

*Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Mohamed Seddik BENYAHIA – Jijel
Faculté des Sciences et de la Technologie*

Département d'Architecture



Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme de :
MASTER ACADEMIQUE

Filière :
ARCHITECTURE

Spécialité :
ARCHITECTURE ET ENVIRONNEMENT URBAIN

Présenté par :
Islam AMAROUAYACHE
Sidali Yacine BOUROUINA
Walid BOUNAB

THEME :
LES ENJEUX DE LA MOBILITE DURABLE DANS
L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE DES VILLE
MEDITERRANEENNES

Date de la Soutenance : 13/07/2019

Composition du Jury :

SH-GUERZOULI MMA, Université Mohamed Seddik BENYAHIA - Jijel, Président du jury
Warda BOULFANI MMB, Université Mohamed Seddik BENYAHIA - Jijel, Directeur de mémoire
ML-CHOUGUI MMB, Université Mohamed Seddik BENYAHIA - Jijel, Membre du Jury

Remerciement :

Tout d'abord nous remercions **Dieu** de nous avoir donné la force et la capacité de terminer ce projet modeste qui fait notre fierté et notre capacité de terminer ce projet modeste qui fait notre fierté et notre personnalité

Je remercie, mon encadreur **Mr LEHTIHET** pour avoir méticuleusement dirigé ce travail, pour la confiance, la patience et les encouragements de tous les instants.

Je remercie vivement **Mr NEDJAR** pour son soutien moral, ses conseils précieux et pour m'avoir accordé un long moment lorsque ce travail en était à certaines hésitations.

Je remercie chaleureusement les membres du jury d'évaluation pour m'avoir fait l'honneur d'expertiser ce travail.

Dédicace :

Nous dédions ce modeste travail particulièrement à nos
chers parents,, qui

Ont consacré leur existence à bâtir la nôtre, pour leur
soutien, patience et

Soucis de tendresse et d'affection pour tout ce qu'ils ont fait
pour que Nous puissions arriver à ce stade.

A nos **mères** quelles nous a encouragé durant toutes notre
études, et qui Sans eux, notre réussite n'aura pas eu lieu.

Qu'elles trouvent ici notre amour et notre affection.

A nos **pères**, qu'ils sont toujours disponibles pour nous, et
prêt à nous Aider, nous lui confirme notre attachement et
notre profond respect.

A nos **chères** sœurs et **frères**.

A toute notre **famille**.

A tous nos **amis** de notre promotion.

Et à tous ceux que nous avons connus durant notre cycle
d'étude

TABLE DES MATIÈRES

Remerciement :.....	i
Dédicace :.....	ii
Liste des abréviations :.....	8
Introduction générale :	1
Problématique :	2
Hypothèse de la recherche :.....	3
Objectif général de la recherche :.....	3
Démarche méthodologique :.....	4
<i>Chapitre1: la mobilité durable</i>	7
Introduction :	7
1 La définition de la mobilité :.....	7
1.1 Définition de déplacement :.....	8
1.2 Les types de la mobilité :.....	8
1.3 Ville et mobilité urbaine :.....	9
1.4 Forme urbaine et mobilité urbaine :.....	10
1.4.1 La ville dense :.....	10
1.4.2 La ville étalée :	11
1.5 La mobilité durable.....	12
On peut distinguer plusieurs types de transport en commun :	13
1.6 La mobilité douce non polluante :	17
1.7 Les objectifs de la mobilité durable	18
1.8 Conclusion	19
2 Introduction.....	20
2.1 Notions générales de tourisme:	20

2.1.1	Définition du touriste:	20
2.1.2	Définition du tourisme :	21
2.2	Aperçu historique sur l'origine du tourisme:	24
2.3	Les différentes formes du tourisme :	24
2.3.1	Le tourisme culturel:.....	25
2.3.2	Le tourisme rural:	25
2.3.3	L'écotourisme ou le tourisme vert:	25
2.3.4	Le tourisme équitable:.....	26
2.3.5	Le tourisme responsable ou tourisme éthique:	26
2.4	Les principales destinations touristiques dans le monde:	27
2.5	Le tourisme durable :	28
2.5.1	Définition :	28
2.5.2	L'objectif du tourisme durable :	29
2.5.3	Différents types du tourisme durable :	29
2.5.4	Les principes du tourisme durable:	30
2.6	Les principaux enjeux du tourisme durable :	31
2.7	Les acteurs du tourisme durable :	32
2.8	Tourisme durable ou l'écotourisme :	32
2.9	Présentation sur le tourisme en Algérie:	33
2.9.1	Potentialités naturelles:	33
2.9.2	Les potentialités patrimoine culturel et historique:	34
2.10	Conclusion:	34
3	Introduction :	35
3.1	Le concept de la mobilité touristique	35
3.2	Les types de la mobilité touristique durable :	36
3.3	Les quatre piliers fondamentaux de la mobilité touristique durable :	37
3.3.1	La desserte :	37
3.3.2	L'information :	37

3.3.3	La billettique :	37
3.3.4	La gouvernance :	37
3.4	Les Objectifs de la mobilité touristique durable :	37
3.4.1	L'attractivité touristique :	37
3.4.2	L'attractivité du tourisme d'affaires :	38
3.4.3	L'accessibilité vers les destinations touristiques dépend	39
	de la mobilité :	39
3.4.4	L'utilité de la mobilité dans le domaine touristique :	39
3.4.5	L'influence de la mobilité sur la consommation touristique :	40
3.5	Les facteurs qui influençant sur la mobilité touristique :	40
3.5.1	La congestion Embouteillage :	40
3.5.2	L'insuffisance des parkings et des espaces de stationnement :	41
3.5.3	Le manque de diversité de mode et d'infrastructure de transport :	41
3.5.4	Le bruit :	41
3.5.5	La consommation de l'espace :	42
3.6	Les concepts :	44
3.6.1	L'inter modalité :	44
3.6.2	La multimodalité	45
3.7	Les avantages théoriques du transport intermodal	46
3.8	Le tourisme urbain et la mobilité durable	47
3.8.1	Les offres dédiées aux touristes : les bus city tour :	47
3.8.2	L'information sur les offres de mobilité utiles touristes : applications sur Smartphone :	48
3.9	Conclusion :	48
4	Ville de Venise :	50
4.1	Présentation de la ville de Venise :	50
4.1.1	Potentialités touristiques de Venise :	50
4.2	Valeurs morphologiques :	51
4.2.1	Le littoral:	51

