	0.9
Autobus	0.3	2.6	2.9	2.0
total	82.3	58.5	140.8	100
%	58.0%	42.0%	100%	

Tableau n05: consommation globale de l'espace pour un déplacement de 10km. **Source:** YEHC-F (2009).op .cit p.474.

De ce tableau, nous pouvons observer que la demande d'espace pour le mode voiture est sans doute la plus haute par rapport aux autres modes, surtout pour la consommation d'espace de stationnement, en effet elle consomme une surface totale à 94.6 des m² /h.

b. distance et le temps de déplacement :

Le temps et la distance sont deux éléments fondamentaux dans l'analyse de la mobilité. il constituent des facteurs importants exerçant une influence sur le moyen de transport utilisé. Le choix de modes de transport dépend de la distance de parcourir, les très petits déplacements (quelque centaines de mètres), s'effectue le plus souvent à pied, parce que c'est la solution la plus rapide, la distance médiate de marche à pied (jusqu'à laquelle 50% des personnes qui pouvant utiliser un moyen mécanique ne le font pas), Et d'un kilomètre environ dans une très grande agglomération, et de 500m dans une petite ville. Pour les distances moyennes (100à1000km), l'automobile est le mode préféré dans les pays développés, le chemin de fer joue un rôle important (surtout entre 500et1000km).

C. la consommation énergétique :

L'impact environnemental et énergétique des transports l'un des défis majeurs pour le développement durable, l'activité de transport est responsable pour 27% de la production de gaz à effet de serre et sur le point de devancer l'industrie, jusqu'ici le premier pollueur mondial. Le transport responsable porté pour la route serait responsable de 84% des effets négatifs que le secteur de transports a sur l'homme et son environnement. il absorbe plus de 80% de l'énergie consommé par les transports et ils sont à l'origine de la plupart des accidents et de majorité des émissions des polluants atmosphériques, des émissions sonores et des dégradations des habitats.

Globalement le bus est le mode de transport qui consomme le moins d'énergie par passager kilomètre (p-km). Le train consomme 20% de plus que la voiture individuelle 70% de plus. Le métro et le tramway, par contre, consomment trois fois que le bus en zone urbaine. Par ailleurs l'efficacité énergétique de transport dépend à la fois de la consommation et du nombre de passagers par véhicule.

Nous constatons que les modes de transport possèdent chacun des avantages et des inconvénients propres. Par ailleurs, un système de transport compétitif doit comprendre divers modes afin de s'adapter aux restrictions environnementales et énergétiques, et à la fois satisfaire les besoins des usagers. De plus la complémentarité entre les modes est une clé cruciale pour la mobilité du fait qu'elle peut renforcer le concept de l'intermodalité en mettant l'accent sur des connexions entre les modes.

Conclusion :

Les déplacements ne sont pas un objectif en soi, on se transporte pour satisfaire des besoins et atteindre des fins individuelles ou collectives. Il n'y a pas d'action sans mobilité, de mobilité sans motif, de déplacement sans objet, de transport sans activité sociale associée. Les transports sont des facteurs de liaison, des moyens de contact et de mise en relation, des vecteurs d'échange et d'intégration sociale.

Les infrastructures et les modes de transport sont un enjeu important car ils favorisent la mobilité des personnes, et donc la facilité de déplacement d'un lieu à un autre, l'accès des hommes à des territoires plus vastes. En ce sens, ils sont un ingrédient essentiel de la croissance potentielle. Pour répondre aux besoins de mobilité des personnes, un système de transport efficace et nécessaire qui joue un rôle important dans la localisation doit être instauré. Le transport assure non seulement les déplacements des personnes entre les régions éloignées mais aussi il occupe une place importante dans l'économie et le développement des pays. Organiser la mobilité revient à articuler les politiques d'aménagement et de déplacements pour assurer une symbiose entre ces deux derniers. La mobilité est aussi un facteur très important pour l'activité touristique, ce facteur présente lui-même un produit touristique.

Chapitre03: La mobilité touristique

Introduction:

Le désir de mobilité est présent chez l'humain depuis des temps immémoriaux, mais l'évolution des moyens de transport a complètement changé la nature même de nos déplacements et en conséquence, des voyages touristiques. On peut ainsi relier les grandes transformations dans le tourisme depuis le début du XIX^e siècle à l'évolution de la technologie des transports. Le phénomène de globalisation du tourisme, qui s'est accéléré au cours des 20 dernières années, repose sur des réseaux de transport mondiaux de plus en plus intégrés.

1. La mobilité touristique et ses dimensions:

C'est une catégorie de la mobilité, qui est l'association simple et logique de deux termes la mobilité et le tourisme. On retrouve le concept de la mobilité et l'adjectif touristique qui donne un encadrement spécifique de la mobilité. La mobilité touristique diffère en fonction de notre activité quotidienne, de notre style de vie, de notre revenu financier, de notre tempérament, de notre culture, valeurs, familles, classes sociales, de nos aspirations

On parle d'un mouvement dans quel le sujet principal est l'homme, homo turisticus. Mais quels sont les critères qu'on utilise pour distinguer les hommes qui voyagent pour des raisons récréatives des autres, sachant qu'ils utilisent très souvent la même infrastructure et les mêmes moyens de transport, Il est très difficile de les séparer, notamment dans la logique actuelle d'organisation du système de transport, quand des services supplémentaires pour l'augmentation du bien-être du voyageur ont été mis en place.

A partir des trois pôles qui structurent et définissent la complexité de l'homme. D. Urbain, dans son intervention sur « Des mobilités dans tous leurs états... »¹, Identifie trois critères qui structurent, l'homme engagé dans une mobilité :

- Ses attitudes (dimension psychologique)
- Ses comportements (dimension somatique)
- Ses espaces (dimension territoriale)

La dimension territoriale va donner les images comme résultat de la perception du monde, elle-même induite par la dimension psychologique. En même temps, la même dimension territoriale sera le support de la façon d'agir déterminée par la dimension somatique, avec ses actions et ses formes de manifestations physiques, comme les déplacements, la forme la plus concrète.

Nous avons établi comme point commun entre les dimensions psychologique et somatique de l'homme entraîné dans une mobilité touristique, les désirs. Pourquoi les désirs ? Parce qu'ils relèvent notre perception du monde et qu'ils déterminent et déclenchent la façon personnelle d'agir de chacun dans le cadre de la mobilité touristique. Le touriste est sous l'influence de

¹ Urbain J. D., Des mobilités dans tous leurs états..., texte qui reprend une intervention effectuée dans le cadre de journées d'étude et de réflexion sur la mobilité, organisées par le Centre Jacques Berque et la fondation Hassan II à Rabat.

l'image, faisant naître ses désirs. Sa façon de satisfaire ces désirs se manifestera par différents déplacements vers les destinations touristiques.

Si par exemple pour des mobilités comme la migration, le travail, le nomadisme il y a des nécessités, des objectifs, des engagements, des promesses...qui viennent à la fois de l'intérieur et de l'extérieur de l'individu, dans le cas de la mobilité touristique, ses désirs naissent uniquement dans son intérieur, bien sûr déterminé par une série entière de facteurs. Le désir pourrait être un critère qui individualise la mobilité touristique, le désir d'ailleurs, le désir qui ne vient pas d'une nécessité vitale de se nourrir, d'exister etc. Pourtant, ce désir tend à devenir quelque chose de très important, venant nourrir notre besoin spirituel d'évasion hors du quotidien.

Dans l'analyse du J. D. Urbain, trois éléments : « regard », « usage » et « lieu » définiront parmi d'autres mobilités, le voyage touristique et en conséquence, la mobilité touristique.

Le tourisme, comme pratique du mouvement et comme activité qui donnera la mobilité touristique se différencie des autres activités qui supposent la mobilité par ses images que le touriste s'en fait, suite à son regard porté à son voyage. L'usage que le touriste va accorder au lieu, même en mouvement, sa perception et ses projections sur les lieux présents et prochains à toucher contribueront aussi à donner individualité à la mobilité touristique.

Le rapport particulier qu'entretiennent les individus au temps et aux lieux donne la clé de compréhension sur sa spécificité. Le même espace sera maîtrisé de façon différente en fonction de la dimension psychologique (perceptions, représentations, attitudes) du sujet qui se trouve en mouvement. Le désir qui entraîne la mobilité touristique pèse lourd avec la croissance du phénomène touristique.

2. Les facteurs qui influencent sur la mobilité touristique :

2.1. Embouteillage :

Depuis plusieurs décennies, le nombre et l'ampleur des embouteillages sont totalement en augmentation, particulièrement dans les pays en voie de développement, Les causes sont multiples, la principale étant l'augmentation du trafic automobile, Le mauvais état de certaines infrastructures favorise également les bouchons, ainsi que le manque d'information des usagers qui diminue notamment grâce à l'information sur le trafic en temps réel. L'embouteillage est la conséquence de la réduction de la fluidité de la circulation, La réduction de cette fluidité peut avoir toute une série de causes externes au véhicule. Cette réduction est parfois cependant du fait du conducteur qui décide de réduire la vitesse de son véhicule. Donc on réduira ainsi la possibilité d'encombrement de la circulation et on permettra une circulation fluide entre la voie d'accès.

Le temps passé dans les embouteillages est majoritairement considéré comme perdu pour la touriste n'étant utilisé pour sa visite. Cette perte a un coût économique très important. À Paris, le boulevard périphérique de 35 km sur (en moyenne) trois voies dans chaque direction et une voiture tous les dix mètres sur chaque voie représente donc grossièrement 21 000 véhicules immobilisés représentant un capital d'environ 21 millions d'euros. Si un million de Parisiens perdent une heure par jour en transports, cela représente un million d'heures par jour, soit l'équivalent de 57 vies humaines "perdues" par année. Selon un calcul fait vers 2010, « L'État Français perdrait 2,5 milliards d'euros à cause des bouchons franciliens chaque année ».

2.2. L'insuffisance des espaces de stationnement :

Est un espace spécifiquement aménagé pour le stationnement des véhicules. On en trouve le plus souvent à côté des bâtiments publics (gare, aéroport), des lieux de travail, des centres commerciaux ou devant les grandes surfaces pour accueillir les usagers.

En France, on définit un parc de stationnement comme un lieu destiné au stockage des automobiles et remorques en dehors de la voie publique. On distingue les parcs de stationnement dans un immeuble bâti, des parcs de stationnement aménagés sous ou sur le bâtiment. Et le manque des parcs de stationnements engendre une réduction dans fluidifier des trafics ainsi des réflexions de l'activité touristique. On trouve de différents types des espaces de stationnement Parking de surface, Parking fermé ou souterrain, Parc relais, Parking à étages, Parking ouvert, Parkings automatiques.

2.3. Le manque de diversité de mode et d'infrastructure de transport :

Le manque des infrastructures et de diversité des modes de transport un facteur qui frein la mobilité touristique et qui rend les lieux touristiques inaccessibles, donc c un obstacle pour le développement touristique.

2.4. Le bruit:

Le bruit considéré comme la plus importante des nuisances en milieu urbain et l'un des facteurs influencent sur la mobilité touristique. Cette impression croît donc avec la taille de l'agglomération. Le bruit causé par les moyens de transport est parmi les principales catégories du bruit en milieu urbain. Dans les grandes villes, il est devenu insupportable, car là, plusieurs façades sont exposées à des niveaux sonores supérieurs à 70 dB (A), le long des boulevards à circulation intensive en centre-ville par exemple; ce qui est une gêne importante aux riverains des axes de transport. La gêne due au bruit est, en France, mesurée avec un indice appelé niveau de bruit équivalent au décibel [dB(A)].

3. La mobilité a un effet sur la consommation touristique :

Une meilleure mobilité renforcerait l'offre touristique globale, favoriserait la consommation touristique et pourrait être un moyen de générer de la richesse et consolider l'image attractive de la région dans un contexte de concurrence accrue.

A cet égard, les objectifs assignés au développement des transports répondent tous à un enjeu commun, celui d'améliorer l'accessibilité et la fluidité des déplacements. La réduction du temps des trajets est considérée comme l'avantage économique le plus important des investissements en matière de transport. Ajoutée à la diminution des coûts de transport et à l'amélioration (bien-être social) ou l'extension du réseau, elle contribue à améliorer les dessertes, soit la quantité potentielle d'activités (culturelles, touristiques, commerciales, sociales) qui peuvent être accessibles en utilisant un mode ou un système de transport.

En matière de consommation touristique, l'amélioration de l'accessibilité permet aux individus d'avoir une offre plus large et de faire jouer la concurrence. Par symétrie, elle permet aux commerces d'avoir des aires de chalandises plus étendues tout en favorisant la concurrence. L'amélioration de ce type d'accessibilité s'accompagne souvent d'un processus de redistribution spatiale des activités de commerce.

En matière de tourisme d'affaires, l'amélioration de la mobilité vers les marchés et aux centres de commandement s'avère primordiale compte tenu de l'augmentation du nombre des déplacements professionnels, caractéristique d'une économie de plus en plus interconnectée, malgré le développement des télécommunications, le face à face reste essentiel dans les relations d'affaires. Il est donc essentiel de limiter le temps de déplacements jusqu'au lieu d'affaires, tout en améliorant la qualité de la mobilité. M. Renaud Hamaide, Directeur général de VIPARIS, résume ainsi la problématique : « le temps de transport fait partie du temps de visite ».

4. La mobilité un outil pour tourisme :

Pendant longtemps, le tourisme a été obligé de s'intéresser à la mobilité parce que elle assure l'accès vers les destinations a visité. A présent il est temps que la mobilité commence à s'intéresser sérieusement au tourisme et au temps passé pendant le voyage.

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, mais le transport est toujours une partie intégrale et un élément clé de l'expérience touristique. Il représente très souvent la principale dépense qu'auront à effectuer les touristes et il est même parfois au cœur de l'expérience touristique (ex. : croisière, cyclotourisme).

Les touristes s'attendent évidemment à une mobilité sécuritaire, abordable, fiable et efficace. Si l'une ou l'autre de ces facettes de mobilité les déçoit, cela risque d'affecter la perception globale de leur voyage.

Le tourisme est le loisir en déplacement, Ce déplacement entre différents points touristiques va créer « un espace de mobilité récréative »², entretenu par les moyens de transport et leurs infrastructures. Le transport est toujours considéré comme un dispositif au service du tourisme. Désormais, il est temps que le transport s'intéresse également au tourisme et au trajet touristique. Ce trajet, comme caractéristique de la mobilité touristique, ne doit pas être perçu comme une simple circulation d'un lieu à un autre, parce qu'un touriste « n'est pas simplement une personne qui circule d'un lieu à un lieu, faire du tourisme, c'est nécessairement se déplacer »³. Un transport plus propre offre aux touristes plus d'appréciation des lieux traversés et visités. Permettre des découvertes innovantes par une accessibilité améliorée sur les sites protégés.

Les révolutions techniques successives ont alors rendu possible l'invention des lieux, des paysages et des pratiques touristiques. Modes de transport et modes touristiques sont intimement liés ; le rôle actif des gestionnaires de transport dans la mise en tourisme du monde est souvent rappelé (Bertho-Lavenir, 1999 ; Coëffé et al, 2007 ; Antonescu & Stock, 2011). Un troisième courant (Viard, 2000 ; MIT, 2005 ; Stock 2005) envisage le tourisme comme un élément intégré dans les sociétés contemporaines mobiles et participant à la structuration des espaces et des pratiques qui sont de fait décloisonnées et interdépendantes. La mobilité touristique aura une finalité différente des autres, des fois elle-même constituant l'objectif du touriste. D'après le même auteur cité antérieurement, le touriste « est l'acteur d'une mobilité non pas gratuite mais, en apparence du moins, sans raison impérative ou sans motif d'importance. » C'est seulement le désir dont on a déjà parlé qui met le touriste en mouvement. Cependant, nous ne dirons pas « sans motif d'importance » parce que de plus en plus, la mobilité touristique est un aspect important de notre société qui accorde un intérêt majeur à la préparation du voyage et dans le choix de la destination.

Le tourisme est une forme importante de la mobilité, « l'un des derniers produits historique de la mobilité » L'adjectif « touristique » a été créé en 1830 par Rodolphe Töpffer et dès 1841, Thomas Cook lance en Angleterre le premier voyage organisé avant de créer la première agence de voyages modernes⁴.

5. L'accessibilité vers les destinations touristiques dépend de la mobilité :

« Le site le plus spectaculaire, le monument le plus remarquable ne devient touristique qu'à partir du moment où il devient accessible. La réduction de la distance-temps et de la distance-coût l'ouvrira au tourisme de masse ; à contrario, l'isolement, l'enclavement ou la cherté de

²WACKERMANN, 1993, Tourisme et transport, Coll. Mobilité spatiale, SEDES, Paris.

³STOCK, 2003 Le tourisme. Acteurs, lieux et enjeux, Ed. Bélin, Paris.

⁴SPINDLER Jacques (coord.), 2003, p.60 Le tourisme au XXI^e siècle, L'Harmattan, Paris.

l'approche le priveront de toute fréquentation, et déboucheront sur des formes très spécifiques, allant de l'isolat luxueux aux initiatives pionnières réduites et aventureuses »⁵.

L'accessibilité se présente comme une offre de mobilité (Lévy J., 2000, p. 623), Le système de transport est la clé pour aller vers les destinations désirées et vient servir la mobilité, en donnant de l'accessibilité ; grâce aux progrès réalisés dans le secteur et, cela permet de se déplacer de plus en plus vite. il conditionne et oriente l'activité touristique. On accède à différentes destination parce que les moyens de transport et l'infrastructure nous le permettant, Et le développement de nouvelles techniques de transport ou le perfectionnement de techniques existantes, en augmentant les vitesses, ont entraîné la Contraction de l'espace – temps rapprochant des destinations spatialement éloignées. La mobilité des flux d'information assurée par les nouvelles technologies (voir l'Internet, la communication satellitaire et GPS) vient compléter cette tendance.

En ce qui concerne la mobilité touristique, les enjeux sont très importants parce qu'un manque d'accessibilité va entraîner une perte d'une clientèle potentielle, il existe deux types d'accessibilité : une physique qui est matérielle et une autre informationnelle, immatérielle. De plus en plus, les deux types commencent à être complémentaires, et cela ne se passe pas seulement dans le domaine du tourisme. L'accessibilité physique sera assurée par les moyens de transports, par ses infrastructures, sur le plan virtuel le problème de l'accessibilité est beaucoup plus complexe il faut regarder la situation sur différents angles ; la position des touristes, des consommateurs et à partir de la position de l'acteur impliqué dans la promotion touristique Les touristes d'aujourd'hui veulent être très bien informés sur leurs prochaines vacances. L'information suppose l'accès à la destination touristique sur voie immatérielle, via Internet (la plus utilisée) ou à des autres sources d'informations (les bureaux de promotions touristique, brochures, publicité). Le touriste doit avoir la possibilité d'accéder à ces informations, mais aussi les informations doivent être accessibles.

L'accessibilité physique ou virtuelle, matérielle ou informationnelle, est un aspect qui compte beaucoup pour l'homme contemporain.

6. L'intermodalité une réponse à la mobilité touristique :

La variété des transports, offre aux touristes de multiples options de déplacement (multi modalité et intermodalité) qui participent à leur parcours touristique et à l'intérêt de la destination, les différentes options et leur complémentarité, Il convient de renforcer et de porter à la connaissance des touristes le choix entre les différentes options de déplacement ou une combinaison efficace de plusieurs moyens de transports (taxis, bus, train...).

L'intermodalité (rail, aérien, routier) passe par quatre leviers : une meilleure coordination et complémentarité des offres de transport, des ruptures de charge adoucies dans les pôles

⁵Dewailly, Jean-Michel et Flament, Émile (1993) Géographie du tourisme *et* des loisirs, SÉDÉS/Dossiers des images économiques du monde.

d'échanges (gares, aéroports...), des tarifications lisibles et incitatives, une information complète et accessible, ce qui favoriserait indéniablement la mobilité des touristes. Cela les inciterait également à visiter les principaux sites touristiques.