4.2.2	Lido de Venise :.....	51
4.3	Monuments et lieux réputés:.....	52
4.3.1	Les places:.....	52
4.3.2	Les palais:.....	53
4.3.3	Les musées:.....	54
4.4	Modes et infrastructures de transport :	54
4.4.1	Le transport :	54
5	Ville de Barcelone :.....	58
5.1	Présentation de la ville de Barcelone :.....	58
5.2	Potentialités touristiques de Barcelone :.....	59
5.2.1	Valeurs morphologiques :.....	59
5.2.2	Monuments et lieux réputés:.....	60
5.3	Infrastructures de communication et transports:	60
5.3.1	Transport routier:	60
5.3.2	Transport ferroviaire :	61
5.4	Mobilité touristique durable à Barcelone:.....	61
5.4.1	Transports en commun:	61
5.4.2	Bus:	62
5.4.3	Métro:.....	62
5.4.4	Tramway:.....	62
5.4.5	Autres modes de transport touristiques singuliers:.....	64
6	Ville de Béjaia:	66
6.1	Présentation de la ville de Bejaia:	66
6.2	Potentialités touristiques de Bejaia :	66
6.2.1	Les valeurs morphologiques :.....	67
6.3	Infrastructures de communication et transports:	68
6.3.1	Le réseau routier :.....	68
6.3.2	Le réseau aérien:	69

6.3.3	Le réseau maritime :.....	69
6.3.4	Le réseau ferroviaire:.....	70
6.3.5	Les différents modes de transport en a Bejaia :	70
7	Tableau comparatives:	71
7.1	La ville de Venise	71
7.2	La ville de Barcelone:.....	72
7.3	La ville de Bejaïa :	72
8	Conclusion général et recommandations :	75
	Références bibliographiques:	79
	Résumé	83
	Annexe :	i

Liste de figure :

Figure 1: mobilité, enjeux et risques dans le district métropolitain	9
Figure 2 ville compact.....	10
Figure 3L'étalement urbain	12
Figure 4Donc les trois piliers de la mobilité durable.....	13
² Figure 5covoiturage	14
Figure 6télécabine	15
Figure 7tramway	15
Figure 8 train	16
Figure 9Bateau	16
Figure 10piste cyclable	17
Figure 11émissions du CO2 secteur (en milliard de tonnes ,2004)	32
Figure 12 180 voitures . 3 bus.....	43
Figure 13carte de situation régionale de la ville de Venise.....	50
Figure 14 Carte de la lagune à Venise	51
Figure 15 Lido de Venise	52
Figure 16 La place Saint Marc.....	53
Figure 17 Le Palais des Doges.....	53
Figure 18 le Gondole	55
Figure 19 : les trajets de l'Alilguna	56
Figure 20 trajectoire de bateau-taxi (vaporetto)	57
Figure 21carte de situation régionale de la ville Barcelone	59
Figure 22Gare ferroviaire de Barcelone	61

Figure 23téléphérique de Barcelone	64
Figure 24vélo du plan vélib	65
Figure 25pistes de marche a pied a Barcelone.....	66
Figure 26 Carte géographique fixant la position de Bejaia.)	67

Liste des tableaux :

Tableau 1 les trois types de la mobilité.....	8
Tableau 2 catégories de visiteurs	21
Tableau 3 Schéma des différentes définitions du tourisme.....	23
Tableau 4 Arrivées de touristes internationaux	27
Tableau 5 Recettes du tourisme international.....	28
Tableau 6 Les principes de tourisme durable.....	30
Tableau 7 Les types de la mobilité	36
Tableau 8 surface routière consommé par personne selon les différents modes de transport.....	43
Tableau 9 consommation globale de l'espace pour un déplacement de 10km.....	44
Tableau 10 croisiéristes et paquebots a Venise	58
Tableau 11 Les lignes de réseau de tramway Trambaix.....	63
Tableau 12 Flux de la circulation routière de voyageurs	69
Tableau 13 les mode de transport a Venise	71
Tableau 14 mode de déplacement a Barcelone.....	72
Tableau 15 mode de déplacement a Bejaïa	72

Liste des abréviations :

(T.M.M.) les déplacements tous modes motorisés

(GES) gaz à effet de serre

(OMT) Organisation Mondiale du Tourisme

(AMB) – Àrea Metropolitàin de Barcelona

(ATM) L'Autorité du Transport Metropolitàin

(TMB) Transports Metropolitàins de Barcelona

(TGV) train a grand vitesse

Introduction générale :

Au fil des décennies, le tourisme a connu un essor continu et s'est diversifié de plus en plus, au point de devenir un des secteurs économiques à la croissance la plus rapide du monde. Le secteur touristique moderne est étroitement lié au développement et il englobe un nombre grandissant de nouvelles destinations. Cette dynamique en fait un moteur essentiel du progrès socioéconomique, il atteint au premier semestre 2018 un nombre de voyageurs élevé à 1.4 milliards (+ 6%) C'est le deuxième plus fort taux de croissance depuis 2010 selon l'organisation mondiale du tourisme (OMT). cette activité touristique est très importantes dans les pays méditerranéens, on peut considérer l'Espagne, la France et l'Italie parmi les cinq premières destinations touristiques du monde en termes d'arrivées. La Méditerranée est la première destination touristique du monde. Un touriste sur trois choisit de s'y rendre. C'est dans les années 60 que le tourisme en Méditerranée a connu un essor considérable grâce à l'émergence simultanée de plusieurs facteurs : l'amélioration de la qualité de vie dans les pays de l'Europe, la réduction de la durée du temps de travail, et l'augmentation de la vitesse des transports de masse.

En effet, beaucoup utilisent des transports énergivores pour se déplacer créant des circulations et des encombrements dans les villes .Alors, l'enclavement est devenu un handicap pour le développement touristique et nous ne pouvons pas aménager un site sans infrastructures adéquates en répondant aux concepts de la mobilité durable, avec « une mobilité à valeur ajoutée », servant à la fois le besoin de se déplacer et en même temps le plaisir de voyager.

Dans ce contexte, s'est développé le concept de la mobilité aux cœurs de nos sociétés et de nos modes de vie. Rapidité, accessibilité facilitée surconsommation sont des notions qui rythment nos quotidiens .La mobilité n'est plus un simple outil, mais elle devient un produit touristique et une nécessité incontestable, 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.

Les villes méditerranéennes accumulent des avantages naturels et un patrimoine historique d'exception. En effet les paysages naturels, avec un climat doux, incitent les touristes à voyager, Profitant de cette richesse et renforcer l'attractivité et créer des infrastructures permettant aux visiteurs de se déplacer plus facilement avec la consolidation d'un «schéma directeur d'aménagement touristique » qui s'appuie sur la mise en place de pôles d'excellences touristiques et qui répond à toutes les motivations que nécessite l'activité touristique, Et la présence de différentes infrastructures de transport aérienne, maritime et urbain.

Problématique :

Le tourisme durable est aujourd'hui de plus en plus considéré comme un moteur du développement durable par les effets d'entraînement qu'il induit sur les autres secteurs (Agriculture, Artisanat, Culture, Transports, Industrie). Il constitue un soutien à la croissance et une source de création de richesses, d'emplois et de revenus. Le tourisme durable regroupe ainsi toutes les formes de tourisme qui respectent, préservent et mettent durablement en valeur les ressources patrimoniales d'un territoire, qu'elles soient naturelles, culturelles ou sociales, à l'attention des touristes accueillis, de manière à minimiser les impacts négatifs qu'ils pourraient générer .Il exige un contrôle constant des effets de cette activité, ce qui suppose l'adoption chaque fois qu'il y a lieu, des mesures préventives nécessaires.

La mobilité, dans le domaine du développement durable et des transports, est définie comme étant « l'aptitude d'une personne à se déplacer ou à être déplacé dans un espace, par rapport à une position. Elle structure l'espace à travers son rapport aux distances, aux temps et à l'accessibilité des différents 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 et compris le secteur touristique.

Les pays méditerranéens englobent plusieurs villes touristiques, qui présentent des caractéristiques physiques et des potentialités touristiques remarquables et elle dispose d'un patrimoine naturel, culturel et historique.

La disponibilité et la fluidité des moyens et infrastructures de mobilité 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 l'attractivité touristique ne répond pas seulement de la présence des potentialités touristiques sur un territoire, mais du regard accordé à la présence d'une mobilité durable 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 de la mobilité et atteindre le butes d'une mobilité durable attractifs
- Qu'elles sont les suggestions et les recommandations (action) proposé pour le développement de la mobilité durable et rendre la région attractif
- Peut-on concevoir un développement touristique durable sans une mobilité durable ?

Hypothèse de la recherche :

L'attractivité du tourisme à travers la mobilité durable nous incite à émettre certaines hypothèses afin de pouvoir mieux l'étudier et le cerner. Pour cela, nous admettons par hypothèses que :

- « mobilité durable » peut être la solution la plus efficace pour l'attractivité touristique et la résolution des problèmes due aux tourisimes.
- Des infrastructures et aménagements, attractifs, et bien étudiés, planifiés peuvent rendre la mobilité durable un élément fondamental pour la réussite de tourisme.

Objectif général de la recherche :

A travers cette étude, nous nous intéressons à la mobilité touristique dans les villes méditerranéennes. Notre objectif de cette recherche est de comprendre et analyser les fondements théoriques que sous-tendent la mobilité qui permettent une gestion maîtrisé de tourisme ainsi d'apporter l'éclairage aux chercheurs et les décideurs confrontés aux problèmes de la mobilité touristique et prouver et renforcer la relation qui existe entre ses deux concepts. Et d'autres objectifs peuvent être atteints à travers cette recherche, il s'agit de mettre en évidence les différents facteurs influençant la mobilité des touristes qui les empêches de profité leur séjour dans les bons conditions de déplacement en ce qui concerne, l'infrastructure, la mobilité avec l'exploitation des atouts touristiques et La mise en place des services de mobilité innovante, pour répondre aux besoins des touristes avec la modernisation de la qualité de transport dans le domaine touristique.