Le réseau de transport comprend plusieurs modes de transport collectif, des véhicules particuliers motorisés, mais aussi des modes non motorisés chacun d'entre eux présente déférente caractéristique et l'usage d'un seul mode de transport n'est pas toujours capable d'offrir un service pour la plupart des habitants et le nombre des touristes , cependant intégration des avantage respectifs des déférents modes permettrait d'envisager un mode de transports intermodale susceptible d'offrir aux voyageurs la possibilités d'effectuer des déplacements sans correspondance.

6.1. Définition de concept de l'intermodalité :

Le concept de l'intermodalité est très large : L'intermodalité qui est l'utilisation successive de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement .il peut s'agir sur d'intermodalité entre plusieurs modes de transports entre commun utilisé d'une façon successive au cours d'un même déplacement (bus urbains puis métro, puis train par exemple).elle peut se faire entre des modes de transports individuels (mode doux compris) et des modes de transports collectifs (accès en voiture a un parc relais , puis l'utilisation de transport en commun urbain par exemple) . Donc l'intermodalité n'implique aucun choix modal; elle concerne l'intégration des modes à trois niveaux :

- l'infrastructure et les moyens de transport (matériel)
- les opérations et l'utilisation de l'infrastructure (en particulier les terminaux)
- les services et la réglementation (passage d'un cadre modal à un cadre indépendant des modes).

Selon GUYJOIN GNAUN (2002) l'intermodalité peut être définie comme « la capacité de faire coopérer des modes distinct de transport de façon a optimisé la réalisation d'une chaine complète de déplacement quelle qu'elle soit » GUYJOIN GNAUN (2002).

La loi Du 01-13 du 07 aout 2001 portant les orientations et organisations des transports terrestre, l'intermodalité est définit comme «la prestation de transport exécuté en vertu d'un titre unique par, au moins, deux modes de transport déférents et couvrants le transport de bout en bout sous la responsabilité d'un opérateur unique»⁶.

Selon l'organisation stratégique et Régulation des transports (1996-1999) dans le projet de recherche européen SOR-IT1, Propose une définition pour l'intermodalité, qui spécifie la dimension technique du terme : « Un itinéraire d'un passager composé d'une chaîne combinée depuis le départ jusqu'à la destination impliquant au moins deux modes différents (à l'exception de la marche à pied pour les passagers). » Mais l'intermodalité n'est pas seulement un terme technique désignant un type de voyage ou de trajet spécifique. En termes de politique des transports, elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière au profit d'un

⁶Loi n° 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

usage combiné de différents modes moins polluants : transports collectifs, covoiturage, vélo, marche,), Donc L'intermodalité du transport de personnes vise à offrir au passager, qui utilise différents modes de transport dans une chaîne de déplacement combinée.

« Trajet sans rupture » ou « trajet sans rupture de charge » est un terme clé dans cette définition étant donné qu'il met l'accent sur le problème essentiel du concept de l'intermodalité dans ce transport des personnes. Il s'agit de la difficulté de mettre en place un système de transport en mesure d'établir des réseaux de modes parfaitement interconnectés, c'est-à-dire avec une rupture de charge minimum, et dans lesquels le transfert d'un mode à un autre est aisé et confortable. Un tel système offrira davantage de choix au passager.

6.2. Les avantages de l'intermodalité :

L'intermodalité est un indicateur de qualité du niveau d'intégration entre les différents modes : l'intermodalité implique d'avantage d'intégration et de complémentarité entre les modes, ce qui permet une utilisation plus rationnelle du système de transport. La justification économique de l'intermodalité est que les modes de transport qui, individuellement, présentent des caractéristiques économiques et opérationnelles intrinsèques favorables peuvent être intégrés dans une chaîne de transport de porte à porte afin d'améliorer l'efficacité globale du système de transport. Cette intégration entre les modes doit être réalisée aux niveaux de l'infrastructure et du reste du matériel (par exemple, unités de chargement, véhicules, télécommunications), des opérations et des services, ainsi que des conditions réglementaires.

La stratégie intermodale devrait permettre à l'utilisateur des transports de déterminer lui-même l'utilisation optimale des différents modes. L'approche porte à porte du transport intermodal nécessitera par conséquent une analyse approfondie des besoins des utilisateurs.

L'intermodalité. C'est un mécanisme d'échange et de mobilité au sein duquel chaque mode, ferroviaire, fluvial, maritime, aérien et routier, contribue à l'optimisation de l'ensemble du système, en s'appuyant sur des services avancés d'information et de communication. Au niveau des opérations de transport, les nouveaux services issus des technologies de l'information et des communications amélioreront l'utilisation des capacités existantes.

Elle peut offrir aux individus et aux pouvoirs publics plusieurs avantages et elle occupe une place importante au sein des politiques publiques de transport, et pour les collectivités elle est un moyen de répondre à plusieurs enjeux tels que :

- Réduction des gaz à effet de serre liés au trafic.
- La diminution de l'espace occupé par la voiture et la diminution de trafic automobile.
- la complémentarité et la coordination des différents modes de transport collectifs et individuels sur des territoires vastes.
- Les meilleures coordinations permettent une rentabilisation des investissements et la gestion des ressources rares donc l'optimisation des financements publics.

L'intermodalité est si elle est bien organisée et bien maîtrisée elle permet au voyageur de faire des économies sur les coûts, de gagner du temps et de sentir le confort et la praticité.

Les avantages de l'intermodalité peuvent se résumer dans sa contribution aux trois thématiques : la durabilité, l'accessibilité et la mobilité.

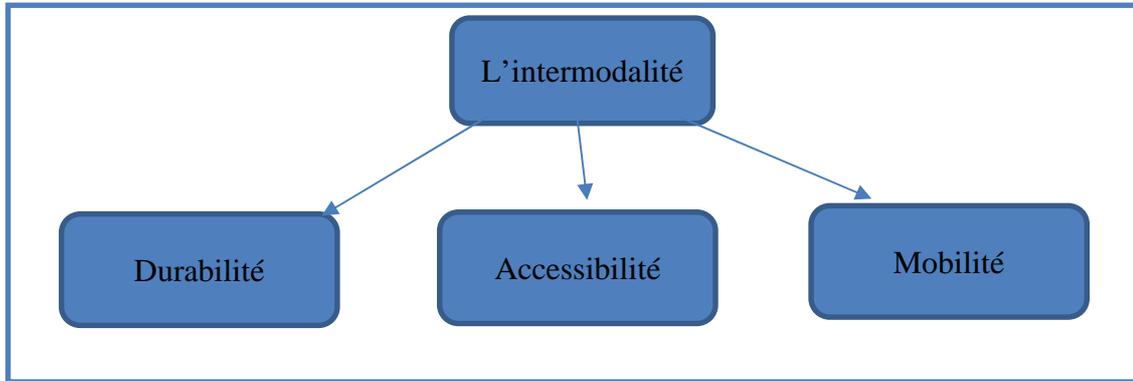


Figure n02: les avantages de l'intermodalité. **Source :** auteur 2017.

6. 2.1. L'intermodalité traite durabilité de transport :

L'intermodalité nous permet de créer des aboutissements de mobilité tout en exploitant les avantages techniques et commerciaux de divers modes de transport et de mettre en place un système de transport plus durable, tout en améliorant la productivité de différents modes de transport et réduit ses impacts négatifs.

L'intermodalité vise à favoriser le report vers les modes respectueux de l'environnement. Ce système encourage l'économie et le développement durable, tout en offrant plus d'efficacité de mobilité, de sécurité et d'équité.

Ce système se caractérise par une coordination entre les modes de transports et une coopération entre les organismes gouvernementaux à toutes les étapes et au sein de secteur privé donc c'est un système qui se caractérise par des liaisons efficaces.

L'intermodalité joue un rôle très important dans la mise en place d'un transport d'attributions vivables écologiquement, viables économiquement et équitables socialement, elle défend l'utilisation de modes de transport collectifs qui permettent la diminution efficace de la dépendance routière de la congestion de la consommation énergétique, de la pollution et du rafraîchissement de l'espace, en stationnement.

6.2.2. L'intermodalité sert à une meilleure ouverture des territoires :

La logique monomodale conduit à des situations caractérisées par la saturation, la génération de nuisance et l'aggravation des discontinuités spatiales, donc ce qui nécessite à faire appel à

une chaîne intermodale plus performante mieux qu'un mode mal coordonné avec une simple offre de mode juxtaposée .

L'intermodalité contribue à la modification et l'amélioration de l'accessibilité des territoires, elle permet une meilleure ouverture de territoire enclavé en cherchant l'intégration des différentes échelles de déplacement effectué par le voyageur, avec l'arrangement et l'organisation des différentes échelles de transport intermodale et la réduction de la rupture de charge ou son élimination.

L'intermodalité à la recherche d'une meilleure intégration de la planification des transports et de l'aménagement du territoire, et parmi les règles qu'il faut respecter on à l'existence de la cohérence entre l'aménagement de territoire et les plans de transport et la prise en compte des effets des décisions en matière de transport sur l'aménagement du territoire, aussi L'intermodalité constitue un critère d'aide à la décision, pour les pouvoirs publics, en matière de politique d'aménagement du territoire.

6. 2.3. L'intermodalité traite les nouvelles pratiques de la mobilité :

La mobilité peut être définie dans un côté comme un désir ou une nécessité de déplacement et la recherche des besoins, et d'un autre côté comme un investissement à consentir en terme de temps, de coût et de pénibilité. Pendant longtemps, les déplacements ont été dominés par des pratiques monomodales, ce pendant ceux-ci ont intégré plus récemment une composante intermodale non négligeable qui exerce une influence sur les pratiques de déplacements grâce au transport porte -à porte sans rupture de charge, l'information Intermodale et les systèmes de tarification, en proposant un service rapide et fiable pour les déplacements qui s'allongent considérablement de par l'extension des agglomérations et la baisse vitesse des automobiles et de modes de transport collectifs routiers, ainsi l'intermodalité permet aux systèmes de transport de s'adapter aux nouvelles pratiques qui naissent de l'évolution conjoint des contextes économiques écologiques et politiques.

6. 3. Les inconvénients de l'intermodalité :

L'intermodalité présente de nombreux avantages mais elle présente aussi quelques inconvénients pour l'utilisateur en matière d'efficacité temporelle et le confort on trouve que l'usage de l'intermodalité est relativement moins confortable, parce qu'il faut considérer le temps d'attente et la correspondance et une efficacité temporelle faible en présentant des risques liés à l'heure d'arrivée, notamment dans le cas où l'intermodalité est mal organisée, et pour les collectivités elle représente des inconvénients en matière de financement public on a L'usage combiné de plusieurs modes de transports et de système de transport, au cours d'un même déplacement, permet donc théoriquement d'utiliser chaque moyen dans sa zone de compétence. Aussi elle exige des investissements importants en terme de lieux de correspondance

et de parcs de relais, elle nécessite également les conditions de correspondance en terme d'infrastructure et de système d'information, afin de réduire la dépense temporelle.

6.4. Les composantes de l'intermodalité :

L'organisation, la localisation et la planification de réseaux d'infrastructures ne constituent qu'une première étape. Les points de correspondance doivent être développés de manière à rendre possible un transfert rapide et en gérant au mieux la rupture de charge entre les différents modes. D'autres éléments, complémentaires aux premiers, entrent en ligne de compte pour développer l'intermodalité : les services aux voyageurs, allant de l'information de porte à porte aux systèmes de réservation et de paiement intégrés, à la coordination et à la coopération entre les opérateurs (et les autorités). L'intermodalité ne se résume donc pas à une « recette miracle » mais englobe de nombreuses notions et doit rencontrer des objectifs hétérogènes de complémentarité entre les modes. De multiples combinaisons modales sont dès lors envisageables mais ne pourraient être explicitées de manière exhaustive dans un seul dossier thématique. Aussi, l'objectif de cette thématique est de faire le point sur les principaux enjeux de l'intermodalité dans le cadre du déplacement des personnes, en les illustrant de cas pratiques et d'exemples, pour La réalisation et la réussite d'un projet intermodal nécessite la coordination d'un certain nombre de composantes toutes aussi indispensables les unes que les autres, Nous avons distingué 04 composantes différentes de l'intermodalité qui doivent faire l'objet d'une coordination nous entendons par composantes tout élément qui entre en ligne du compte dans la réalisation et la réussite d'un projet intermodale ces composantes à savoir l'offre coordonnée, la tarification intégral ,information multimodale et les lieux d'échange.

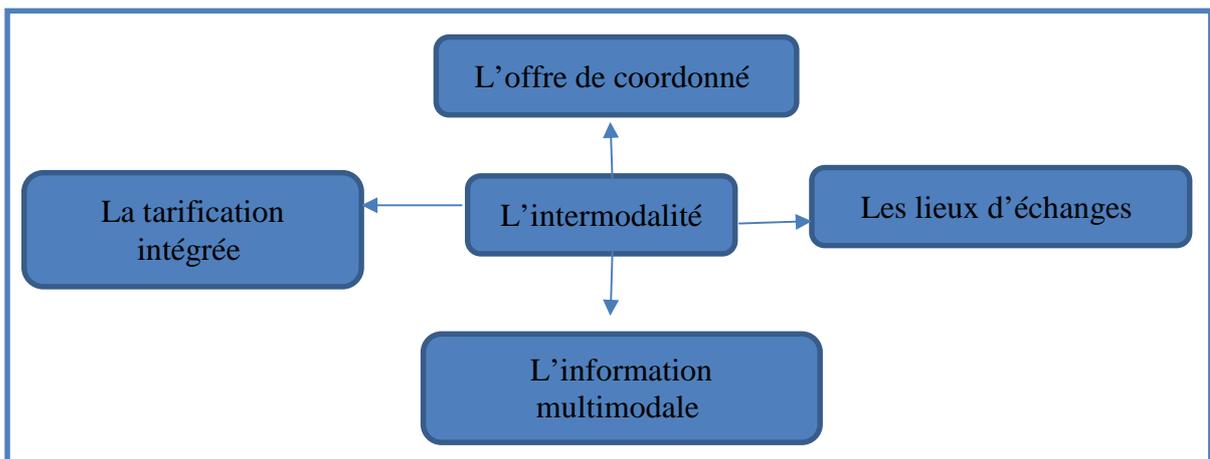


Figure n 03 : les composantes de l'intermodalité. **Source** : auteur 2017.

6. 4.1. L'offre de coordonné :

L'offre de transport dans un système intermodale doit être composée d'un réseau de transport public comprenant plusieurs modes à savoir le train tramway, Metro léger, le bus.

Cette première composante de l'intermodalité suppose la prise en compte des offres de transports excitants et l'intégration et l'articulation de celles –ci l'intermodalité implique donc une conception des réseaux, une complémentarité de l'offre, une harmonisation des horaires entre tous les modes inclus dans le transport intermodale et une facilitation des correspondance afin que l'usage n'ait pas des temps de correspondance dissuasifs, dans le but d'augmenter l'attractivité des transports publics.

6.4.2. La tarification intégrée :

L'utilisation de plusieurs modes ou réseaux de transport, de façon successive, oblige l'utilisateur à posséder un titre différent pour chaque étape de son déplacement. Une contrainte pratique se pose donc pour l'usage qui aspire à une simplification.

La billettique peut constituer une solution à cette contrainte avec la vente de titre permettant de circuler librement sur plusieurs réseaux et d'y prendre des correspondances .la tarification intégrée stipule donc un seul titre de transport valable sur plusieurs réseaux transport 'est donc à la fois un levier politique (développement de la mobilité locale gestion optimale des services offerts par la collectivité et un levier commercial déclenchant ou non l'utilisation des transports publics .

La billettique unique constitue donc un instrument privilégié pour assurer la conjonction des différents systèmes de transport, même si elle ne fait pas à elle seule l'intermodalité mais le système de billettique est très lourd à mettre en place, d'autant que les transporteurs ne vont pas tous au même rythme. En conséquence certains systèmes de billettiques mis en place ne sont pas interopérables avec les systèmes mis en place par ailleurs.

La contrainte technique est alors d'une extrême importance. Ceci suppose une interopérabilité des systèmes de billettique ce qui permet d'offrir l'avantage de connaître l'utilisation de chaque mode grâce à la validation des titre et de faciliter ainsi la répartition des recettes .ceci est possible grâce à la coopération des différents autorités organisatrices du transport.

6. 4.3. L'information multimodale :

Le transport intermodal malgré ses atouts n'est pas compréhensible que pour les usagers quotidiens et habitués, pour les usagers occasionnels et non habitués, il représente un phénomène énorme, ce qui rend incommode l'utilisation des transports publics. L'intermodalité est avant tout organisationnelle et suppose donc la mise en correspondance cohérente des différents systèmes de transport .cette coordination est donc impossible sans la production d'une information multimodale qui permet de renseigner les usagers sur l'ensemble des possibilités de déplacement offertes par les transports publics sur un territoire donné ceci nécessite un seul support regroupant l'ensemble des données relatives à l'offre des différents modes de transport .cette information multimodale ne peut pas être donc un

problème qu'avec une bonne coordination entre les différents organisatrices de transports(AOT),ce qui nécessite donc de dépasser les frontières administratives des AOT par la création de systèmes d'information multimodales.

6.4.4. Les lieux d'échanges :

L'usage des transports publics est très souvent amené à réaliser des correspondances entre les modes des transports au cours de son déplacement .pour que l'intermodalité ne soit pas Ressentie comme une contrainte il est important d'aménager des lieux d'interconnexion entre les modes.

Ces lieux qui peuvent être des parcs de relais ou des pôles d'échanges intermodaux représentent des endroits où les passagers passent d'un mode et /ou d'un service à un autre. C'est également des points de rencontre pour les différents opérateurs de transport et différents modes. Ils contribuent à l'amélioration des conditions d'accès aux transports en facilitant le passage d'un mode de transport à un autre.

Pour jouer pleinement leur rôle, les lieux d'échange doivent non seulement présenter une capacité d'adapter aux besoins des usagers mais également :

- être attractif en proposant une qualité de service conforme aux attentes des usagers (sécurité, qualité de cheminements et de traitements des passagers)
- répondre aux attentes de l'ensemble d'usagers constitue un véritable pôle d'échange de circulation.

Ainsi dans les lieux d'échanges les différents modes doivent être pris en compte ces modes sont :

- les transports publics de surface.
- le réseau ferré de transport public.
- les taxis en attente.
- la voiture personnelle ce qui nécessite des aires de stationnements.
- la marche à pied qui a de fortes exigences en matière de distance de sécurité.
- les deux roues (motorisés ou non) qui peuvent posé des problèmes de stationnement et de surveillance ainsi dans plusieurs pays, de plus en plus de gares disposent aujourd'hui de places de stationnement sécurisées pour les cyclistes.

Conclusion :

La mobilité touristique est devenue une certitude qui demande à être prise en compte dans les politiques de transport. Elle doit être pensée dans l'ensemble des mobilités d'un territoire, sachant que la mobilité sur un territoire est l'addition de la mobilité des résidents, de celle des non-résidents des touristes et des excursionnistes (exceptionnellement prise en compte par les transports dans les modèles de prévision de trafic).

La mobilité touristique s'insère dans un mouvement d'appropriation de l'espace globalisé et apparaît souvent comme un moment d'apprentissage, particulièrement pour les transports, dont la pratique. vécue d'abord sur un mode ludique, prépare l'acquisition de nouvelles compétences. Ces différentes analyses laissent toutefois penser que, bien que moteur, le transport demeure fondamentalement un facteur matériel permissif, mais largement extérieur à ce qui fait le cœur de l'expérience touristique. En bref, un moyen et non un motif.

En outre, la mobilité favorise la consommation touristique en raccourcissant les temps de trajets et en augmentant la quantité potentielle d'activités culturelles, touristiques, commerciales, sociales, offertes aux touristes durant la visite ; par conséquent une mobilité plus fluide permet d'augmenter les retombées économiques des activités touristiques de loisirs ou d'affaires.