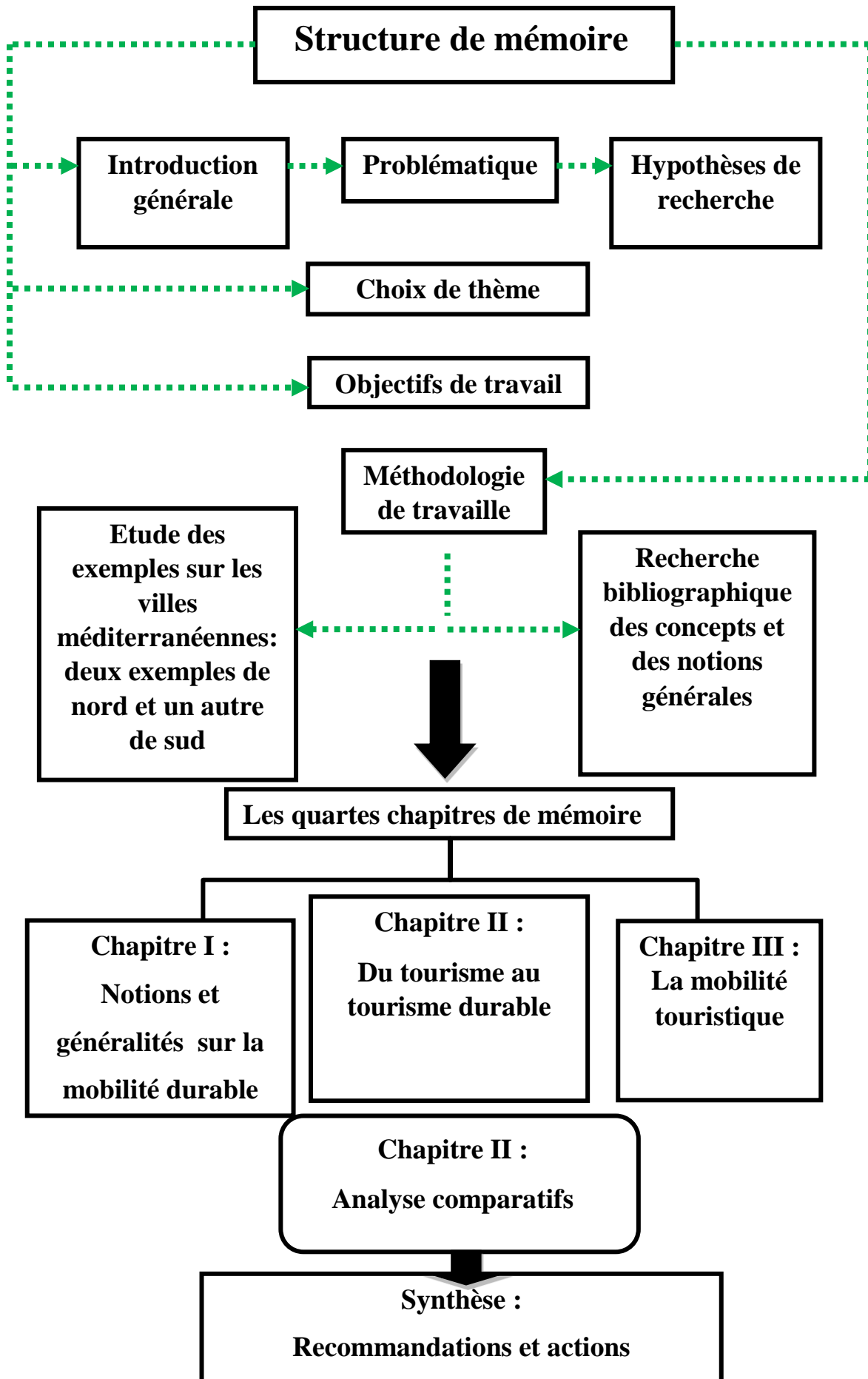
- Définir les notions de la mobilité touristique, ses dimensions, ses acteurs, et ses piliers fondateurs.
 - Arriver à comprendre la relation qui relie la mobilité au tourisme
- Comprendre la coordination entre les deux secteurs.
- Elaboré des actions pour essayer d'une meilleure mise en valeur de tourisme à travers la mobilité
- Comprendre la source initiale des problèmes qui freine le tourisme dans les villes méditerranéennes de sud

Démarche méthodologique :