La partie pratique

**Chapitre 01 : de lieux du
tourisme et le déplacement des
touristes en Algérie**

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.

Introduction :

L'Algérie, situé en Afrique du nord avec une superficie estimée à plus de deux millions kilométrés carrés, est classé le premier et le plus grands pays du continent Africain et du monde arabe, il renferme une potentialité riche et diversifiée : naturelle (son climat et sa géographie), son passé historique et d'autre part une diversité culturelle. Elle est dotée d'un beau désert du monde, ce désert est un gisement touristique extraordinaire.

D'après l'ancien ministre du Tourisme M. Cherif Rahmani, dans un entretien exclusif à Oxford Business Group (OBG), leader en matière d'intelligence économique et conseil. « L'Algérie possède les ressources nécessaires pour se transformer en une destination touristique autonome, capable d'attirer un large éventail de touristes ».Le secteur de tourisme en Algérie qui présente un retard considérable par rapport au Maroc et la Tunisie. Concernant le transport, ce secteur a connu une amélioration remarquable, son enveloppement constitue aujourd'hui un enjeu économique pour l'Algérie.

I. État de lieux du tourisme en Algérie.

I.1. Les Potentialités touristiques de l'Algérie :

Notre pays, vaste et très riche des potentialités touristiques les plus remarquables et diversifiées entre des potentialités naturels, historiques et culturels. L'ancien ministre du tourisme Cherif Bahmani a souligné : « Notre pays est privilégié d'avoir la variété géographique et le poids de l'histoire ».on peut classer comme suite :

1.1. 1. Les Potentialités naturelles :

L'Algérie, offre une trilogie de paysages : la mer, la montagne et le désert, recèle du littoral étire 1200km de cotes borde par le méditerranéen, avec d'immenses plages de sable fin ou des criques escarpées, des montagnes de l'atlas, des steppes des hautes plateaux, et une bonde montagneuse d'une beauté exceptionnelle à la région de Sahara. C'est un pays aux quatre saisons au quotidien, il jouit d'un climat à la fois méditerranéen au nord dans les zones côtières, continental dans les régions de l'intérieur. Au sud, le climat est sec et tropical avec des écarts de températures très importantes entre le jour et la nuit, Les mois d'été chauds et humides. En hiver, le climat est doux.

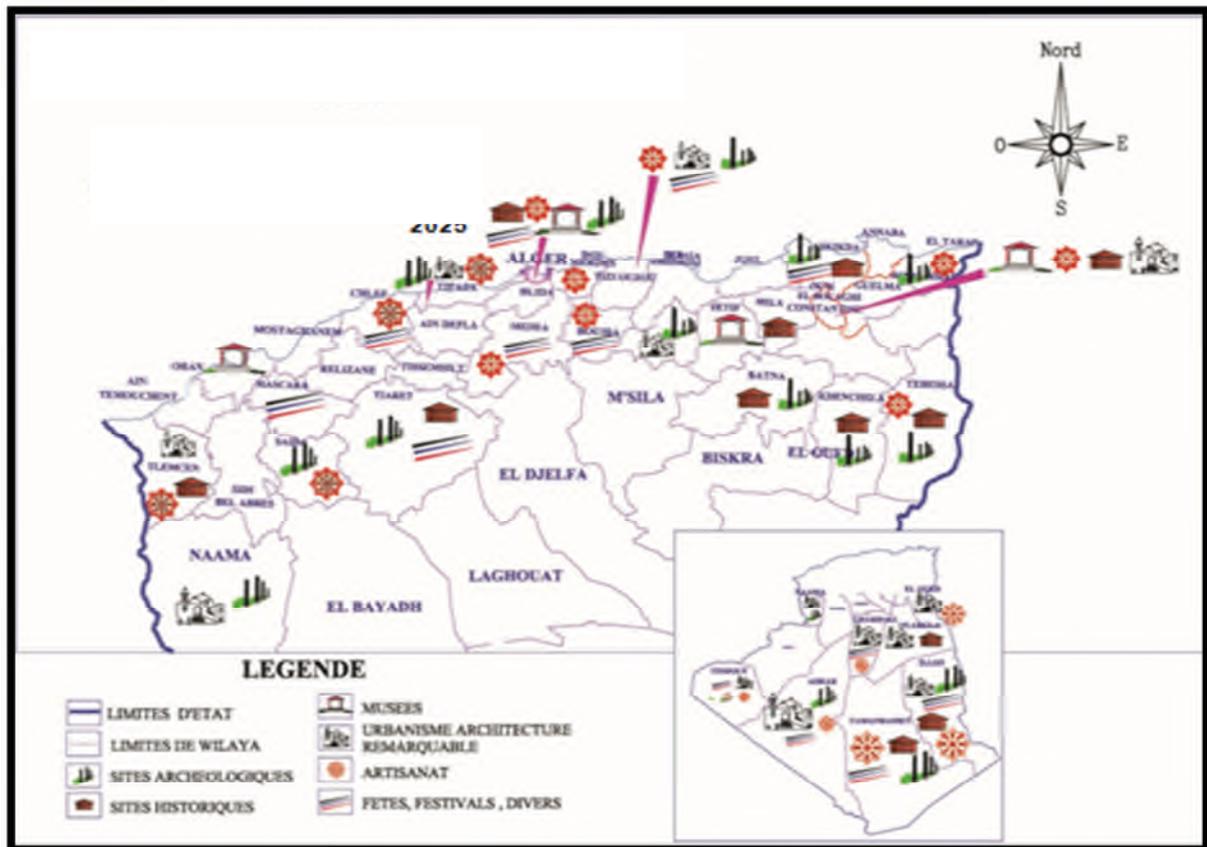
1.1.2. Les potentialités patrimoine culturel et historique :

L'Algérie est un pays qui a connu une variété de patrimoine historique, culturel et aussi traditionnel, qu'il est important de protéger et de sauvegarder. Il compte 07 sites classés au patrimoine de l'Unesco (Casbah d'Alger en 1992, Djemila en 1982, La Kalâa des Béni

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.

Hammad 1980, Timgad 1982, Tipasa 1982, Vallée du M'Zab 1982, et Tassili n'Ajjer 1982).

Le touriste découvre les vestiges d'époques très diverses : la préhistoire au Tassili, la civilisation romaine offre la rigueur à Timgad dans le décor des hauts plateaux de Numidie, la charme à Djemila et à Tipaza, le plus grec des sites archéologiques par la présence de la mer, les monuments berbères subsistants (le tombeau royal mauritanien), avec des diversités du patrimoine culturel tel que : l'artisanat, bijouterie, Broderie, poterie, Vannerie et Dinanderie.



Carte n 01 : la diversité du gisement culturel. Source : SDAT 2025, Bejaïa.

I. 2. Les infrastructures touristiques en Algérie :

En Algérie, L'hôtellerie comprend soit des hôtels de luxe, soit des chambres d'hôtels modestes, Le parc hôtelier est constitué de 1.136 établissements totalisant 96.500 lits, est reparti par secteur de la manière suivante :

- 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.

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.

type d'établissements	Nombre d'établissement
Hôtellerie urbaine	673 établissements totalisant 47511 lits.
Hôtellerie balnéaire	217 établissements totalisant 31238 lits.
Hôtellerie saharienne	185 établissements totalisant 11548 lits
Hôtellerie thermale	47 établissements totalisant 5095 lits.
Hôtellerie climatique	14 établissements totalisant 1108 lits.

Tableau 06 : tableau de types d'établissements. Source : SDAT.

Et en ce qui concerne les investissements : 301 projets sont en cours de réalisation d'une capacité de 30.000lits, avec 253 projets recensés d'une capacité de 20.000lits, a l'arrêt, a cause des raisons de financement.

I.3. Les différents types de tourisme existant en Algérie :

I.3.1. Tourisme littoral et Balnéaire :

L'Algérie dispose d'un littoral s'étalant sur 1200 km de cote, et de jolies plages, avec sa situation très importante pour attirer les touristes locaux et étrangers, avec la destination pour le tourisme balnéaire et les sports aquatiques tels qu'Oran, Skikda, Bejaïa, Jijel et Annaba.

I.3.2. Tourisme montagneux :

Géographiquement, l'espace montagneux s'étend sur quasiment toute la partie nord de l'Algérie, avec la présence des massifs montagneux important dans la région de la Kabylie, ces montagnes sont un patrimoine naturel exceptionnel .concernant les montagnes de Djurdjura, ces montagnes est un espace pour le tourisme verts, et un parc pour des certaines espèces de faune et de flore. Et d'autres montagnes sauvages et austères comme les massifs du Dahra et de l'Ouarsenis rutilantes comme les Aurès mériteraient l'aménagement de circuits touristique. Avec des stations thermale s'insérant dans les montagnes, elles attirent les touristes locaux et étrangers, sur les pistes de tikijda et le parc national de chréa les touristes peuvent s'adonner au ski de descente.

I.3.3. Tourisme Saharien :

Le Sahara d'Alger est plus grande surface, d'une superficie de 2.000.000 km² et composé de plusieurs milieux naturels qui offrent des potentialités touristiques importante, le but de ce type de tourisme pour des attraits touristiques, création d'emplois et les possibilités de développer les autres activités dans d'autres secteurs sont réduites.

I.3.4. Tourisme Thermal :

Ce type de tourisme est le plus anciennes formes, à été utilisé comme une médecine efficace et non agressive qui attire une norme des populations. Il existe dans notre pays 200 sources

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.

thermales, on cite des stations les plus importantes : Hammam Bouhanifia, Essalihine, Righa, Maskoutaine...

I.4. La politique touristique en Algérie:

Après l'indépendance, le secteur du tourisme connaît plusieurs plans pour son développement :

➤ **Le plan triennal (1967- 1969):**

La beauté du cadre naturel algérien et les perspectives de croissance des flux touristiques vers le bassin méditerranéen permettent d'espérer un développement rapide du Tourisme en Algérie. Néanmoins les équipements dont disposait le pays présentaient le double inconvénient d'être à la fois très faibles et très éparpillés. Ce n'est qu'avec le plan triennal (67-69) que l'on a commencé à élaborer une véritable politique intégrée de développement touristique.

Ce plan a porté sur la réalisation de 13 000 lits pour une enveloppe de 320 millions de dinars algériens en inclinant l'implantation d'un ensemble d'équipements balnéaires sur les grandes villes de la côte algérienne et plusieurs hôtels urbains sur tout le territoire.

Seulement 2 472 lits ont été achevés pendant cette période, la construction des 11500 autres est différée pour la période (1970-1973).

Pour ce qui est de l'emploi, la main-d'œuvre permanente employée dans les Établissements gérés par l'Office National Algérien du Tourisme (ONAT) était évaluée à 2 275 personnes.

➤ **Le premier plan quadriennal (1970-1973) :**

Ce plan a été décidé pour amplifier le programme triennal avec apport d'une enveloppe de 700 millions de dinars algériens, il a permis d'atteindre un total de 35 000 lits.

Les études de marché et les conditions locales ont incité les responsables à proposer la mise en place d'un équipement de catégorie moyenne, c'est-à-dire, confortable mais non somptuaire. Néanmoins différentes formules devront être envisagées. En effet les goûts des touristes sont variés et aléatoires et l'Algérie peut s'orienter vers trois formes de tourisme bien distinctes : le tourisme balnéaire, le tourisme saharien et le thermalisme. Il est nécessaire à ce propos de définir une politique de « Zoning ». On insistera particulièrement sur des formes d'hébergement complémentaire (village de vacances, club de vacances, villas et appartements, hôtels nomades) qui ont un coût inférieur, une rentabilité meilleure et une gestion plus facile.

➤ **Le deuxième plan quadriennal (1974-1977) :**

Durant ce plan, le développement qui sera imprimé au tourisme concernera à la fois la poursuite des grands aménagements entrepris par le premier plan et l'intervention de quelques nouveaux domaines. Ce plan avait comme objectif d'atteindre les 60 000 lits avant 1980.

La charte nationale de 1976 :

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.

La charte nationale de 1976 a donné un essor important au secteur du tourisme. Les options gouvernementales ont conduit à une réorganisation des différents organismes de gestion.

➤ **Le premier plan quinquennal (1980-1984) :**

Les orientations de ce plan sont la programmation des hôtels urbains ; l'exploitation des stations thermales et l'aménagement des zones d'expansions touristique.

Un premier résultat relève du domaine non économique : c'est l'aménagement et l'embellissement des sites. Mais les résultats les plus intéressants doivent être recherchés dans le domaine économique.

➤ **Le deuxième plan quinquennal (1985-1989) :**

Les actions envisagées au cours de ce plan, sont la décentralisation des investissements et des opérations dans le secteur touristique ; la maîtrise de la demande ; le développement du thermalisme et du tourisme climatique et l'achèvement du premier plan quinquennal.

➤ **Période entre 1990 et 2000 :**

A cause de la situation politique, économique et sécuritaire, l'Algérie se trouve face à de graves problèmes qui empêchent le secteur touristique de se développer. Les politiciens donnent l'autonomie aux entreprises privés ce qui représente un désengagement de l'état du secteur touristique qui souffre de la situation instable du pays.

➤ **Période de 2000 à nos jours :**

Cette période s'est caractérisée par une volonté politique forte et incitative qui se traduit par quelques actions notamment :

- ✓ **2003** : Promulgation des lois 03-01 relative au développement durable du tourisme, et 03-03 relative au Zones d'Expansion Touristique, et Ce ci le 17 février 2003 qui viennent cadrer la politique algérienne en matière de tourisme d'une façon claire et directe.
- ✓ **2004** : lancement de procédures de privatisation des hôtels de la Société de Gestion des Participation de l'Etat SGP Tourisme et Hôtellerie (GESTOUR).
- ✓ **2005** : Le « Programme Complémentaire de Soutien à la Croissance » 2005-2009 qui a prévu 32 Millions d'euros pour le secteur du tourisme.
- ✓ **2005** : Création d'une commission nationale de classement des établissements hôteliers selon les critères internationaux et les recommandations de l'Organisation Mondiale du Tourisme OMT.
- ✓ **2006** : Ouverture d'un nouvel aéroport international à Alger et plusieurs d'autres opérations sur les infrastructures de transport.

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.

- ✓ **2008** : Projet de création d'une école de tourisme à Tipaza complémentaire des formations déjà existantes avec comme objectif un enseignement international de haut niveau.
- ✓ **2008** : Initiation du Schéma Directeur d'Aménagement Touristique comme l'instrument de la politique touristique du pays à l'horizon de 2025.
- ✓ **2010** : Plan Quinquennal 2010-2014 qui prévoit un investissement de 42 milliards DA afin de rattraper le retard accumulé que connaît le secteur du tourisme.
- ✓ **2010** : Déclaration et classification de 31 Zones d'Expansion Touristique au niveau national par le décret exécutif n° 10-131 et totalisant un nombre de 205 ZET sur une surface de 53.132,63 Ha.
- ✓ **2010** : Un Plan Qualité Tourisme a été adopté par le gouvernement Conformément au Schéma Directeur de l'Aménagement Touristique SDAT et en vue de garantir une meilleure qualité aux établissements hôteliers futurs.

I.5. Le texte législatif et réglementaire du tourisme.

- ✓ **Décret exécutif n°88-232 de la 05/11/1988** : portant déclaration des zones d'expansion touristiques.
- ✓ **Décret exécutif n°04-398 de la 06/12/2004** : portant suppression de certaines dispositions de l'annexe du décret n°88-232 du 01/11/ 1988 portant déclaration des zones d'expansion.
- ✓ **Décret exécutif n°06-477 du 14/12/2006** : modifiant l'annexe du décret n°88-232 du 01/11/ 1988 portant déclaration des zones d'expansion.
- ✓ **Décret exécutif n°09-66 du 07/02/2009** : modifiant l'annexe du décret n°88-232 de la 01/11/1988 portant déclaration des zones d'expansion touristiques.
- ✓ **Décret exécutif n°09-338 du 22/10/2009** : modifiant l'annexe du décret n°88-232 de la 01/11/1988 portant déclaration des zones d'expansion touristiques.
- ✓ **Décret exécutif n°10-131 la 29/04/2010** : portant délimitation, déclaration et classement de zones d'expansion et sites touristiques.
- ✓ **Décret exécutif n°11-77 du 16/02/ 201** : modifiant l'annexe du décret n°88-232 de la 01/11/1988 portant déclaration des zones d'expansion touristiques.
- ✓ **Décret exécutif n°98-70 du 21/02/1998** : portant création de l'agence nationale de développement du tourisme et fixant ses statuts.
- ✓ **Loi n°99-01 du 06/01/1999** : fixant les règles relatives à l'hôtellerie.
- ✓ **Décret exécutif n°2000-130 du 11/06/ 2000** : fixant les normes et les conditions de classement en catégories des établissements hôteliers.
- ✓ **Loi n°03-01 du 17/02/ 2003** : relative au développement durable du tourisme.
- ✓ **Loi n°03-03 du 17/02/ 2003** : relative aux zones d'expansion et sites touristiques.

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.

- ✓ **Décret exécutif n°04-421 du 20/12/2004** : fixant les modalités de consultation préalable des administrations chargées du tourisme et de la culture en matière de délivrance du permis de construire dans les zones d'expansion et sites touristiques.
- ✓ **Arrêté interministériel du 09/07/2006** : fixant la composition et les modalités de fonctionnement de la commission centrale d'élaboration du projet de schéma directeur d'aménagement touristique.
- ✓ **Décret exécutif n°06-325 du 18/09/ 2006** : fixant les règles de construction et d'aménagement des établissements hôteliers.
- ✓ **Décret exécutif n° 15-78 du 02/03/2015** : modifiant le décret exécutif n° 07-86 du 11/03/2007 fixant les modalités d'établissement du plan d'aménagement touristique des zones d'expansion et sites touristiques.

II. état de déplacement des touristes en Algérie.

II.1. Les infrastructures de transports existants en Algérie :

En Algérie, il existe quatre (04) infrastructures de transport : routier, ferroviaire, aérien et maritime, ces infrastructures constituées un facteur important pour la promotion du tourisme devant encourager l'activité touristique. On peut citer :

II.1.1. Le réseau routier :

En Algérie, ce mode d'infrastructure est la principale pour le transport de voyageurs que pour celui des marchandises, ce réseau de transport demeure l'un des plus denses du continent africain, avec 112039 km de la longueur, dont 29573 km de routes nationales et plus de 4910 ouvrages d'art. et connaît un plein développement dans ce réseau grâce au programme de modernisation des autoroutes. On cite :

- ✓ La réalisation de l'autoroute est-ouest de 1216 km de longueur.
- ✓ L'autoroute des hauts plateaux de 1020 km.
- ✓ La route transsaharienne nord-sud.

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.



Carte n02 : situation du réseau autoroutier Algérien Mai 2015. **Source** : Google image.

II.1.2. Le réseau ferroviaire :

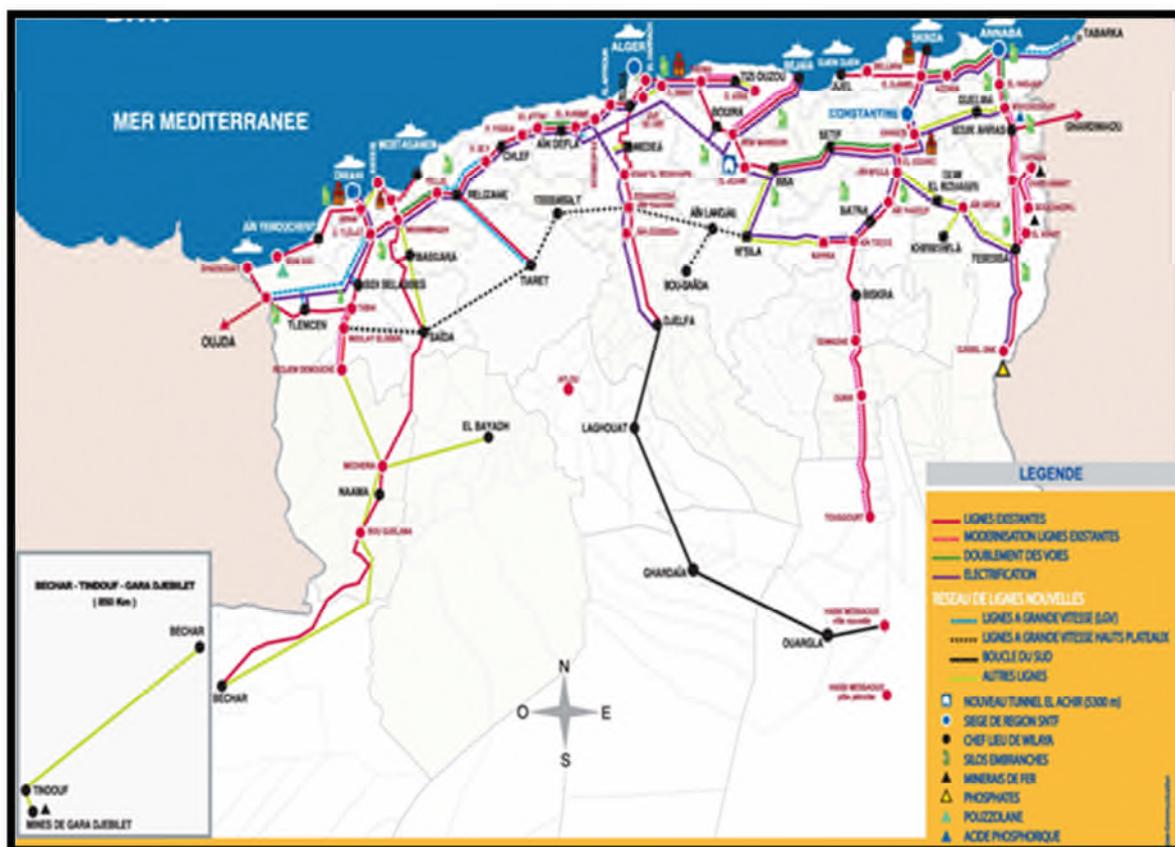
Le transport ferroviaire en Algérie a connu un développement remarquable qui a pour objectif d'assurer une croissance économique. Ce réseau dispose des voies ferrées de 4500 km dont une partie est électrifiées, les liaisons ferroviaires les plus fréquentes sont situées le long de la côte et desservent toutes les principales villes portuaires, le sud est relié par deux lignes, dont Béchar à l'Ouest du pays et Touggourt à l'Est du pays sont les stations les plus méridionales. Il dispose de plus de 200 Gares couvrant surtout le nord du pays.

Ce réseau est constitué de :

- ✓ 1435km des voies normales.
- ✓ 1055km des voies étroites.
- ✓ 305km des voies doubles.
- ✓ 299km des voies électrifiées.

Parmi les projets ferroviaires en cours figurent notamment l'électrification de 1000 km de voies ferrées, la réalisation de 3000km de chemins de fer.

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.



Carte n 03 : réseau ferré. Source : SDAT 2025, Bejaïa.

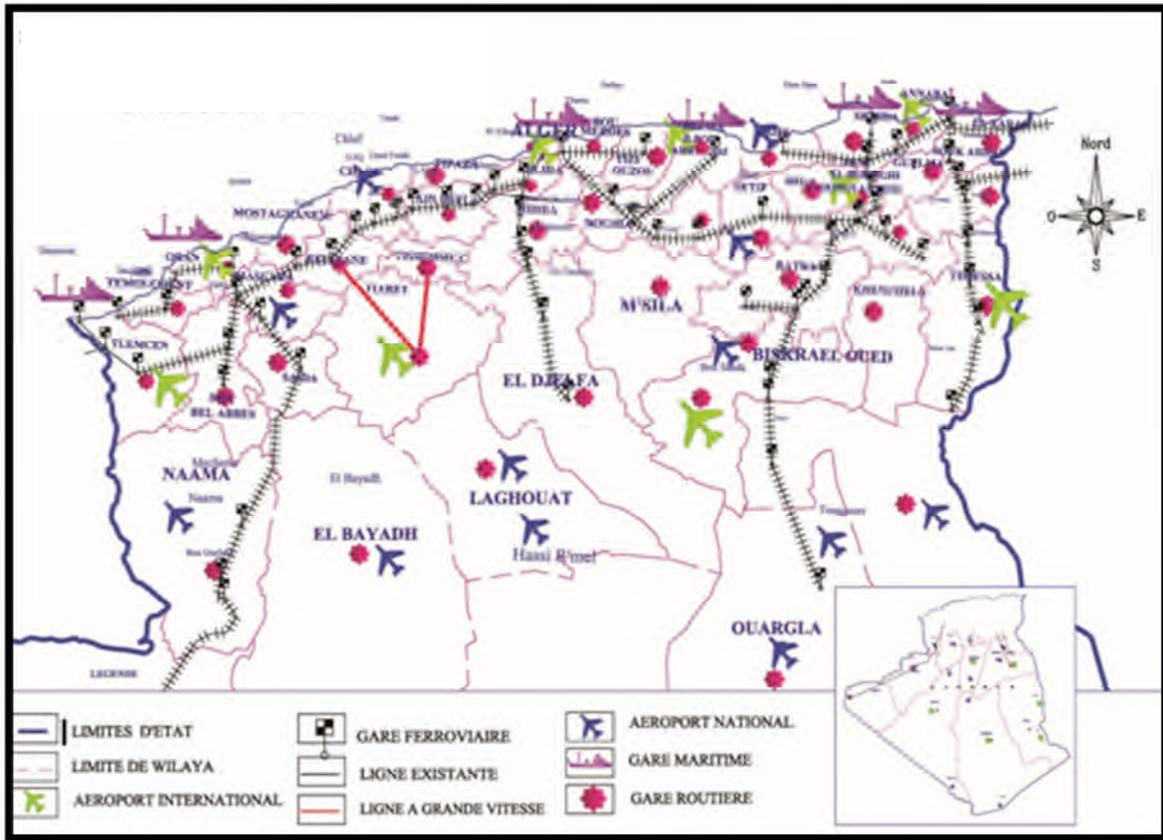
II.1.3. Le réseau aérien :

Dans notre pays, ce réseau est doté 35 aéroports, dont 13 ont une vocation internationale le plus important est l'Aéroport d'Alger - Houari Boumediene , avec une capacité de plus de 3millions de passagers sont transportés chaque année. L'Algérie a développé son secteur du transport de manière à en faire un véritable moyen d'intégration au niveau régional et international, elle s'occupe de plusieurs lignes vers : l'Europe, l'Afrique, le Canada, la Chine et le Moyen-Orient, avec des plusieurs compagnies aériennes étrangères qui proposent des vols vers l'Algérie.

II.1.4. Le réseau maritime :

En Algérie, le transport maritime est un secteur stratégique important, Ce mode de transport a connu une remarquable croissance depuis l'indépendance. A signale que les échanges commerciaux internationaux se font essentiellement par voie maritime, via 11 ports de commerce à savoir : Alger, Oran, Annaba, Skikda, Arzew/Bethioua, Bejaïa, Mostaganem, gazaouet, Jijel, ténés et dellys.

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.



Carte n04 : les plates – formes portuaires et aéroportuaires. Source : le SDAT 2025, Bejaïa.

II.2. Les différents modes de transport en Algérie :

Pour le déplacement divers (achat, emploi, étude, loisir...), on utilise différents moyens de transport. Nous citerons les moyens les plus utilisés en Algérie :

II.2.1. Voiture :

En Algérie, Ce moyen de transport est utilisé pour le déplacement professionnel, il existe de nombreuses agences de location (algériennes ou étrangères) qui proposent des véhicules de tourisme avec forfait à la journée, au week-end ou à la semaine.

II.2.2. Le bus et mini bus :

Les bus en Algérie, on les « appelle les trolleys », c'est le premier mode motorisé qu'emprunte les Algériens dans leurs déplacements quotidiens, De plus le démarrage ne peut se faire que lorsque le bus est plein. Ils peuvent s'arrêter n'importe où sur le chemin sur simple demande au conducteur, ce moyen de transport est très convoité dans les zones rurales et

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.

utilisé pour 40% des déplacements pour le motif « travail », et 27% pour le motif « étude », et utiliser les minibus beaucoup plus en zone rurale.

II.2.3.Le taxi :

Ce mode de transport est développé dans les agglomérations et surtout dans les zones centrales. La direction des transports de la wilaya d'Alger dispose de 13650 licences de taxis dont 10040 en exploitation totalisant une capacité globale de 40320 places. Il existe deux types de services de taxi en Algérie : les taxis individuels et collectifs, On les trouve généralement dans les gares routières des grandes villes ou, dans les petites villes de province.

II.2.4. Train :

L'Algérie est en train de renforcer son réseau ferroviaire en vue de désenclaver certaines régions. Ce réseau ferroviaire compte un peu plus de 4500 km de voies et est doté de plus de 200 gares, se situent surtout dans le nord du pays.

II.3.Les nouveaux modes de transports en Algérie :

II.3.1.Le métro :

Alger est la première ville du Maghreb à être équipée d'un métro souterrain, ce projet à été relancé en 2003 par le président Abdelaziz Bouteflika .Le métro dessert actuellement une dizaine de stations de Haï El Badr à la Grande poste d'une longueur 9.5km et 10 stations, avec une capacité de transporter plus de 60 millions de passagers par an et d'une vitesse de 70km/h. le réseau du métro devra être constitué de trois lignes totalisant 56 km de tunnels et 54 stations. Dans le but de faciliter les déplacements des citoyens via un moyen de transport confortable et sécurisé.

L'Entreprise Métro d'Alger a entamé les travaux de réalisation des extensions de la ligne 1 du métro d'Alger vers d'autres communes telle qu'El Harrach, Place des Martyrs et Ain Nâadja.

- Grande poste-place des martyrs sur un linéaire de 1.6 km avec 02 stations (Ali boumendjel et place des martyrs).
- Hai el Badr – Ain naadja d'une longueur 3.6km avec 3 stations (la halte des ateliers- Ain naadja1- Ain naadja2).
- El Harrach- Bâb ezzouar-aéroport d'Alger, Sur un linéaire de 10 km et 10 stations.
- Ain naadja- baraki, sur une longueur de 6 km avec 6 stations.

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.



Carte n05: réseau de métro d'Alger et ses extensions futures. Source : ANDI.

II.3.2. Tramway :

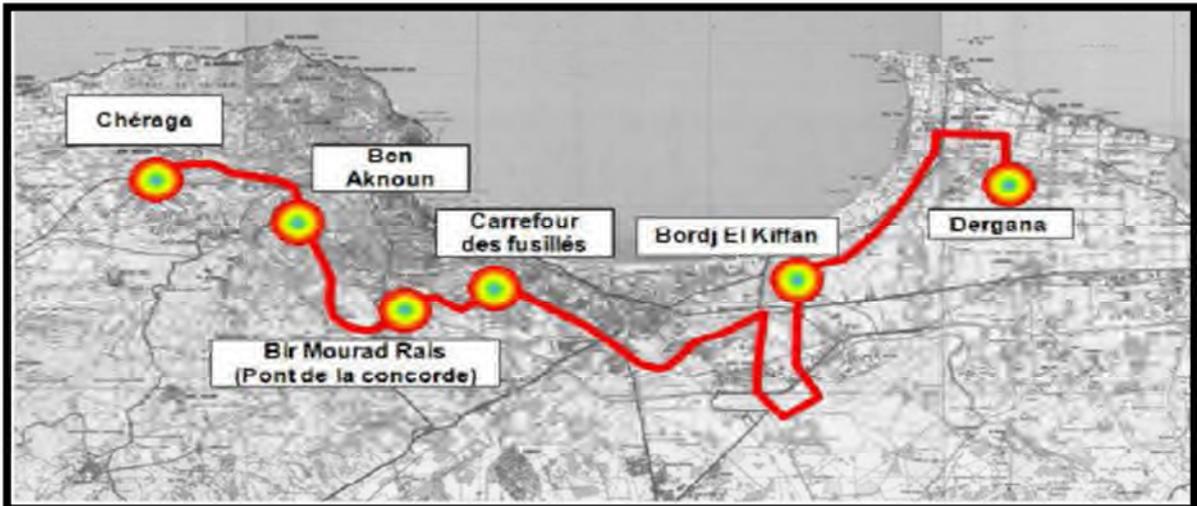
➤ Le tramway d'Alger :

Le tramway d'Alger est le second grand projet de transport réalisé par l'état à Alger et dans d'autres villes du pays, ce système de transport desservant l'agglomération d'Alger, il est doté d'une voie unique sur 23.3 km et comprend 38 stations ,dont 8 pôles d'échanges reliant la station multimodale de « Ruisseaux » à la station Dergana, traversant les communes de Hussein Dey, El Magharia, El Harrach, BabEzouar et Bordj El Kiffan, et estimée à 500 000 habitants.

Le système a été conçu et construit en trois(03) sections :

- le premier segment a été mis en exploitation en mai 2011,
- Le deuxième segment, le service a commencé en avril 2012,
- Le troisième et dernier segment devrait être opérationnel à la fin de l'année 2014.

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.



Carte n06: itinéraires du tramway d'Alger. Source : SAFAR ZITOUN/M .et TABTI-TALAMALI A. (2009), op.cit.p.99.

➤ Le tramway d'Oran :

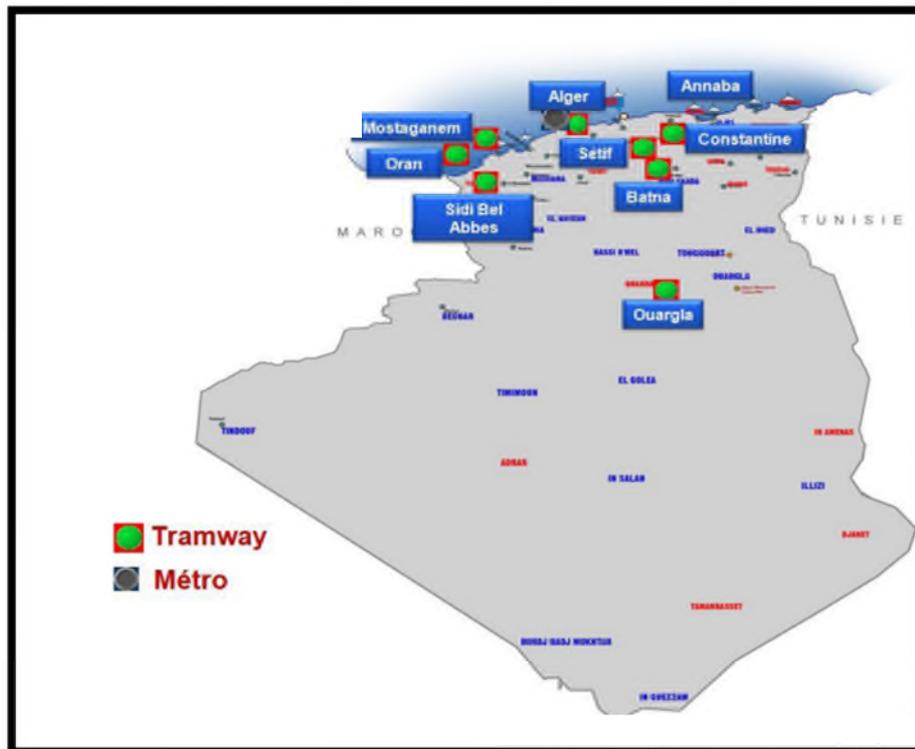
Le tramway desservant l'agglomération d'Oran, sur un trace de 18.7 km et comprend 32 stations, avec une capacité d'accueil de 5000 voyageurs par heure et par sens, facilitant ainsi considérablement les déplacements dans la ville : Sidi Maârouf, Haï Sabah, USTO, Le Carrefour des 3 Cliniques, le Palais de Justice, Dar El Beïda, le quartier Plateau Saint-Michel, Oran Centre (Place du 1er Novembre), M'dina El Djadida, Boulanger et Es Senia.

➤ Le tramway de Constantine :

A Constantine, Ce mode de transport desservant la ville de Constantine avec des autres agglomérations secondaires d'une capacité de transport de 160000 usagers/jour, il a été réceptionné le 5 juillet 2012. Deux extensions ont été prévues et sont en cours de réalisation, en fourche depuis le terminus de Zouaghi. Une de 2,7 km vers l'aéroport Mohamed Boudiaf et l'autre vers la nouvelle ville Ali Mendjeli pour une longueur de 10.28 km.

Il existe d'autres projets de tramways qui sont également en cours de réalisation en Algérie : sidi bel abbés, Batna, Ouargla, Mostaganem, Sétif et Annaba.

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.



Carte n07: projet métro et tramway en Algérie. **Source :** BERCHACHE R .et BAOUNI T .op. cit. P.15.

II.3.3.Transport par câble :

L'Algérie a accordé un intérêt particulier au transport par câble. depuis 2009, l'État algérien a inscrit le développement d'infrastructures de transports modernes et notamment celui par câble. C'est un mode de transport particulièrement adapté à des villes au relief assez capricieux et composées de quartiers bas et d'autre situé sur les hauteurs. il existe Plusieurs ville en Algérie qui sont doté de ce système de transport par câble : Alger, Blida, Constantine, Oran, Skikda, Annaba, Tlemcen et Tizi-Ouzou, concernant la wilaya d'Alger constitué de quatre lignes téléphériques avec une capacité nominale de 44000 places par jour, d'une vitesse de 6m/s.

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.



Carte n08: localisation des stations téléphériques à Alger. **Source :** BERCHACHE R. et BAOUNI T. Op.cit.p.4.

II.4.L'impact de transport sur le rendement touristique :

Le secteur de transport est très diversifié et très étendu utilisant ainsi différentes modes de soutien à la croissance et de vecteur clé de la tertiarisation de l'économie. Ce secteur en Algérie est en plein changement, connaît de nombreux projets qui ont déjà été réalisés et en cours de réalisation. Dans le rôle de faire de ce secteur un secteur plus efficace et plus performant dans sa contribution au développement économique du pays.

La stratégie sectorielle a pour objectifs de développer l'offre de transport ainsi l'offre touristique afin de :

- Satisfaire les besoins de mobilité des personnes et des biens.
- Améliorer la qualité de service par la réduction des temps de parcours.
- Répondre aux besoins logistiques des opérateurs économiques.
- Assurer un développement tout en privilégiant l'inter-modalité des différents modes de transport.
- le développement de secteur touristique qui induit le développement économique.

Chapitre 01 : État de lieux du tourisme et le déplacement des touristes en Algérie.

Conclusion :

L'Algérie regorge de diverses richesses touristiques, avec la prise de conscience de l'importance des développements pour le pays, des effets à la fois dynamisant et entraînant sur les autres secteurs, l'activité touristique en Algérie fait preuve d'un dynamisme réel, bénéfique à l'économie du pays, ce dynamisme provient de plusieurs potentialités qui permettent l'ancrage et le développement du secteur de tourisme et encourager l'activité touristique dans notre pays. Concernant le transport, ce secteur occupe une place importante dans l'économie et le développement de notre pays, et a connu ces dernières années un développement remarquable, par la réalisation de nouveaux modes de transport (le tramway, le métro et le transport par câble), qui assure non seulement les déplacements des citoyens entre les différentes régions, mais aussi les déplacements des touristes.

Mais malgré les dispositifs législatifs et réglementaires et tout ce qui a été fait à ce jour, les secteurs du tourisme et du transport présentent quelques déficits, ainsi qu'une non-coordination entre ces deux secteurs. Ce qui freine la complémentarité entre eux.

Chapitre 02 : Analyses, évaluations et recommandations

Introduction :

L'analyse de la ville doit s'appuyer sur une approche dynamique qui permette de comprendre les mécanismes de réorganisation permanente de la mobilité des touristes et le rapport entre les deux secteurs ; le tourisme et la mobilité. Cette analyse nous permettra d'identifier les caractères fondamentaux, mettre en évidence ses points forts et faire ressortir les problèmes à corriger pour arriver enfin à conclure sur les premières orientations à envisager.