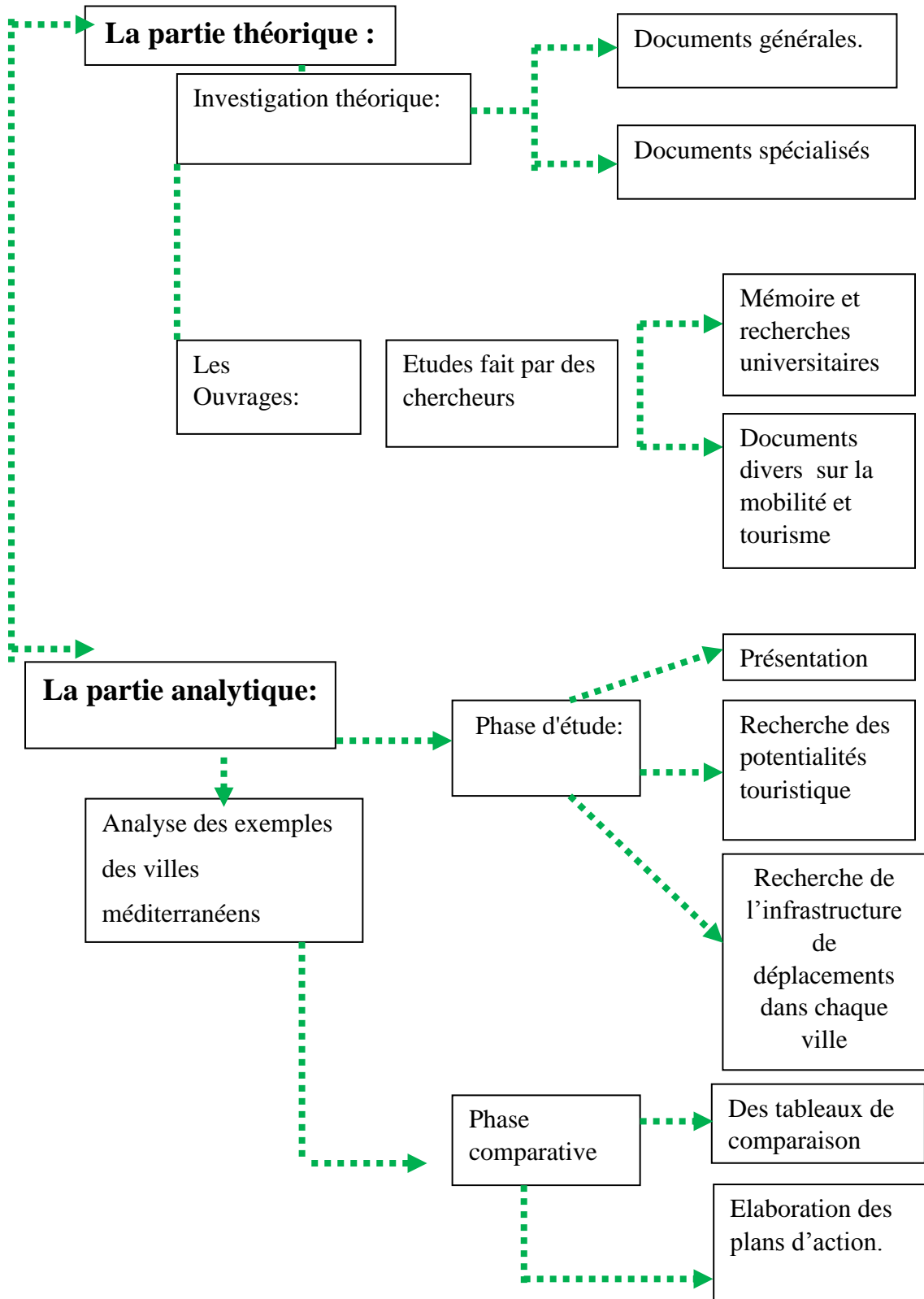
La méthodologie de mémoire

Notre mémoire est conçue d'une manière théorique on suivant les méthodes suivantes.

Une recherche bibliographique. Dans laquelle nous exploitons et analysons les différents types de documents qui touchent à notre thématique, pour collecter des informations traité précédemment par des différents auteurs, (mémoire, livre, revue, article). sur des sujet qui se rapprochent à notre recherche, afin d'arriver à une détermination des différents concepts (mobilité, tourisme.) et le rapport entre eux. Puis, et pour but de répondre à notre problématique et de vérifier à notre hypothèse, il convient d'adapter une étude de mobilité touristique dans deux exemples du nord méditerranéenne, et un autre exemple de sud, pour arriver à une comparaison entre la mobilité touristique des pays développé en terme de mobilité et tourisme, est les pays en cour de développement situer au sud méditerranéenne et comprendre la différence observé. et la finalité de ce travail vise à construire des plans d'actions, des stratégies et orientation qu'on peut élaborer pour fortifier l'attractivité touristique à travers une mobilité durable et responsable.



Les techniques et les outils de recherche.



Chapitre1: la mobilité durable

Introduction :

Les villes actuelles ont connu une croissance rapide. Cela se matérialise par des quartiers urbains éparpillés et étalés. Nos villes et précisément nos quartiers ont été façonnés en fonction de l'automobile. La dispersion spatiale de l'habitat et les activités contribuent à une croissance considérable du trafic et de l'utilisation des voitures, qui a entraîné une augmentation troublante de la pollution atmosphérique, la consommation des ressources, la pollution de l'eau, la consommation de terrain (le stationnement, l'entretien des véhicules, les infrastructures...), les accidents, les encombrements, les changements climatiques

Aujourd'hui, la mobilité se situe au centre des questionnements liés au développement durable. La gestion des transports est également décrite comme un facteur essentiel du développement des quartiers durables, le but est de proposer un moyen alternatif à l'automobile.

1 La définition de la mobilité :

Le terme de la mobilité est très compliqué comporte plusieurs impressions : selon Les deux urbanistes Pierre Merlin et Françoise Choay: 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.

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.¹

1.1 Définition de déplacement :

Le concept de déplacement prend plusieurs définitions : selon le ministère de Québec, « 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 ».

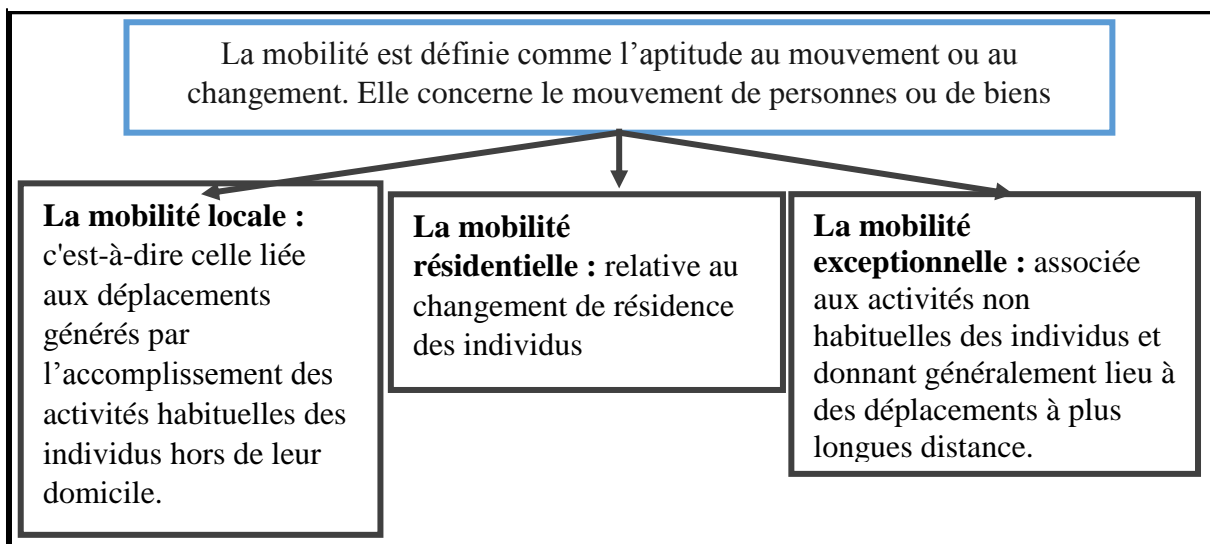
Le dictionnaire de Larousse définit le déplacement comme : action de se déplacer, allé d'un lieu à un autre.