A travers ce chapitre, nous allons procéder à l'énumération ainsi que le classement des problèmes liés à la mobilité des touristes à la ville de Bejaia ; c'est à dire des facteurs limitant la complémentarité entre la mobilité et le tourisme et qui freine le développement de l'activité touristique.

Afin de fournir les conditions à une mobilité efficace et aisée pour les touristes, intégrées à une offre globale, compétitive, cohérente, homogène et de qualité et rend Bejaia une principale destination choisie par les touristes.

1. Le choix de la méthode d'analyse :

Nous avons eu recours à la méthode d'analyse dite AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces) Pour pouvoir comprendre l'état actuel de la mobilité des touristes dans la ville de Bejaia, c'est-à-dire dresser un diagnostic de l'état actuel. Une telle méthode permet de mettre en évidence les atouts et les faiblesses du site et d'identifier les opportunités et les menaces présentes à l'extérieur, dans le contexte où l'on opère. Afin de déterminer l'approche stratégique la plus appropriés et d'établir en conséquence les politiques et les actions à mener pour renforcer les leviers de développement de la mobilité touristique, Il s'agit d'aborder le développement du tourisme sous l'angle de la mobilité.

2. Présentation de la méthode d'analyse SWOT :

La méthode SWOT L'expression équivalente en langue française est « **Atouts Faiblesses Opportunités Menaces** » soit l'analyse AFOM, C'est le résultat d'une étude menée par ALBERT.S.HUMPHREY en 1960 (Stanford University's), est un outil de diagnostic parmi les outils plus fréquemment utilisés. Elle permet de repérer les facteurs qui ont une influence stratégique sur le territoire. Conduire une analyse SWOT consiste à effectuer deux analyses. Une analyse externe, qui identifie les opportunités et les menaces présentes dans l'environnement. Une analyse interne, qui identifie les forces et les faiblesses du domaine d'activité stratégique. C'est la confrontation entre les résultats du l'analyse externe et ceux du l'analyse interne qui permet de formuler des options stratégiques et des actions gagnantes. Aujourd'hui devenue un outil universel d'aide à la décision, elle permet d'une part, d'évaluer une situation afin de prendre les bonnes décisions pour l'améliorer, et de fournir des options stratégiques.

3. La mise en œuvre de l'analyse SWOT :

On commence à déterminer le niveau d'analyse « la ville de Bejaia », puis identifier et étudier les quatre facteurs et enfin mettre en relation les facteurs et en faire la synthèse, ce qui correspond à établir la matrice de croisement. Donc synthétiser les caractéristiques de la ville de Bejaia et de son environnement direct et de faire ressortir les éléments principaux qui aideront à construire des stratégies d'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité des touristes dans la zone d'étude. L'analyse est divisée en fonction de 05 thématiques:

- Le transport et infrastructure routière.
- Le transport et infrastructure ferroviaire.
- Le transport et infrastructure maritime.
- Le transport et infrastructure aérienne.
- Les potentialités touristiques et le déplacement vers les lieux touristiques.

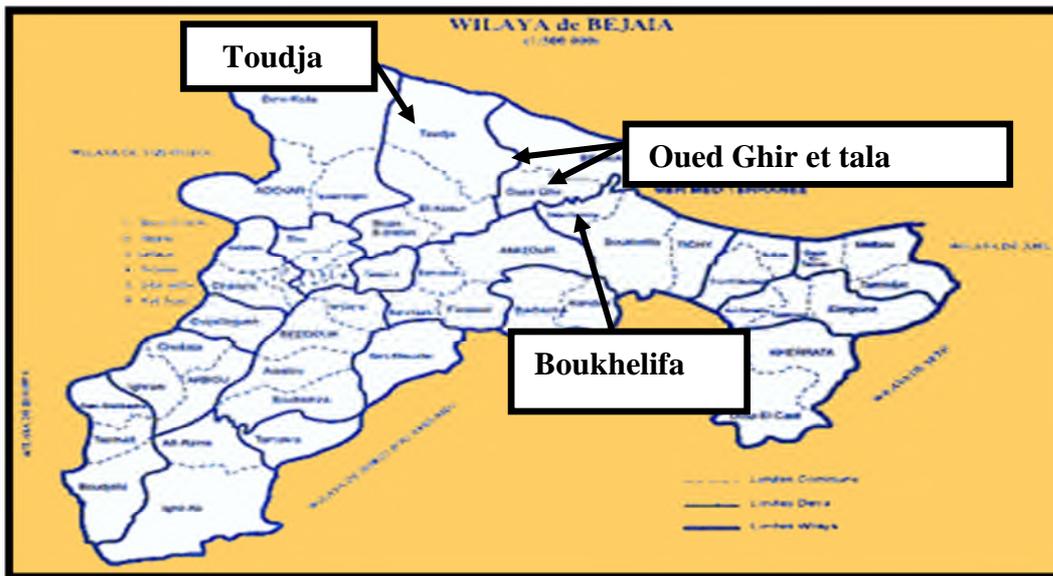
3.1. Choix de niveau d'analyse :

3.1.1. Présentation de la ville de Bejaia :

Bejaïa est appelée aussi Bgayet en kabyle (berbère), en français Bougie, est une ville située en bordure de la mer Méditerranée, et située au nord de l'Algérie à 250 kilomètres à l'Est de la capitale Alger. Elle est le chef-lieu de la wilaya de Bejaia et la Daïra de Bejaia. Occupe une surface de 120.25 Km².



Carte n 09: Situation à l'échelle nationale. **Source :** Google image.



Carte n10 : Situation à l'échelle régionale. **Source** : Google image.

3.2. Identification et étude des 4 facteurs (analyse interne et externe) :

3.2.1. le transport et infrastructure routier (transport en commun, taxi, vélo et voiture individuel) :

3.2.1.1. Force :

- La ville de Bejaïa occupe une situation plus stratégique sur le réseau routier national, Elle est implantée au carrefour de quatre routes nationales.
- La ville a pu se mettre en liaison directe avec d'autres agglomérations, avec un flux important par :
 - RN 26 et RN 74: (Bejaïa- Bouira)
 - RN 12 : (Bejaïa avec les autres wilayas du centre Tizi Ouzou) en passant par les deux communes: Oued-Ghir et El-Kseur. C'est l'axe le plus fréquenté.
 - RN 24 : (Bejaïa – Tizi Ouzou) en passant par la commune de Toudja. À cause du paysage magnifique le long de cette route en bordure de la mer, elle draine un flux important durant la saison estivale mais elle est aussi très peu fréquentée en hiver.
 - RN 09 : (Bejaïa _ Sétif et jijel) relie Bejaïa à Sétif et Jijel en passant par 03 communes: Tala-Hamza, Boukhlifa et Tichy. Cette route est un axe très fréquenté mais surtout saturé en été.
 - La RN N° 75 : relie la commune de Tala Hamza à la wilaya de Sétif. démarre au niveau de carrefour d'Ireyahen, un point de jonction avec la RN N° 09.

Chapitre02 : Analyses, évaluations et recommandations

- la ville de Bejaia constitué d'une gare routière qui se situe au niveau de l'entrée Est de l'agglomération qui fonctionne depuis Mai 2001.
- réseau routier bien structuré et maillé qui constitue la principale connexion que ce soit interne ou externe avec les différents destinations.
- les bus de la régie communale des transports urbains « ETUB » sont soumis à un circuit de destinations et à des horaires fixes et surtout à un meilleur service.

Liaison	Nombre de lignes	Nombre de bus	Nombre de places
RN 09 et 43	33	177	3523
RN 75	18	121	3312
RN12	52	189	1265
RN74 et 26	15	114	2140
RN 24	02	19	298
Totale	120	620	10538

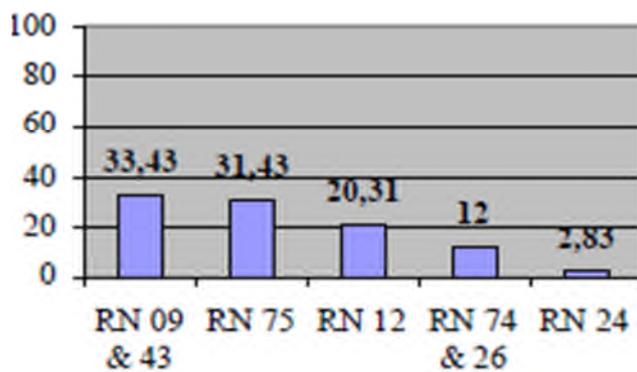
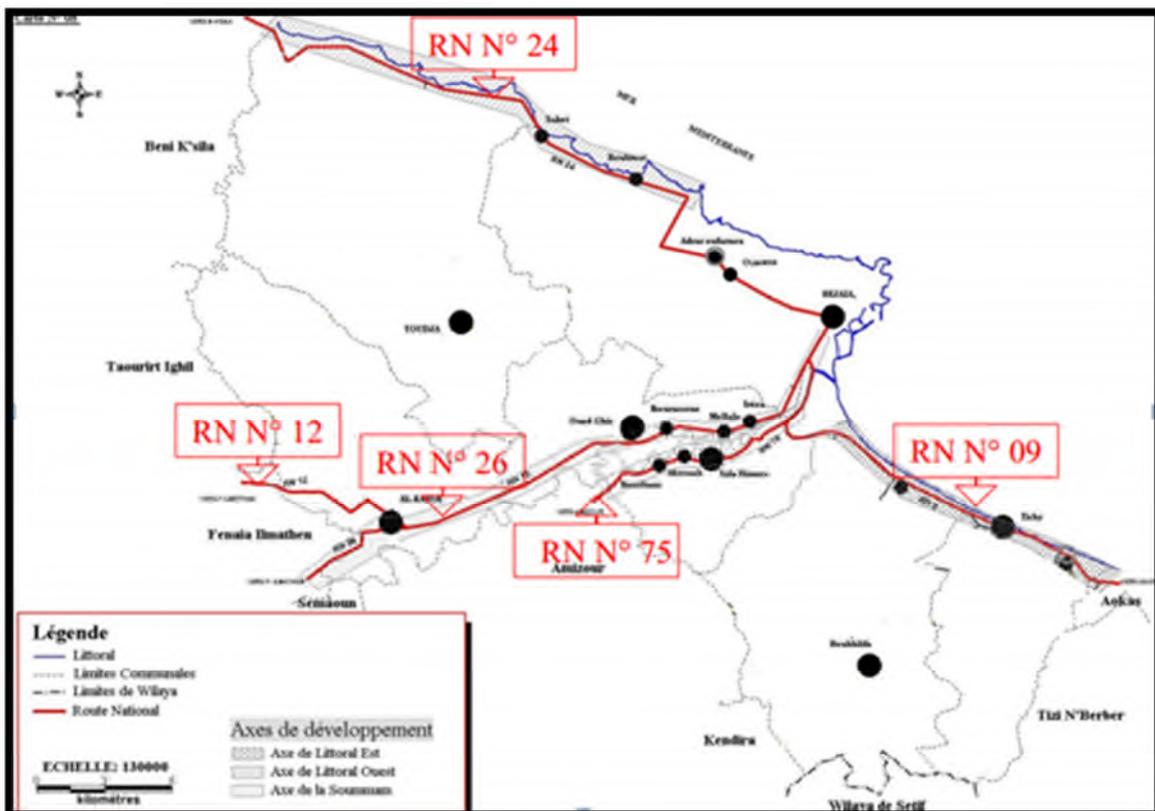


Tableau & graphe n01: Flux de la circulation routière de voyageurs.

Source : Direction des transports de la Wilava de Beiaia. 2011.



Carte n11: Aboutissement des principaux axes routiers au niveau de l'agglomération. **Source :** Institut national de cartographie.



Carte n12: Accessibilité régionale et flux de la circulation des voyageurs. **Source :** PDAU intercommunal, bureau d'étude axxam.

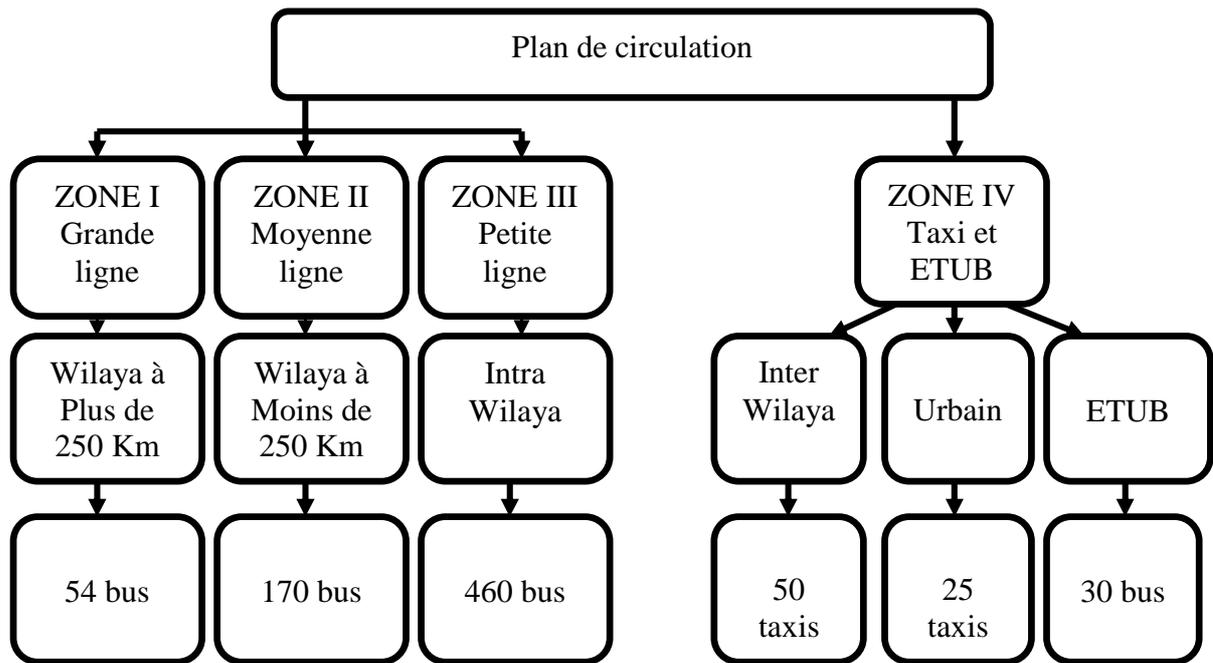


Figure n 04: Plan de circulation au niveau de la gare routière. **Source:** direction de transport 2014.

3.2.1.2. Faiblesses:

- la ville de Bejaia se caractérise par un réseau routier accidenté avec un manque de fluidité et la saturation quotidienne des routes, la difficulté d'accès et de circulation à l'intérieur de l'agglomération.
- le réseau d'accessibilité terrestre à la ville est relativement dense.
- les contraintes de stationnement au niveau des arrêts
- la concurrence souvent déloyale entre les opérateurs.
- la tarification non adaptée.
- Les difficultés de circulation peuvent s'expliquer par :
 - La vétusté et la taille inadaptée du réseau routier.
 - La faible diversité des modes de circulation routière ainsi que leur répartition inégale dans l'espace (les bus et les minis bus ainsi que les taxis avec un nombre très limité).
 - La dominance du parc de véhicule par le secteur privé
 - La circulation la plus dense se concentre au niveau des boulevards principaux. Or, ces derniers convergent presque vers une zone commune au niveau de l'axe de la Liberté (Naceria) et du centre ancien que représente Sarrasine (37,97 %). la rue de la Liberté en prolongement avec la partie basse de l'ancien tissu colonial, et le carrefour Amriw en prolongement avec le boulevard Karim

Chapitre02 : Analyses, évaluations et recommandations

Belkacem (19.96 %). Mais aussi à un degré moindre au niveau des quartiers Targua Ouzemour, avec 16,41 % des flux.

- l'inexistence des lignes de transport vers les sites naturels montagnard.
- la gare routière reste insuffisante pour le millier d'autobus arrivant.
- Les transporteurs qui sont affiliés à trois syndicats différents à savoir, l'UNAT, UGCCA et ONTA ne sont soumis à aucune réglementation, désorganisation et la mauvaise qualité de service quelle offre aux voyageurs (horaires de passage aléatoires, Conditions médiocres de transport...).
- le service limité des taxis et sa répartition inégale dans la ville avec les prix élevé qui empêche leurs utilisations.
- absence d'abris de bus et des espaces de stationnements.
- l'inexistence d'une relation entre le réseau routier avec les autres modes d'accessibilité très actifs, le port et l'aéroport.
- l'insuffisance des moyens de transports modernes pour desservir la ville ou pour la relier aux différents lieux (tramway, téléphérique....)
- Peu d'intégration entre les réseaux: information, horaires, tarification, ...
- Aucune culture cyclable et pratique du vélo, Absence de services pour les cyclistes (location, réparation, entretien).
- inexistence d'infrastructures cyclables sur les voiries.
- L'utilisation de l'automobile pose des questions en termes de circulation et de déplacement : saturation de la voirie, Saturation des espaces au détriment des autres usagers (vélos, piétons), nuisances variées (bruit, pollution...), dégradation des espaces.
- les désagréments liés à l'utilisation de la voiture changent progressivement le regard sur stationnements, congestions, sécurité...

Communes	Taxi	
	Nombre	Stations
BEJAIA	380	22

Tableau n07 : taxis de la ville de Bejaia. Source : Direction de transports 2015

Itinéraire	Nombre de véhicules	Nombre De place	Longueur En Km	Nombre d'arrêts	Taux / Places (%)
Sidi Ahmed → Naciria → Sarrasine	16	317	5	5	6,70
Tizi → IghilOuazoug → Sarrasine	14	440	7	9	9.30
Iheddaden → Naciria → Sarrasine	7	238	6	14	5.03

Chapitre02 : Analyses, évaluations et recommandations

IghilOuazoug → 4 chemins → Sarrasine	3	68	7	9	1.44
Takléat → Aamriw → Sarrasine	14	1176	5	9	24.85
Tobbal → Polyclinique → Amkhokh	14	373	5	6	7.63
Polyclinique → Sidi Ouali → Hôpital F. F	18	361	5	6	7.63
IheddadenOufella → Aamriw → Sarrasine	1	11	8	8	0.23
Sidi Ahmed → Aamriw → Université	8	153	7	4	3.23
Cité douanière → 4 chemins → Sarrasine	27	354	4	7	7.48
Sidi Ali Labhar → 4 chemins → Sarrasine	4	118	5	5	2.49
IghilOuazoug → Aamriw → Sidi Ahmed	8	148	7	10	3.13
IghilOuazoug → Aamriw → Université	4	88	5	3	1.86
IghilOuazoug → Aamriw → Bd Amirouche	5	110	6	8	2.32
Université → Aamriw → Bd Amirouche	14	398	4	5	8.41
Sidi Ahmed → Naciria → Bd Amirouche	19	380	6	6	8.03
Totaux	176	4733	92	114	100.00

Tableau n 08 : Réseau du transport intra-urbain. **Source** : PDAU, 2005 (Plan Directeur d'Aménagement Urbain).

- **Le téléphérique Brise de mer-Gouraya** : relier la mer et la montagne et desservir sur son passage les quartiers Mangin et Sidi Bouali.
- **Le téléphérique Iheddaden –Tizi** : qui permettra de désenclaver tous les quartiers entre cette zone.
- L’inscription de l’étude de faisabilité d’un réseau de tramway pour l’agglomération de Bejaïa ; (2015-2019), sera intégré dans les voies qui parcourent la ville de Bejaia afin de relier les principaux quartiers de la ville. Il sera réalisé suivant un trajet parallèle au réseau des bus.



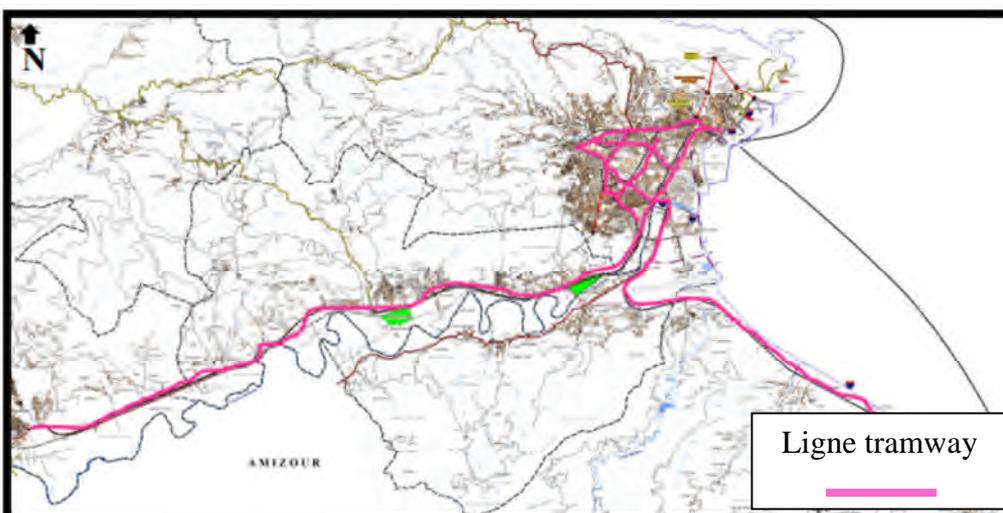
LEGENDE:

Lekhmis-Gouraya

Brise de mer-Gouraya

Iheddaden-Tizi

Carte n14 : les lignes téléphériques.
Source : PDAU avec traitement auteur.



Carte n15: Carte représentative de la ligne de tramway.
Source : le PDAU intercommunal.

3.2.1.4. Menace :

- Le désordre et l'insécurité du réseau routier.
- Croissance du nombre de deux roues motorisés suite à l'augmentation des coûts liés à l'usage de la voiture (insécurité routière, nuisances sonores).

3.2.2. Le transport et infrastructure ferroviaires :

3.2.2.1. Atouts :

- L'existence de la plus importante gare ferroviaire au niveau de la ville de Bejaia en plein centre-ville.
- La région de Bejaïa dispose d'une seule voie ferrée d'une longueur de 90 km, qui relie Bejaia avec Alger et qui traverse toute la vallée de la Soummam, par Béni Mansour.
- Elle dispose de 9 gares implantées tout au long de la vallée de la Soummam.

3.2.2.2. Faiblesses :

- Le transport ferroviaire est peu utilisé dans la région en raison de l'offre très limitée et de la mauvaise qualité du service fourni (lenteur du train, absence du confort et de la sécurité, absence de services dans le train...).
- Il représentait dans les années 80 le plus important trajet Alger- Bejaia en assurant l'essentiel du trafic des voyageurs. Aujourd'hui, son rôle est réduit au minimum de desserte.
- un faible taux de desserte que le chemin de fer occupe aujourd'hui, seulement 166 867 Voyageurs en 2015.

3.2.2.3. Opportunités :

- la délocalisations pour l'agrandir, Réhabilitation et modernisation des installations ferroviaires de la ligne Beni Mansour et Bejaïa ainsi que son électrification tout en suivant les prescriptions du plan national de modernisation du secteur ferroviaire.
- Etude de dédoublement de la ligne ferroviaire Beni Mansour/Bejaïa.
- L'augmentation de la vitesse de service jusqu'à 160 Km/h et réduire ainsi le temps de parcours.

3.2.2.4. Menace :

- Les nuisances sonores.
- Un chemin de fer quasiment à l'abandon.

3.2.3. Transport et infrastructure maritime :

3.2.3.1. Atouts :

- Bejaia a l'avantage de posséder un accès maritime, le statut de port de transit en méditerranée dans ce qui est considéré comme « les autoroutes de la mer ».

3.2.3.2. Faiblesses :

- gare maritime connaît des flux importants durant la saison estivale, engendrant des désagréments (encombrements, files d'attente, congestions de la circulation...)
- dans le port, existe seulement deux modes de déplacement des voyageurs après débarquement, taxis et véhicule individuel. En dépit de sa proximité, le train reste en marge à cause de son emplacement plutôt discret.
- L'offre du transport maritime est très limitée, représentée par la seule ligne Bejaïa-Marseille et monopolisée par l'Entreprise nationale de transport maritime de voyageurs.
- La gare maritime est un hangar vide avec aucune commodité offerte aux passagers.
- inexistence de l'emplacement spécial a pour accueillir les paquebots de croisière les yachts.
- le manque de capacité d'accueillir un nombre important de passager.

Passagers Embarquées	Passagers Débarquées	TOTAL
7 463	6 135	13 598

Tableau n9 : Trafic passagers (Ligne Bejaia - Marseille). **Source** : annuaire statistique 2015.

année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015
NBR de Passagers	38140	30336	26957	38459	42945	52158	46006	34661	30567	27732	23281	14810	13 598

Tableau n 10 : Evolution de nombre de passagers entre2001et 2015. **Source** : annuaire statistique EPB 2015.



Figure n05 : Image une longue foule de véhicule dans Le port de Bejaia.
Source : annuaire statistique EPB 2013.

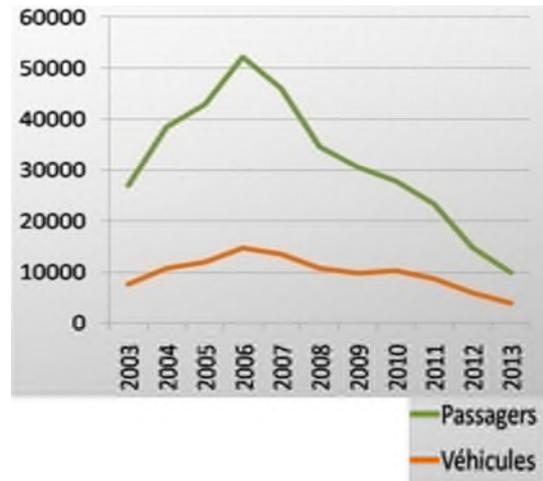


Figure n06 : Evolution de trafic passager et véhicules entre 2003 et 2013. **Source :** annuaire statistique EPB 2013.

3.2.3.3. Opportunités :

- Travaux de réalisation de la nouvelle gare maritime pour l'amélioration des conditions de transit des passagers, les travaux de réalisation d'une nouvelle gare maritime qui est en cours.
- La concrétisation du projet pilote d'Autoroute de la Mer entre Bejaia et Marseille ; projet dont l'objectif est de développer le transport de bout en bout et fluidifier les échanges sur l'axe « Marseille – Bejaïa ».
- réaménagement du vieux port de Bejaia en port de plaisance.

3.2.3.4. Menace :

- le port fait de Bejaia un pôle économique, mais le transport de poids lourd empêche la circulation de transport légère de circuler.
- Des risques au niveau du port, envasement des bateaux à cause de la petite profondeur.
- Les voyageurs et les marchandises dans le port se partagent tour à tour le même quai d'embarquement et les formalités se déroulent dans un hangar inadapté.

3.2.4. Transport et infrastructure aérienne :

3.2.4.1. Atouts :

- L'aéroport Abane Ramdane de Bejaia est implanté à 5km au Sud-est de la ville de Bejaia.
- une situation permet à la ville de disposer d'une importante accessibilité sur les deux plans, international et national.

Chapitre02 : Analyses, évaluations et recommandations

- la piste et l'aérogare ont été remises à nouveau en 2007, par l'extension et le réaménagement intérieur de l'aérogare.
- l'aéroport international qui permet la desserte vers quelques villes Algérienne et vers les principales villes françaises et belges.
- desservi par différentes compagnies en l'occurrence la compagnie nationale Algérienne Air Algérie, d'autres compagnies aériennes comme Aigle Azur et Tassili Airlines, qui sont destinées pour des villes Algériennes (Alger, Oran, Hassi-Messaoud, Biskra et Hassi R'Mel) et des villes Françaises (Paris, Lyon, Marseille) ainsi que la ville belge Charleroi.
- la présence de deux modes de transports des voyageurs demeurent le bus et le taxi qui permettent la liaison de l'aéroport avec le centre-ville.
- La présence de la RN09 ne profite pas qu'à la ville de Bejaia car pratiquement l'aéroport est situé sur le point de départ de cette dernière vers Sétif et Jijel. C'est plus une desserte régionale que locale.
- une situation à proximité de la ligne de chemin de fer.
- l'aéroport contient :
 - Parking pour 04 aéronefs: 256 ml x 96 ml = 24 576 m²
 - Aviation légère : 03 postes
 - Aérogare : 250 passagers / jours (trafic actuel)
- il est fréquenté par un nombre de passagers très important.

International				Intérieur			
Arrivée		Départ		Arrivée		Départ	
Passagers	Vols	Passagers	Vols	Passagers	Vols	Passager	Vols
103 407	943	109 555	981	43 222	796	44 993	756

Tableau n11 : nombre de passagers à l'aéroport pour l'année 2015.
Source : Direction des transports 2015.

3.2.4.2. Les faiblesses :

- L'aéroport ne dispose en fait que d'une capacité d'accueil maximale de 500 000 passagers/ an selon la direction de l'aéroport, alors que sa capacité de traitement moyenne est équivalente à environ 240 000 passagers/ an, Ce faible taux de traitement oblige pendant les périodes d'affluence, les derniers passagers à revenir le lendemain afin de récupérer leurs bagages.
- l'aéroport a été réalisé en 1982 sur le reste d'un petit aérodrome légué de l'époque coloniale, ses moyens étaient limités aux équipements de première nécessité.
- L'équipement dont dispose l'aéroport est limité à sa fonction de lieu de transit alors qu'un aéroport moderne doit offrir toutes les commodités d'un espace d'échange, de convivialité et de confort mais ne possède pas réellement le statut d'un aéroport international, il est confronté le plus souvent aux insatisfactions des passagers.
- l'absence de liaisons performantes entre les aéroports, le centre ville, les pôles touristiques périphériques ainsi qu'entre le train et l'aéroport malgré leurs proximités.
- Son infrastructure est celle d'un petit aérodrome de province, elle est inchangée depuis son ouverture internationale, elle est inadaptée à la dynamique des flux drainés. Sa piste d'envol d'une longueur de 2400 m et de 45 m de large est trop courte et ne permet pas de recevoir les avions gros-porteurs.
- l'inconfort dû au manque de traitement de l'information, Ce qui empêche d'offrir à Bejaia une accessibilité plus attractive des flux de voyageurs, en particulier de touristes et d'hommes d'affaire étrangers.
- La répartition des agences de voyage montre la concentration la plus importante au niveau de la partie basse de la ville coloniale, avec 5 agences, soit 0.40 agences/1000 habitants, et une faiblesse de représentation dans le nouveau tissu avec seulement 2 agences de voyages donc 0.08 agences / 1000 hab.
- L'offre de transport aérien demeure aussi limitée (quatre lignes internationales qui relient Bejaïa à quatre aéroports: Paris, Lyon, Marseille et Charleroi. Cette offre est entre les mains de trois compagnies, deux nationales (Air Algérie et Tassili Airlines) et l'autre française (Aigle Azur), Ces trois compagnies qui détiennent le marché imposent leurs prix (cherté de billets) et ne fournissent pas d'efforts pour améliorer leurs services (ponctualité, confort, services...), ce qui constitue un handicap pour le développement du tourisme dans la région.

3.2.4.3. Opportunité :

- La direction de l'aéroport a affirmé dans ses déclarations de presse l'urgence de son extension et l'ouverture des nouvelles lignes dont le besoin se fait de plus en plus sentir chaque année.
- l'appel d'offre de l'extension de la piste d'atterrissage et de l'aérogare a été lancé, le réaménager a fin de pouvoir recevoir 2 millions de voyageurs /année.
- Le renforcement des Infrastructures de 31 plates-formes aéroportuaires dont celle de Bejaia qui permettra de répondre au mieux aux besoins des usagers du transport aérien tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

3.2.4.4. Menace:

- le manque de traitement de l'information, Ce qui empêche d'offrir à Bejaia une accessibilité plus attractive des flux de voyageurs, en particulier de touristes et d'hommes d'affaire étrangers.

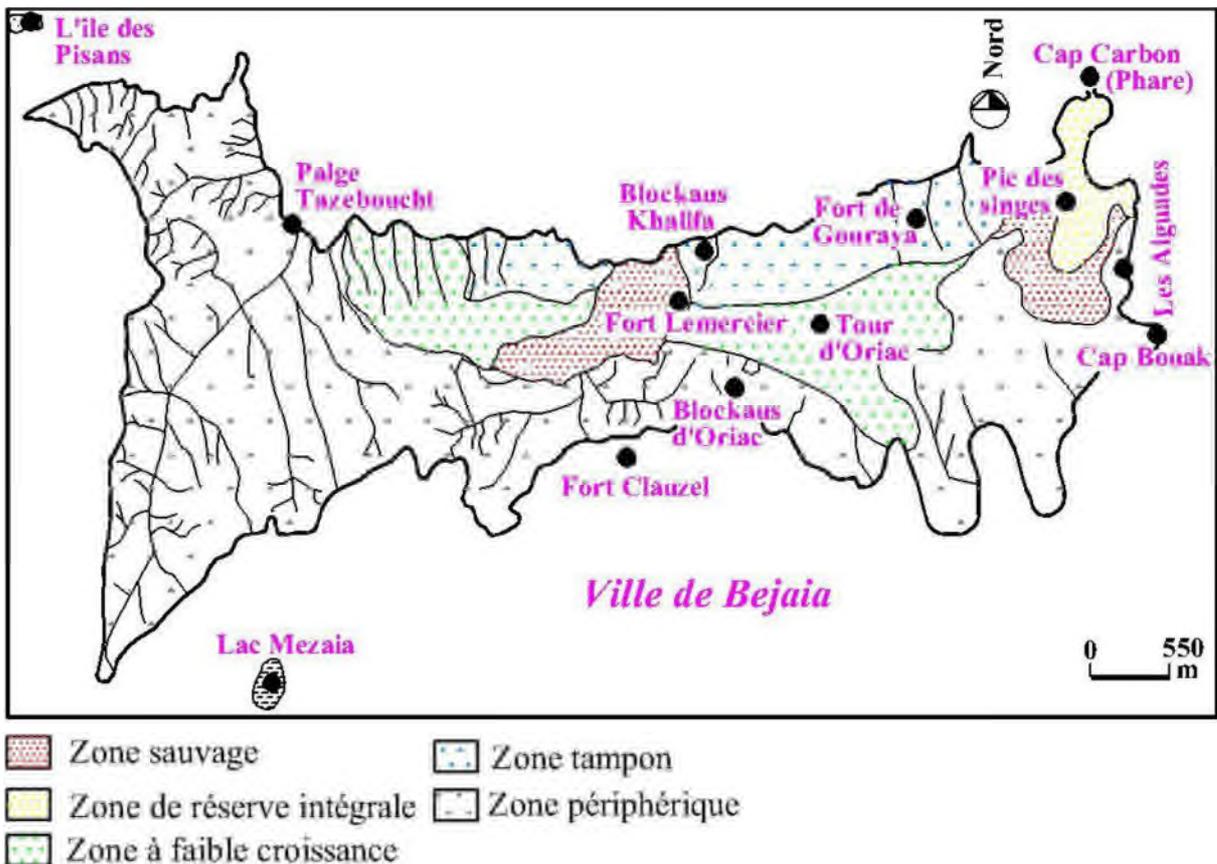
3.2.5. Les potentialités touristiques et le déplacement vers les lieux touristiques :

3.2.5.1. Atouts :

- Le tourisme est un facteur de développement économique indéniable.
- Une situation géographique stratégique centrale.
- la ville datant des périodes phénicienne et romaine dont subsistent encore quelques vestiges, flanquées au beau milieu d'un paysage façonné par la mer, la montagne, la plaine et une faune et flore diversifiée.
- Une notoriété très marquée et très riche.
- Des climats méditerranéennes et les températures sont adoucies sur le littoral (hivers doux, été chaud) qui permettent l'étalement de la période touristique sur l'ensemble de l'année.
- Un riche patrimoine historique marqué par la présence d'un patrimoine archéologique de grande valeur reconnu depuis l'antiquité comme témoin de diverses civilisations.
- Un important patrimoine religieux.
- La montagne de Gouraya qui est institué par décret datant de 1983 en tant que parc national à vocation touristique. S'étalant sur une superficie de 2080 hectares, qui réunit l'ensemble des sites naturels d'une haute valeur paysagère, tels que le mont Gouraya, le cap Carbon, les Aiguades, le pic des Singes, et le site sauvage de la côte ouest. Elle englobe également une bande de la partie nord de la ville, ainsi que le lac Mezzaia situé à la jonction du boulevard Krim Belkacem avec la rue Hassiba ben Bouali.
- Une mise en tourisme du patrimoine naturel respectueux de l'environnement (PNG).

Chapitre02 : Analyses, évaluations et recommandations

- Un patrimoine paysager de grande renommée et de nombreux sites patrimoniaux remarquables.
- la présence des éléments naturels et urbains exceptionnels prônant à Bejaia un caractère pittoresque et culturel est une aubaine à considérer dans la perspective d'une mise en tourisme vouée à la découverte et à la culture de l'histoire locale.
- la prédominance de la ville de Bejaia en matière d'offre culturelle touristique et de loisir. (Musées, théâtres, bibliothèques, cinémas, etc.), Avec ses 10 sites historiques les plus connus, elle englobe la moitié de toute la wilaya. En fait, il apparaît que la ville de Bejaia et sa région est le seul site qui allie potentialités naturelles et découverte culturelle.
- une importante capacité d'hébergement pour accueillir le flux de touristes qui se déverse sur Bejaia durant la saison estivale et même en hiver avec des structures d'hébergements variées.
- l'existence d'un nombre important de monument et site à grande valeur historique à la vieille ville.
- l'existence de quelques associations touristiques qui sont des organisations regroupant des intervenants qui animent le secteur touristique et œuvrant pour une meilleure coordination et une coopération entre les différents acteurs.



Carte n16: Plan global du parc national de Gouraya. **Source :** Centre d'information du parc national du Gouraya.