Selon kokaz (2013): 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.) : Ce sont des déplacements effectués en voiture, deux roues, transports collectifs, taxis, à pied, ou à l'aide de toute combinaison de ces différents modes. et 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.²

1.2 Les types de la mobilité :

Tableau 1 les trois types de la mobilité



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

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

Le schéma 1 nous montre les trois types de la mobilité (locale, résidentielle et exceptionnelle.) : Les politiques et programmes de transport s'intéressent particulièrement à la mobilité locale. D'autres politiques s'attachent plutôt à la mobilité résidentielle ou exceptionnelle. Mais désormais il faut que les politiques, contribuent le plus souvent aux trois types de mobilité cité partant de l'importance des deux derniers et les flux observé dans les villes ciblé.

1.3 Ville et mobilité urbaine :

Nous définissons la mobilité urbaine, très succinctement dans un premier temps comme l'ensemble des déplacements de personnes réalisés au quotidien de manière contrainte, (travail, école) ou non (loisir, visites...) par le biais de différents modes de transport circulant sur des réseaux généralement interconnectés. Compte tenu de la complexité de la mobilité, de très nombreuses approches sont utilisées pour son analyse. La mobilité est couramment étudiée selon des perspectives logistique, opératoire, économique, techniciste. Elle l'est aussi souvent sous un angle sociologique dans le but de comprendre certaines pratiques de déplacements de différents groupes sociaux.³

La mobilité urbaine est une problématique majeure dans la politique d'aménagement de nos territoires, c'est tout un système et moyens de déplacement dans les zones dites urbaine, permettant aux citoyens de se déplacer aisément avec un coût abordable.



Figure 1: mobilité, enjeux et risques dans le district métropolitain

Source : <https://www.google.dz>

³ DEMORAES.F. (2014), « mobilité, enjeux et risques dans le district métropolitain de Quito (Equateur) », publication de doctorat université de Savoie

1.4 Forme urbaine et mobilité urbaine :

1.4.1 La ville dense :

Les anciennes villes ont été toujours marquées par leurs échelles humaines et par les courtes distances et la marche à pieds comme mode de déplacement,

La ville dense est une ville dans laquelle l'urbanisation s'est faite de façon continue. La problématique des densités a été analysée par plusieurs auteurs qui ont surtout mis l'accent sur les avantages en termes de mobilité (déplacements de courte distance et utilisation des transports publics entraînant de substantielles économies) et de mixité sociale.

La ville compacte à un haut degré de compacité (densité élevée), sous ses différentes formes : unipolaire, concentrique et linéaire, et réduit le nombre de déplacements en voiture et la distance parcourue. S'ajoute à cela que « La forte densité de la ville compacte permet de limiter la consommation du sol à travers des stratégies variées : réhabilitations, rénovations et requalifications urbaines. Son faible étalement rend aisé l'utilisation des transports non motorisés, des transports mi- lents et des transports publics et permet une plus grande mobilité mais aussi une meilleure accessibilité» (Baouni, 2003). La proximité et la diversité des fonctions offertes par la ville permettent l'utilisation du vélo et de la marche à pieds comme moyens de transport pour accéder aux facilités locales, d'où une dépendance plus faible envers la voiture⁴



Figure 2 ville compact

Source <https://www.alamyimages.fr>

⁴OUKILI Zakaria. REGUIEG Lylia. 2015 mémoire sur la mobilité et pratique modales des déplacements page 32

1.4.2 La ville étalée :

Les formes urbaines sont en relation conjointe avec les systèmes de transport dans les villes ils constituent une des préoccupations majeures de notre époque en raison de la cadence des transformations profondes que connaissent les villes. Depuis le début du siècle dernier la problématique générale de l'urbanisation s'articulait essentiellement autour de la définition des facteurs de production et de croissance urbaine d'une part et de la détermination des meilleures formes et procédures pour la cohérence et l'homogénéité de l'évolution urbaine d'une autre part.

En effet, la baisse des prix de foncier en dehors des villes a encouragé bien évidemment les constructions et au bout un éclatement des villes. Dans cette configuration, L'automobile a en effet rendu les villes expansives dans l'espace et intensives en énergie. La forte urbanisation qu'ont connue les villes, a eu un impact direct sur l'explosion de la mobilité urbaine et le volume de déplacements quotidien.

Donc on peut vraiment confirmer l'influence réciproque entre la forme urbaine et la mobilité, le fait d'utiliser l'automobile a permis d'étaler la ville, et de même l'étalement urbain oblige l'usage de la voiture et augmente la consommation des ressources énergétiques non renouvelable

Le réchauffement climatique en cours impose de nouveaux défis au secteur des transports, lequel est responsable. Ce secteur représente en effet environ un quart des émissions globales de gaz à effet de serre (GES). Les émissions de ce secteur connaissent une croissance continue du fait des couplages qui existent entre l'étalement urbain, et l'activité de ce secteur et les émissions de GES qui en résultent. Ces relations rendent difficiles l'identification et la mise en œuvre des actions qui permettraient de développer une mobilité soutenable.