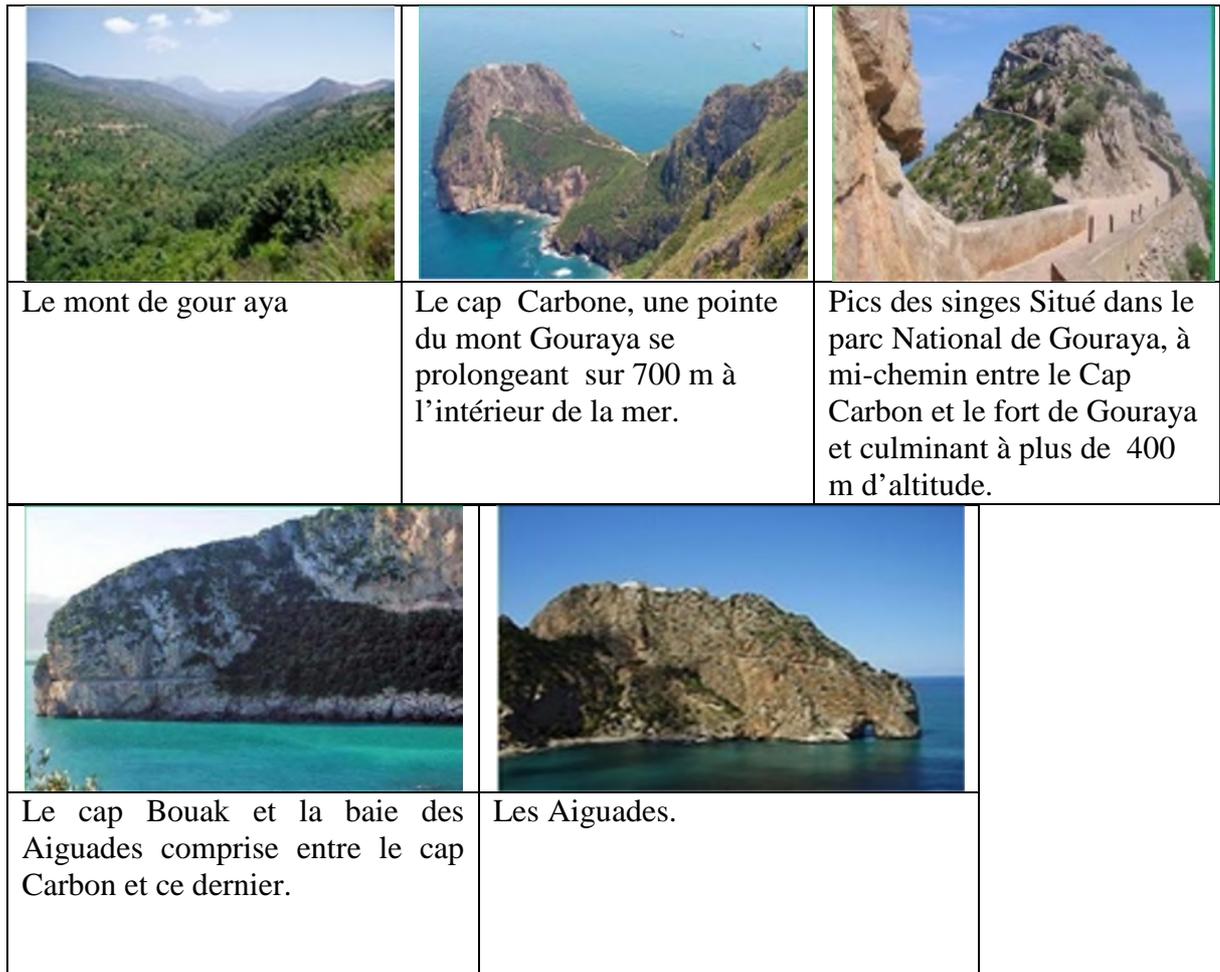
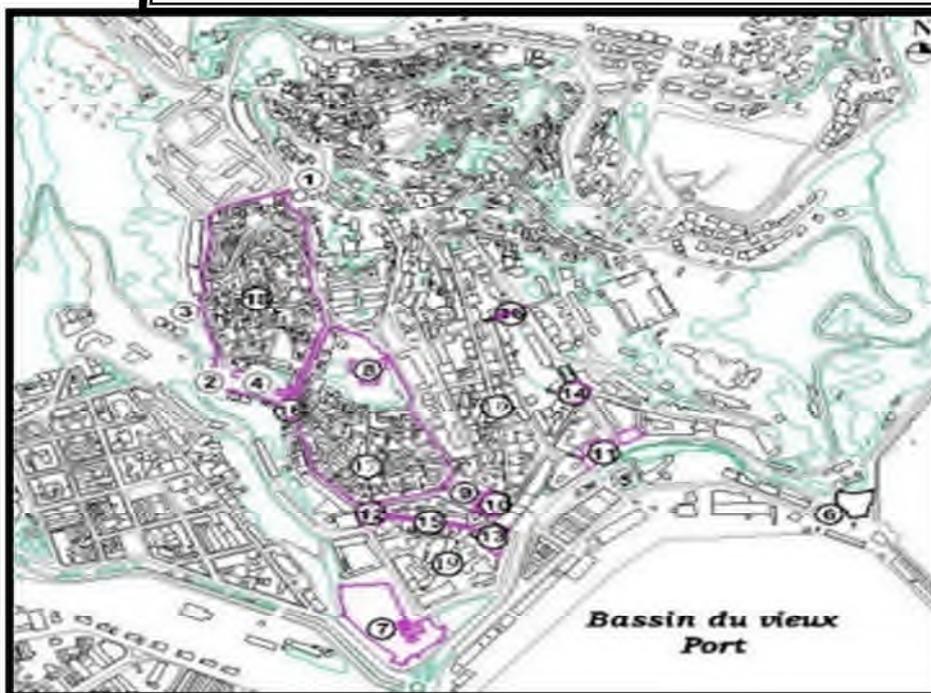


Figure n07: images des sites et des vestiges touristiques à Bejaïa.
Source : auteur 2017.



- ① Citernes romaines
- ② La porte Fouka
- ③ Vestige de la muraille
- ④ Mosquée Sidi Soufi
- ⑤ Bab E l Bahr (porte Sarrasine)
- ⑥ FORT Abd El-Kader
- ⑦ La Casbah
- ⑧ Fort (Bordj) Moussa
- ⑨ La mosquée Sidi El-Mouhoub
- ⑩ La place Lulumba
- ⑪ La place de la Marine
- ⑫ La place de l' Arsenal
- ⑬ la place de Gueydon
- ⑭ Place Frères Bouchafa
- ⑮ La rue piétonne (Ben M'hidi)
- ⑯ La place de la république (Ex. place Phillipe)
- ⑰ Le quartier juif (Keramano)
- ⑱ Le quartier Beb El-louze
- ⑲ Le quartier français

Carte n17 : Localisation des sites et monuments historiques de la vieille ville de Bejaia. **Source :** Extrait du plan de l'APC de Bejaia.

Catégorie Monuments					
	Antique	Médiévale	Espagnole	Turque	Française
Reste de l'enceinte		•			
Casbah		•			
Porte de la mer		•			
Porte Fouka		•			
Kouba de Sidi Touati		•			
Fort Moussa (Barral)			•		
Réserve romaine	•				
Cippe romain	•				
Mosquée de la Casbah		•			
Minaret de Sidi Soufi		•			
Sites naturels	Corniche de Bejaia		Le parc Gouraya		Bois sacré

Tableau n12: Partie du tableau de classification des sites et monuments historiques extraite et reprise du programme d'actions prioritaires du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, 2004.

Source : Direction de tourisme et artisanat

1. Hôtels classés:

COMMUNE	PUBLICS			PRIVE			TOTAL		
	Nbre d'hôtels	Nbre de chambres	Nbre de lits	Nombre d'hôtels	Nbre de chambre	Nbre de lits	Nbre d'hôtes	Nbre de chambre	Nbre de lits
BEJAIA	0	0	0	16	555	988	16	555	988

2. Hôtels non classés :

COMMUNE	PUBLICS			PRIVE			TOTAL		
	Nbre d'hôtels	Nbre de chambres	Nbre de lits	Nombre d'hôtels	Nbre de chambre	Nbre de lits	Nbre d'hôtes	Nbre de chambre	Nbre de lits
BEJAIA	//	//	//	6	317	603	6	317	603

3. Etablissements destinés à l'hôtellerie :

COMMUNE	PUBLICS			PRIVE			TOTAL		
	Nbre d'hôtels	Nbre de chambres	Nbre de lits	Nombre d'hôtels	Nbre de chambre	Nbre de lits	Nbre d'hôtels	Nbre de chambre	Nbre de lits
BEJAIA	//	//	//	7	198	325	7	198	325

4. Les zones d'expansion touristique (ZET) :

Désignation de la Z.E.T.	Commune	Superficie par décret (has)	NATURE JURIDIQUE DES TERRAINS		
			Domaines de l'État(HA)	Propriétés privées (HA)	
Gouraya Sud-Est	Bejaia	134	/	/	/
Adrar Imoula		62	0,5750	25,8750	53,125
Boulimat		74	0,2646	/	35
Pointe des moules (Saket)		52	/	/	/

Tableau n13 : Présentation de l'offre hôtelière et touristique. Source : Direction du tourisme

Nom de l'agence	Catégorie	Service
ONAT	/	Billets, omra, visa
TVA/TCA	A ¹	Billets, omra
BEJAÏA TOURS	A	Billets, organisation des excursions
SARRASINE TOURS	A	A Billets, guides touristiques, Saisie les hôtels, visa, assurance le voyage
SALDAE VOYAGE	B	Billets, organisation des excursions
SIRIUS STAR TRAVEL	B	/

¹ La **catégorie A** : Destiné aux agences de tourisme et de voyages qui désirent activer principalement et/ou Exclusivement dans le « tourisme national » et le « tourisme réceptif ».

Chapitre02 : Analyses, évaluations et recommandations

ZIGUADES –TOUR	B ²	/
KABYLIE VOYAGES	A	/
Gouraya Tours	B	Billets

Tableau n14 : les agences de voyage et de tourisme de la ville de Bejaïa.

Source : Direction du Tourisme et de l'Artisanat 2015.

Association	Service
Association protection et développement du patrimoine et du tourisme Djoua.	Préservation du patrimoine touristique a Djoua.
Association club de tourisme « SOUMMAM »	/

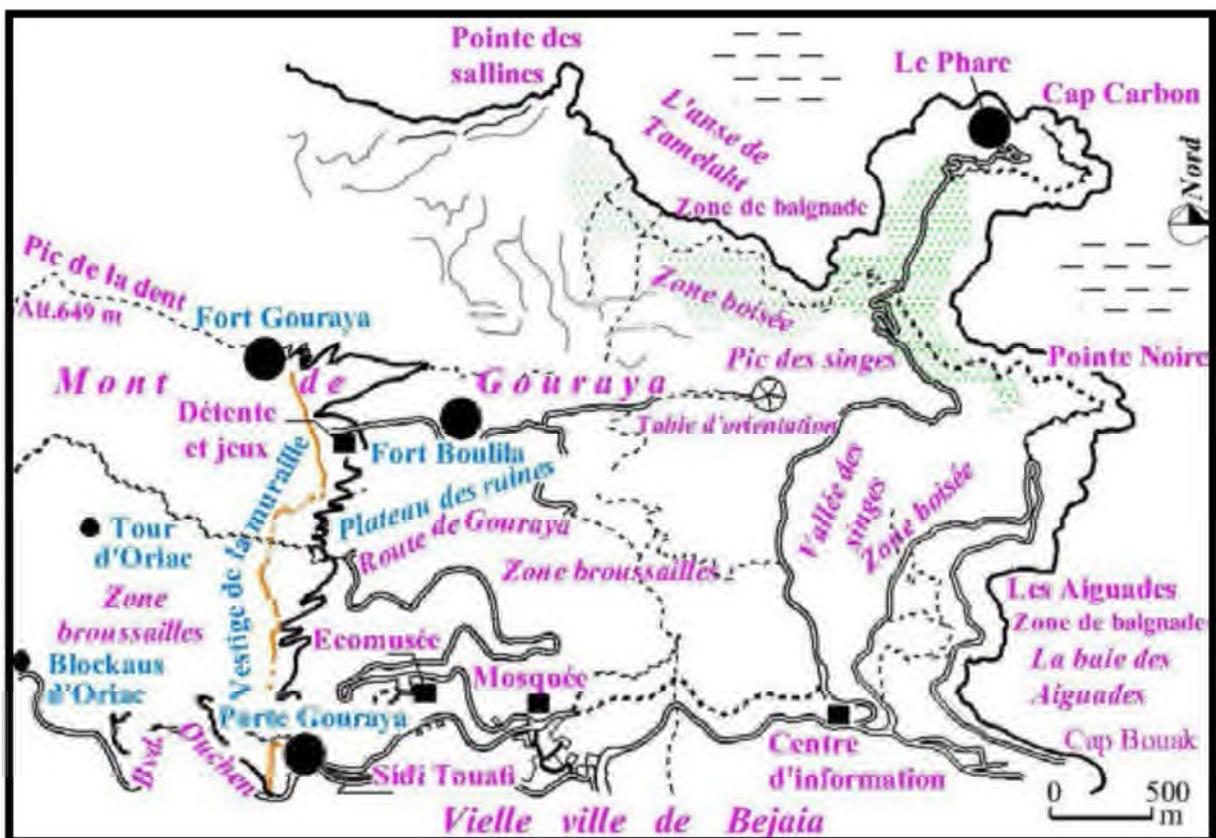
Tableau n15: association ville de Bejaia. **Source** : Direction du Tourisme et de l'Artisanat 2015.

3.2.5.1. Faiblesses :

- Une contrainte d'accessibilité aux sites touristiques, notamment les zones montagneuses, un relief à pentes fortes en général accidentées.
- la qualité d'accès demeure un handicap car des pans entiers de routes sont défectueux et dangereux.
- Les espaces culturels sont localisés en ordre dispersé dans l'environnement naturel du parc, dont la faible accessibilité accentue l'isolement ainsi le manque de liaison entre ces monuments.
- la discontinuité de l'offre des touristes d'un dispositif de transport fluide y compris entre le lieu d'arrivée (gare, aéroport, etc.) jusqu'au lieu d'hébergement ou de séjour avec une offre adaptée en termes d'horaires et de services (suivi des bagages, vélos, etc.)
- L'inexistence d'un système d'information aux touristes et le manque des espaces de stationnement.
- la question de déplacement touristique n'est pas prise en compte par les acteurs de tourisme.
- le déficit de coordination entre les professionnels du tourisme les acteurs du transport et les décideurs politiques.

² **La catégorie B** : destiné aux agences de tourisme et de voyages qui désirent activer principalement et/ou exclusivement dans le tourisme émetteur de touristes au plan international.

- l'absence de liaisons performantes entre les aéroports, le centre d'agglomération, les pôles touristiques périphériques et les sites d'exposition.
- le manque de l'encadrement des agences de voyages et de promotion touristique.
- Des sites qui manquent parfois de visibilité et d'attractivité.
- les zones d'expansion touristique (ZET) non aménagées par des espaces de stationnement.
- les problèmes rencontrés par les touristes à mobilité réduite durant leur visite aux sites touristiques dus au manque des moyens de déplacement spatiaux.
- le manque de liaison de transport vers les lieux d'hébergement ainsi que le manque des aires de stationnement.
- absence de l'organisation des flux touristiques.



Carte n18: Plan d'aménagement de la partie la plus importante du parc montrant le manque de liaison entre ses éléments et des parcours se prolongeant en chemins de crêtes très dangereux. **Source :** Office nationale du tourisme, 2011.

3.2.5.3. Opportunités :

- sur la direction du tourisme et de l'artisanat que repose la tâche de promouvoir le tourisme à Bejaia, dans tous ses segments. Elle est chargée de créer un environnement favorable pour encourager l'investissement touristique dans la région, veiller à la promotion de la destination « Bejaia » en présentant les différentes potentialités

touristiques existantes, collecter les données statistiques sur l'activité hôtelière et touristique de la wilaya et veiller à la conformité de ces activités avec la réglementation en vigueur pour éviter tout manque.

- Le SDAT a également développé les grandes lignes de la politique nationale, régionale et local en matière de tourisme.
- encourager et promouvoir l'investissement particulièrement dans les ZET.
- projection d'un palais d'exposition et palais des congrès et palais de la culture.
- Développer les cheminements entre les sites attractifs.

3.2.5.4. Menace :

- Le manque de coordination entre les opérateurs publics et privés risque de perturber l'activité de transport ce qui se répercute négativement sur le bien être des touristes.
- Les sites les plus potentiels risquent de demeurer marginalisés par manque d'infrastructures.
- Les sites qui demeurent encore enclavées notamment celles en zones de montagnes, malgré les potentialités dont elle disposent risquent d'être en marge du développement touristique à cause du manque d'infrastructures routière.

Synthèse:

D'après l'analyse des 4 facteurs qui mettent l'accent sur l'état de déplacement des touristes à la ville de Bejaia, on a constaté l'absence de la liaison entre les différents modes de déplacement ainsi que l'articulation entre les différentes infrastructures (routière, maritime, ferroviaire et aérienne) pour l'accueil des touristes et leurs liaisons avec les chaînes de déplacements effectuées par les touristes jusqu'au lieu de séjour, la question des mobilités vers et sur ces sites et les questions connexes (accès, stationnements, aménagements et informations...), doivent faire l'objet d'un examen précis, tandis que l'offre de transports actuelle ne répond pas aux besoins touristiques actuels et futurs.

Donc l'absence de connaissance des besoins de déplacements touristiques engendrent une non-prise en compte des clientèles touristiques dans les systèmes d'organisation des transports et les schémas de planification. Concrètement, vis-à-vis de l'utilisateur, les difficultés de déplacements s'orientent principalement autour du manque de complémentarité entre les modes de transports (ferroviaire, interurbain, urbain, aéroportuaire et maritime), qui entraînent des carences, d'une part en matière de correspondance entre les modes, des ruptures de charge dans la chaîne de déplacements des touristes, et d'autre absence de nouveaux modes de transport innovants.

a. La mise en relation des 4 facteurs :

Comment pourrions-nous profiter davantage de nos forces ?	Quelles initiatives ou quels changements pourraient nous aider à profiter des nouvelles possibilités (opportunités) ?
Comment pouvons-nous diminuer les limitations de nos faiblesses actuelles?	Qu'est-ce que nous pouvons faire pour neutraliser les menaces ?
Comment utiliser les forces pour tirer parti des opportunités ?	Comment utiliser les forces pour réduire les menaces ?
	Comment corriger les faiblesses en tirant parti des opportunités ?

Tableau n16 : le principe de croisement entre les facteurs d'analyses (interne et externe). **Source** : auteurs 2017.

b. Les axes stratégiques et les actions à proposer :

Stratégie 01 : Renforcement de la fluidité des taxis et la quantité et la qualité de l'offre de services des taxis :

Action01 : Améliorer l'accessibilité et la visibilité des stations des taxis.

Action02 : proposer un tarif pour l'acheminement des touristes avec des prix forfaitaires pour le trajet (aéroport – hébergement), généralisation du paiement par des cartes, création d'un numéro d'appel unique...) dans la ville de Bejaia, afin d'améliorer les conditions de prise en charge des touristes. Une organisation adaptée des taxis pour desservir la ville depuis ainsi les touristes peuvent rejoindre l'aéroport ou l'hébergement en moindre temps et à moindre cout.

Action03 : Améliorer l'accueil des touristes par les chauffeurs taxis, Parce que le très bon accueil bénéficie à l'ensemble de la chaîne et participe à améliorer l'image de la destination.

Action04 : Encourager la création des agences de taxis.

Stratégie 02 : Créer des liaisons Vélo routes avec d'autres modes de transport collectif routière et encourager les parcours cyclable :

Action05 : Faciliter l'usage des vélos routes ; on propose l'embarquement des vélos à l'arrière des cars, autobus, mini bus et facilite les conditions de déplacements à vélo.

Action06 : projeter des infrastructures cyclables adéquates sur les voiries (pistes cyclables).

Action07 : offrir des services pour les cyclistes (location, réparation, entretien) pour renforcer la culture d'usage des vélos.

Stratégie 03 : La mise en place de service de mobilité innovants pour répondre aux besoins des touristes ; téléphérique et le tramway :

Action 08 : La création et la mise en place de services de mobilité innovantes afin de rendre l'offre touristique plus compétitive (tramway, téléphérique).

Action 09 : La création et la mise en œuvre d'un service passent par une transformation de l'élaboration de l'offre de mobilité, qui doit prendre en compte le touriste et doit l'accompagner d'une plus grande pendant leur déplacement entre les différents maillons de la chaîne de mobilité, tout en Projettent une ligne tramway comme dispositif majeur pour notre système de transport et pour la requalification de notre espace public et la liaison des différents sites et monuments historiques et on intégrant le téléphérique pour la liaison de la ville avec les sites naturels montagnard inaccessibles par les moyens de transport.

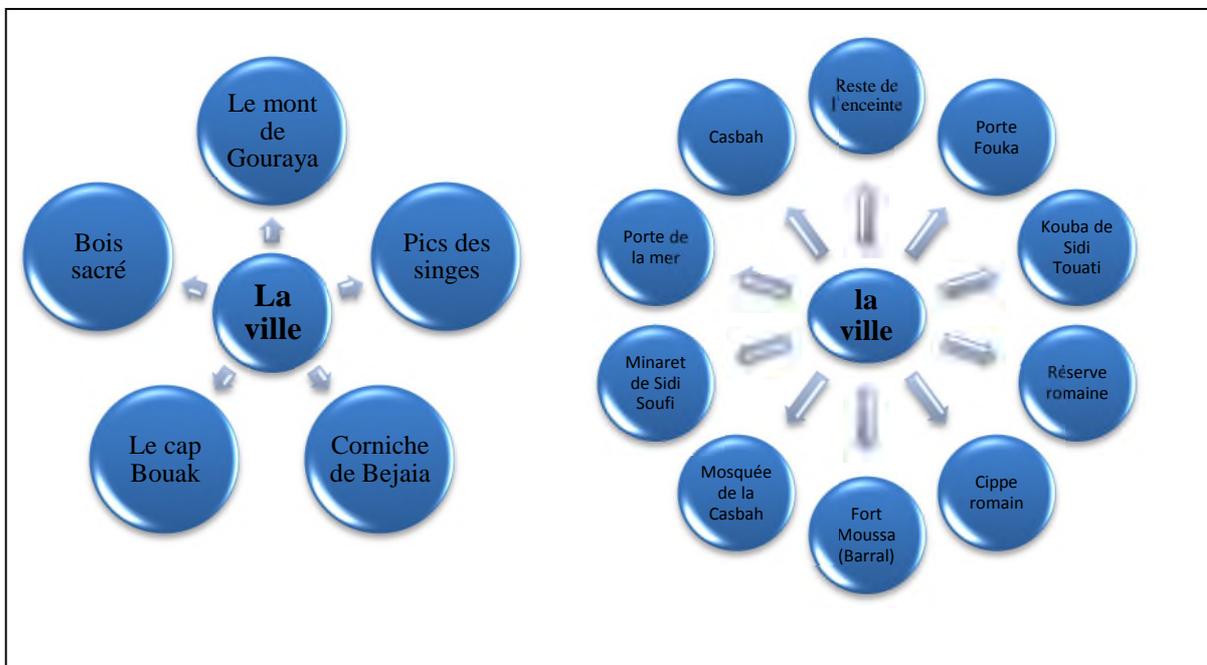


Figure08 : liaison des sites naturels montagnards de Bejaia par un réseau téléphérique. **Source :** Auteurs.2017.

Figure09 : liaison des sites et monuments historique de la ville par un réseau tramway. **Source :** Auteurs.2017.

Stratégie 04 : Améliorer la circulation et le stationnement des autocars et des autobus dans la ville de Bejaia :

Action 11: L'amélioration de la sécurité routière de l'environnement et de qualité des espaces publique et l'hierarchisation de réseau de voirie.

Action12 : Facilite l'accessibilité au centre ville de Bejaia avec les déférents modes et la pratique de stationnement. Régularisé le pourcentage de bus a heur par ligne (analyse des temps perdu et les causes, arrêt, accident, carrefour...)

Action13: Organiser les conditions de circulation, la régularisation de transport public pour amélioré la qualité de service et les conditions de circulation des différents modes (bus, tramway, taxi, vélo...)

Action14 : En tenant compte de certaines contraintes de transport collectifs (bus, autobus,...) essentielles dans la prise en charge des touristes : parkings à proximité des lieux touristiques et des sites de consommation touristique, voies dédiées sur les grands axes, ..., facilité de desservir la ville et facilité les déplacements dans la ville. Il s'agit donc de créer des conditions favorables aux nécessaires déplacements de ces groupes de touristes.

Stratégie 05: l'amélioration de réseau ferroviaire :

Action 15 : la modernisation de réseau ferroviaire et la rénovation de la gare ferroviaire.

Action 16 : Le chemin de fer avec sont mouvement d'échanges et de circulation des flux les plus importants, la ville pourra prétendre les autres moyens de transport à connotation internationale (port et aéroport) trouveront leur complément terrestre nécessaire dans un grand circuit de circulation des hommes.

Action17 : Création d'une liaison avec le port pour permette la participation de chemin de fer à la distribution des flux provenant du port.

Stratégie 06: Le réaménagement et l'agrandissement de l'infrastructure aéroportuaire :

Action18 : L'agrandissement des équipements annexes, le prolongement de la piste d'envol ainsi garantir la compétitivité de l'aéroport dans l'espace aérien de la région méditerranéenne.

Stratégie07 : l'amélioration des conditions de transit des passagers au niveau de port :

Action19 : élargir la piste d'accueil de passagers et séparé de celle de débarquement de la marchandise.

Action 20: La gare portuaire comme porte d'accès vers les sites touristiques, on profite de cet atout de rendre le port de Bejaia comme une scène de spectacle et assurer aux passagers de regarder les paquebots et les yachts et permettre aux touristes de déplacé vers les aigauates et cape carbone a partir de port, Préparer des emplacements spécial a pour accueillir les paquebots et les yachts.

Stratégie 08 : L'offre des services complémentaires aux infrastructures de transport :

Action21 : l'offre des services en gares, la billettique ou les offres packagées, qui jouent un rôle d'organisateur et opérateurs de transport.

Action 22 : Améliorer la qualité de l'accueil des visiteurs prend de plus en plus d'importance entre les principales destinations touristiques, Elle est un enjeu majeur et influe fortement sur la fidélisation des visiteurs et sur la notoriété d'une destination.

Action23:L'information touristique qui est essentielle dans la phase d'accueil et l'information des touristes, elle joue un rôle essentiel dans déroulement du séjour en matière de transport, cette information (sa nature, son contenu, son efficacité) constitue le support de l'organisation du déplacement du touriste, quel qu'il soit L'ensemble des acteurs de la filière touristique (hôteliers, taxis ...) « *le touriste est par essence un étranger mobile, fragile et sous-informé* »³.

Stratégie09 : Créer une intermodalité dans la ville de Bejaia:

Action24 : En s'appuyant sur les réseaux de transports existants à la ville de Bejaia (ferroviaire, aéroportuaire, maritime, routière) pour produire et améliorer une intermodalité, donc créer une corporation entre les différents modes de transport et une offre de continuité pour les touristes qui permet d'aboutir les sites à visiter ainsi que les lieux de séjours et renforcer cette intermodalité par de nouveaux modes de transport. (Transport collectif-vélo), (navire- train), (aéroport-tramway)

Action25 : Aménager les lieux d'interconnexion entre les modes de déplacement, Qui permettent de minimiser l'impact des correspondances et de proposer une chaîne de transport fluide et assurer une complète chaîne de déplacement vers les lieux de séjour touristiques.

Stratégie10 : Améliorer les conditions d'accès vers les sites naturels inaccessible :

Action26 : l'offre de stationnement dans chaque lieu ainsi élargir et aménagé les voie de circulation et assurer la fluidité de déplacement des touristes.

Action27 : Assurer la sécurité et projeter des panneaux d'information dans les lieux touristiques.

Stratégie11: Le travail en collaboration entre acteurs du tourisme et les acteurs de la mobilité :

Action28 : Encourager de nouvelles coopérations entre professionnels de tourisme et de mobilité pour créer de nouvelles prestations d'avantage ciblées sur les besoins des touristes.

³ FOURNIER J. Plaidoyer pour l'élaboration de plans de déplacements touristiques, CAHIER ESPACES 100 • Mars 2009 • Nouvelles mobilités touristiques.

Action29 : Mettre en place des dispositifs d'enquêtes sur les besoins des touristes, en termes de mobilité, Et faire des diagnostics règlementaires (signalétique, billettique...) au sein lieux et équipements touristiques.

Action30 : prise en compte dans la mobilité le déplacement des touristes à mobilité réduite.

Stratégie12: Améliorer la qualité d'accueil et faciliter la mobilité des touristes :

Action31 :Les liaisons entre le centre d'agglomération et l'aéroport, la gare routière et la gare ferroviaire avec les lieux touristiques pour réduire le temps de trajet et créer une complémentarité entre les mode de transports pour facilité déplacement des touristes et assuré une continuité du service jusqu'à la destination finale ,offrir un dispositif fluide de transports y compris entre le lieu d'arrivée (gare, aéroport, etc.) jusqu'aux lieux de séjour avec un offre adaptée en termes d'horaires et de tarifs ainsi que des services.

Conclusion :

Le présent chapitre nous a permis d'identifier les différentes actions stratégiques de développement touristique de la ville de Bejaia et d'organiser les circuits touristiques et d'équilibrer la mobilité des touristes. En effet, la cohérence et la coopération entre les différents modes de déplacement tout en intégrant de nouveaux modes et infrastructures et en favorisant et accélérant l'activité touristique.

La méthode SWOT nous a été très utile pour établir un bilan diagnostic et des propositions stratégiques en se basant sur le croisement des potentialités et des opportunités offertes afin de maximaliser les opportunités et minimiser les menaces. L'analyse SWOT a mis également en exergue une complémentarité et une fluidité du secteur de transport et promouvoir une accessibilité meilleure aux réseaux de desserte ainsi qu'aux sites touristiques.

Conclusion Général

Conclusion générale :

Retour théorique :

Le tourisme peut jouer un rôle essentiel en tant que secteur moteur du développement économique et social d'une ville comme Bejaia. Ce secteur est la principale source de créations d'emplois dans un grand nombre de pays, Il constitue une source de devises d'une grande importance. L'ouverture des frontières et l'élargissement de l'espace accessible sont des facteurs qui ont amplifié les mouvements touristiques. En même temps, en corrélation avec la croissance de la vitesse et de la fiabilité des moyens de transport. Ainsi, le transport apparaîtra pour mieux desservir le besoin ancestral de mobilité humaine, mais avec le temps, ce besoin a acquis des finalités supplémentaires, comme celles concernant le divertissement et le déplacement pour des raisons plus subtiles, comme celui du désir de voyager, faire de tourisme.

A partir de l'invention de la roue et jusqu'à celle du TGV ou de l'avion, ses infrastructures et ses outils serviront aux intérêts des gens pour se déplacer toujours plus loin. Donc la mobilité est un concept liant qui utilise le transport pour se réaliser et en même temps, qui représente l'une des manifestations du phénomène touristique. Fournir les conditions d'une mobilité efficace et aisée pour les touristes, intégrée à une offre compétitive, cohérente, homogène et de qualité. Avec le progrès technique, une nouvelle forme de mobilité se développera. L'homme moderne semble se caractériser par un désir croissant de mobilité ayant des fins de divertissement « la mobilité touristique ».

Ainsi, Nous avons étudié le concept de l'accessibilité comme un ressort de la mobilité touristique, mais par le prisme de l'évolution du transport. La mise en accessibilité des territoires devient un enjeu important pour les touristes et sera assurée par les moyens de transports, par ses infrastructures qui permettront aux touristes la possibilité d'accéder et de toucher des destinations lointaines.

Dans cette situation, des destinations éloignées et proches en même temps grâce au transport, le circuit touristique, qui suppose un itinéraire de destinations, se constitue comme une solution. Orienté vers une clientèle mature, disposant de temps, mais aussi avec des préférences bien encadrées, le circuit est une pratique en plein essor.

Nous avons donc pu voir que le transport sera le moyen idéal pour se déplacer, avec de moins en moins d'effort et en bénéficiant sur place d'une permanente croissance du confort et des services tout en assurant une mobilité fluide basée sur la complémentarité entre différents modes de transport. Le tourisme, l'activité qui signifie généralement un aller temporaire hors-quotidien, vient pour tirer profit de toute cette gamme de progrès enregistrés au niveau de l'amélioration de la mobilité par le système de transport.

Acquis empiriques :

En Algérie cette forme de la mobilité qui est demandée par l'activité touristique était très peu prise en compte par les acteurs concernés et jusqu'à présent elle ne bénéficie pas d'un intérêt considérable, suffisamment développé le transport routier et les qualité meilleurs en Afrique pour déterminer des aménagements importants.

L'étude que nous avons menée a permis de mettre en évidence le fort potentiel touristique de Bejaia , et qui consiste non seulement en ses nombreux attraits et atouts touristiques diverses (son site majestueux, les monuments et édifices historiques, un patrimoine naturel protégé, des zones naturelles vierges, un patrimoine socio culturel riche...), mais aussi en sa position géographique centrale dans la région méditerranéenne. Le diagnostic a aussi mis en évidence des défaillances et des manques dans les structures de base de la ville, mode et infrastructures de transport ainsi que dans l'accessibilité aux sites touristiques. L'étude a également permis d'établir les contraintes liées a chaque infrastructure de déplacement de l'aire d'étude.

Cependant, le développement des moyens et les infrastructures de déplacements pour un usage touristique dans des régions touristiques la ville de Bejaia peut s'appuyer sur la richesse des sites touristiques culturels et naturels. Ce fort potentiel touristique attire déjà aujourd'hui de nombreux touristes étrangers, qui souhaitent découvrir les grands sites et la devise.

L'analyse stratégique SWOT, est pour nous un outil nécessaire afin d'établir les axes stratégiques à développer de façon plus scientifique et plus efficace. La prise en considération des points forts et des points faibles, et surtout des opportunités et des menaces du territoire étudié, doit déboucher sur des suggestions stratégiques pour l'aménagement d'un territoire, capables de rééquilibrer son fonctionnement.

Grâce à cet outil, nous avons ressorti des matrices qui ouvrent le champ Libre à la discussion, tout en mettant l'accent sur la situation des modes et infrastructures de transport ainsi que la situation des accès aux lieux touristiques. Ceci nous permet de cibler les défaillances qui empêchent le déplacement des touristes et d'entreprendre les actions prioritaires.

Tout cela a mené à des résultats permettant de former une certaine complémentarité entre les secteurs de tourisme et de transport dans les circuits touristiques en mettant en valeur toutes les potentialités de ces deux secteurs et en mettant les moyens de transport en faveur de l'activité touristique.

Retour à l'hypothèse :

Les modes de transports sont alors à la fois un outil de valorisation des territoires, un support de découverte et rend plus accessible les sites touristiques. Cependant, il existe autour des sites touristiques un réel manque d'aménagements et d'équipements et de stationnement même le mauvais état de sorties, allées, ...etc., qui mène vers ces sites touristiques.

On peut dire que la mobilité structure le territoire touristique. Les circuits (train, port, aéroport, gare routière, tramway, téléphérique, taxi, vélo, bateau) permettent aux visiteurs de découvrir le territoire dans toute la durée de la visite mais aussi de relier les sites touristiques, donc le tourisme et la mobilité se complémentarisme dans les sites touristiques bien accessibles offrant aux touristes un meilleur produit touristique.

Finalités et contraintes :

A la fin de ce modeste travail, nous avons pu arriver à des résultats présentés sous formes de stratégies et actions applicables sur terrain, mais qui peuvent présenter quelques lacunes, et cela est dû au manque du temps et de données, ainsi qu'au manque d'expérience en matière de recherche scientifique.

Références bibliographiques :

Ouvrage :

- **BAVOUX Jean – Jaques**, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre 2005, Géographie des transports, Armand Colin, Paris.
- **BENDETTI, Vincent**. Théorie de la mobilité. 2013.
- **Boyer Marc**, Comment étudier le tourisme ? Ethnologie française XXXII, 2002.
- **Boyeur Marc**, Histoire de l'invention du tourisme ; XVIe –XIXe siècles ; Editions de L'aube, 3e trimestre 2000.
- **Choay F.** “ Le règne de l'urbain et la mort de la ville ”, in : La ville – art et architecture en Europe 1870-1993, Paris : Centre George Pompidou, 26-35. 1994.
-
- **G. Mariotti STORIA DEL TURISMO** Saturnia 1958 Livres, BD, revues, Non-fiction, Histoire et militaire
- **LEVY Jacques**, 2000, « Les nouveaux espaces de la mobilité » in BONNET Michel et DESJEUX Dominique (dir.), Les territoires de la mobilité, Presses Universitaires de France, Paris.
- **LEVY Jacques**, novembre 2001, « Transports et enjeux de société » in revue Mobilité et Territoires, Ministère de l'Equipement, des transports et du logement, Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques, Paris.
- **Pascal M.** L'Accessibilité des sites touristiques alpins par les modes de transport collectifs, Synthèse des trois séminaires de concertation pour le MEDDAT, avril 2008.
- **Pierre Merlin**. La planification des transports urbains. Edit. Masson 1984.
- **Ir Pierre MAQUET** , Chargé de mission Economie, Marketing et Communication pour les Conseils de Filières de productions animales, Octobre 2013.
- **STOCK Mathis** (coord.), 2003, Le tourisme. Acteurs, lieux et enjeux, Ed. Bélin, Paris.
- **URBAIN Jean-Didier**, 1991, L'idiot du voyage, Petite bibliothèque Payot, Paris.
- **WACKERMANN Gabriel**, 1988, Le tourisme international, Armand Colin, Paris,
- **WOLKOWITSCH Maurice**, 1992, Géographie des transports, Armand Colin, Paris.
- **WACKERMANN Gabriel**, 1993, Tourisme et transport, Coll. Mobilité spatiale, SEDES, Paris.

- **WACKERMANN Gabriel** (coord.), 2005, Dictionnaire de géographie, Ellipses.
- **ZERZOUR M-2nd BELABDELOUAHAB F.** (2012) Modernisation du transport en Algérie. In 2nd Michelangelo Workshops of Civitavecchia.13 et 14 April 2012. Civitavecchia.

Articles :

- **BAOUNI T.** Mobilité et système de transport face à la croissance urbaine d'Alger.
- **BERCHACHE R. et BAOUNI T.** « Des transports pour mieux vivre la ville ». www.umc.edu.dz/vf/images/.../BERCHACHE%20RAFIKA.
- **Forum international des transports (2011).** Perspectives des transports : Répondre aux besoins de 9 milliards de personnes.

Les Thèses de Doctorats et les Mémoires de Magistères:

- Aurélie Souchon, de **l'intermodalité à la multimodalité enjeux, limite et perspectives illustré par un projet d'expérimentation de tarif multimodale entre Martigues et Marseille.** Mémoire de stage de fin d'études septembre 2006.
- KHATI, Ouerdia Mélissa. **Les circuits touristiques, outils de valorisation des ressources d'un territoire : cas de la wilaya de Tizi-Ouzou.** Mémoire de master académique en science économique. Tizi-Ouzou : université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, 2012-2013.
- REBOUHA Fafa, 2010.**Transport, mobilité, et accès aux services des populations défavorisées : le cas des habitants des grandes périphéries d'Oran.** Thèse de doctorat en service, spécialité architecture, Oran.

Autre document :

- **APC** de la ville de Bejaïa.
- **AXXAM** (société civile professionnelle d'architecture), Plan directeur d'aménagement urbain intercommunal de Bejaia. Etat des faits, Bejaia, 2005,
- **Direction du tourisme de la wilaya de Bejaïa.**
- **Direction de transport de la wilaya de Bejaïa.**
- **SDAT 2013, 2015 de la wilaya de Bejaïa.**
- **SNAT 2025.**

- **Statistique Annuaire 2015 de la ville de Bejaïa.**
- **PDAU.**

Sites internet :

- Analyse SWOT : (2009). Dans Wikipedia. Document consulté le 2 septembre 2009 de **<http://fr.wikipedia.org/wiki/SWOT>**.
- Bejaïa (histoire, administration et territoire) : **<http://www.fr.wikipidia.org/wiki/Bejaia>**.
- Bejaïa et ses potentialités touristiques : **[http://www. Innovate news .come](http://www.Innovate_news.com)**.
- La ville de Bejaïa : **[http://www. Algerie-mode.com](http://www.Algerie-mode.com)**.
- Le tourisme de l'an 2000 : **<https://books.google.com/books?>**
- Le territoire aménagé par les réseaux : énergie, transports : **<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs>**
- Les déplacements touristiques des Français.
www.entreprises.gouv.fr/files/...tourisme/.../2013-11.
- Présentation de la ville de Bejaïa : **<http://www.Bgayet.net>**.
- Site du ministre du tourisme et de l'artisanat Algérien : **<http://www.mta.gov.dz>**
- Tourisme a Bejaïa : **[http://www. Vitaminedz .come](http://www.Vitaminedz.com)**.
- Tourisme et transport : vers une vision intégrée - Téoros - Revues.org :
<https://teoros.revues.org/2522>.
- UNWTO Organisation mondiale du tourisme : **<http://www2.unwto.org/fr>**.
- Analyse SWOT. (2009). Dans Wikipedia. Document consulté le 2 septembre 2009 de **<http://fr.wikipedia.org/wiki/SWOT>**.
- **Www. Google image. Com.**