En 1999, le gouvernement anglais avait publié un document (Sactra Report) dans lequel il posait la question suivante : « Est-il possible de découpler la croissance de la circulation avec la croissance urbaine pour conserver les bienfaits de l'activité de transport en limitant les externalités négatives telles que la congestion et les impacts environnementaux ? »



Figure 3 L'étalement urbain

Source : <https://www.google.dz>

Pour atteindre l'objectif d'une mobilité durable, le secteur des transports doit « contribuer à la prospérité économique, au bien-être social, et ce sans nuire à l'environnement et à la santé de l'homme ». Il convient donc en priorité de briser le lien entre croissance et émissions de GES dues aux transports.⁵

1.5 La mobilité durable

mobilité durable ou L'écomobilité, est une politique d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville qui favorise une mobilité pratique, peu polluante et respectueuse de l'environnement, ainsi que du cadre de vie

La définition proposée par le Centre de transport durable canada (CTD, Toronto 2005) la mobilité durable est un système de transport qui :

1. permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations.
2. est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de moyens de transport et soutient une économie dynamique.
3. limite les émissions et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimise la consommation des ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes de développement durable, réutilise et recycle ses composants et minimise l'utilisation des terres et les émissions sonores

⁵ **Julien Allaire** 2007 Thèse pour le Doctorat ; Forme urbaine et mobilité soutenable : enjeux pour les villes chinoises. Economies et finances. Université Pierre Mendès-France - Grenoble II,

Donc la mobilité durable a trois piliers

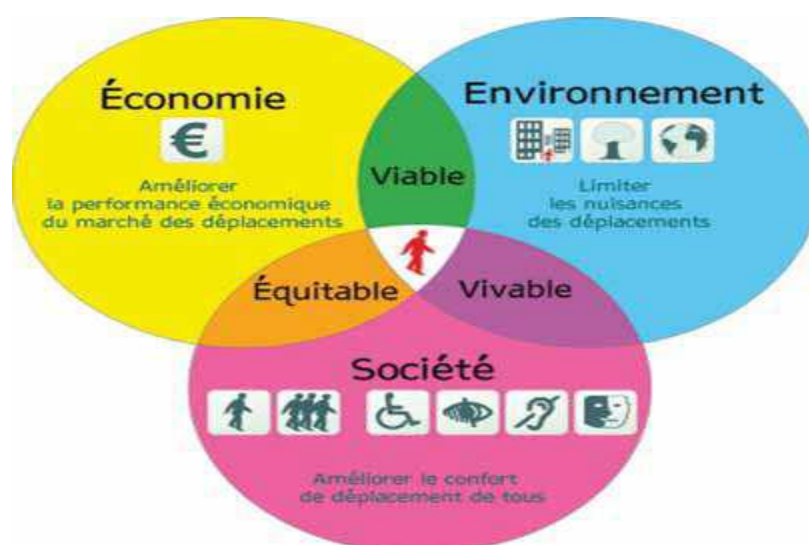


Figure 4 Donc les trois piliers de la mobilité durable

On peut distinguer plusieurs types de transport en commun :

Le transport en commun est l'un des transports durables souhaités dans la plus part des villes touristique et à forte mobilité, pour réduire la place de la voiture, principale facteur de pollution de la ville et de la planète (par les émissions des gaz à effet de serre générés) et importante consommatrice. Or, Pour augmenter la part des transports en commun et renforcer leur attractivité, il est nécessaire d'accroître la qualité du service offert en termes de réseau, de fréquence, régularité, rapidité, et de confort. donc quelles sont les types de transport en commun ?⁶

1.5.1.1 Les bus collectifs :

C'est un mode de transport collectif motorisé répandu. Des plus petites villes aux plus grosses métropoles, il constitue parfois le réseau principal ou est un complément facile à mettre en œuvre et souple au réseau de métro pour s'étendre à la banlieue

1.5.1.2 Le covoiturage :

À la différence du taxi où le passager choisit la destination, en covoiturage, c'est le conducteur qui offre de partager son véhicule.

⁶ Catherine charlot-valdieu et philippe année 2007 outrequin L'urbanisme durable concevoir un éco quartier 2eme édition page 215



Figure 5 covoiturage

Source <https://www.jeparsacuba.com>

Donc le conducteur propose aux passagers de les transporter dans sa voiture pour un trajet qu'il doit lui-même effectuer, et donc à la date et à l'heure qu'il a décidées.

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 durable de fluidifier la circulation.⁷

1.5.1.3 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 (télésiège, funiculaire, ascenseur incliné, transport hectométrique) et les appareils téléportés (tyrolienne, téléphérique, télécabine, funite), 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

⁷⁶ Source <https://fr.wikipedia.org/wiki/Covoiturage>

ski vers un tourisme de montagne en été.⁸



Figure 6télécabine

Source <https://www.google.dz>

1.5.1.4 Tramway :

L'augmentation de la saturation des voies dans les espaces urbains, a mis en évidence la relation discriminante entre la mobilité individuelle et la qualité de vie. Avec un peu de recul, les citoyens identifient de plus en plus, la voiture à la pollution, aux embouteillages et à un ensemble d'externalités négatives comme la perte de temps ou le stress. L'auto participe à la congestion de la voirie qui limite les possibilités de développement des transports urbains⁹



Figure 7 : tramway

Source <https://www.setram.dz/site/fr/alger>

Contrairement à la voiture, le tramway joue un rôle de plus en plus favorable, associée à plusieurs valeurs positives comme le respect de l'environnement, l'amélioration de l'accessibilité, mais aussi à des avantages en termes d'efficacité et d'économie

⁹**Rubén C. Lois González** 2013 Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens

1.5.1.5 Train :

Ce mode de transport est aussi réservé aux agglomérations étendues et denses, transporte un nombre important de voyageurs, en général multimillionnaires, le principe est de doubler le réseau de métro par des liaisons plus rapides, entre des stations plus espacées. Hors de la ville, les voies utilisées sont celles d'un chemin de fer classique, avec des gares possédant des parkings pour rapatrier les voitures sur le réseau de transports collectifs¹⁰



Figure 8 train

Source <https://www.thetrainline.com>

1.5.1.6 Le Bateau :

Des navettes fluviales sont parfois mises en place dans les villes qui voient couler une rivière ou un fleuve. La plupart de ces villes ont au moins étudié un projet de ce type L'avantage est souvent de mettre en avant la particularité de la ville, en utilisant des navires



Figure 9Bateau

Source <http://www.actunautique.com>

puissantes et rapides pour mieux servir la ville ¹¹

¹⁰ Van Rillaer Sandra, 2009 Le train comme moyen de transport touristique international sur le marché belge: Perspective d'avenir université ULB IGEAT

¹¹ <http://univ-bejaia.dz/dspace/> 2015 Le rôle de la consignation dans la dynamique du transport maritime de marchandises

1.6 La mobilité douce non polluante :

Les déplacements étant générateur de 27% des émissions de gaz à effet de serre, il est vital de réduire tous les types de déplacement (en dehors des circulations douces) et de diminuer la pollution que ces déplacements génèrent.



Figure 10 piste cyclable

Source <https://www.sain-et-naturel.com/>

la mobilité douce est l'ensemble des déplacements non motorisés, à savoir la marche à pied, le vélo (et tous les dérivés), le roller, le char à voile, mais aussi les bus roulant au gaz naturel, les tramways silencieux ou tout autre mode de transports dit respectueux de l'environnement et du cadre de vie urbain. On utilise aussi le terme de mobilité active pour désigner l'ensemble des déplacements se faisant par le seul effort physique ¹²(Sans apport d'énergie autre qu'humaine). Donc la mobilité douce exige l'aménagement de liens directs en transport actif et collectif entre les (secteurs résidentiels, les pôles d'emplois, les Lieux visités par les touristes) pour permettre la réduction des déplacements en voiture et les détours inutiles. Il importe de repenser les aménagements piétonniers et cyclables en fonction des déplacements utilitaires, et non seulement des loisirs. il serait par exemple possible de : ¹²

- Créer des aménagements en sites propres pour traverser les voies autoroutières ;
- Maintenir l'entretien et le déneigement des pistes cyclables l'été et l'hiver.
- Sécuriser les trajets piétonniers les plus achalandés entre les arrêts d'autobus et les entreprises (trottoirs, passages piétons prioritaires, etc.).

¹²Catherine charlot-valdieu et philippe année 2007 outrequin livre L'urbanisme durable concevoir un éco quartier 2eme édition page 219

-Assurer la continuité entre deux villes ou arrondissements limitrophes des réseaux de transports actifs (trottoirs, pistes cyclables, etc.).

1.7 Les objectifs de la mobilité durable

« Dans une économie où la libre circulation des personnes est un droit fondamental, le premier objectif des infrastructures de transport est de faciliter la mobilité des citoyens. »¹³

L'observatoire de la mobilité durable vise globalement à mieux comprendre les modalités, et la portée des politiques urbaines, le rôle des différents acteurs territoriaux ainsi que les pratiques de déplacements soutenant le développement des transports et de la mobilité urbaine durables. L'amélioration des caractéristiques de la mobilité permet de donner les effets suivants :

- La baisse des coûts des transports (augmentation des flux).
- L'intensification de la vitesse (augmentation de la distance parcourue)
- La réduction de la congestion (hausse du gain de temps).
- La progression de mobilité a très souvent été corrélée au développement de nos sociétés.
- Des effets positifs sur les consommations commerciales aux échelles locale, nationale et internationale.
- La libre circulation des personnes et des marchandises.
- Le développement du tourisme.
- Le désenclavement territorial.
- Les transports sont un élément fondamental de la dynamique de la ville.
- La mobilité constitue un instrument capital d'aménagement et d'irrigation des territoires.
- la préservation de l'environnement et limitation des nuisances
- la réduction de l'espace occupé à travers des nouveaux modes de transport en commun alternative de l'automobile

¹³BULTEAU. J. (2009), « *la mobilité durable en zone urbaine : efficacité et perspectives des politiques d'environnement* », thèse présentée pour l'obtention du grade de docteur en sciences économiques de l'université de Nantes p22

1.8 Conclusion

La relation entre la ville et les modes de transport semble primordiale pour comprendre la demande de mobilité urbaine et quotidienne. Pour répondre aux besoins de proximité définissant l'urbanisation sans la transformer en promiscuité.

Le système automobile qui s'est rapidement répandu au cours du XXe siècle dans les villes modernes est particulièrement consommateur d'énergie et d'espace. Il génère une très grande congestion, et une forte dépendance envers le pétrole ayant des impacts, conséquents, sur la qualité de l'air des agglomérations, et contribuant au réchauffement climatique.

Organiser la mobilité revient à articuler les politiques d'aménagement et de déplacements pour assurer une symbiose entre ces deux derniers. La mobilité durable est aussi un facteur très important pour éviter les problèmes dus aux déplacements d'une manière saine et respectueuse de l'environnement, elle présente même un produit touristique.

Chapitre 02 : Tourisme

2 Introduction

Depuis le d dernier siècle, Le secteur du tourisme est particulièrement un des plus grandes sources de revenus des pays, il est devenu l'une des industries les plus importantes et le dynamiques au monde. un vaste ensemble des activités et des services qui sont fournissent aux personnes voyageant et séjournant en dehors de leur environnement habituel: se déplacer ,se cultiver, se partager, se loger, manger, échanger, cela crée une possibilité pour le marketing et la production.

Le but du tourisme comme but de profiter et d'explorer et de connaître les merveilles des pays du monde touristique et de la propagation des différentes cultures entre les pays, et parfois de voyager à Objectifs médicales ou d'étudier certaines sciences dans une autre pays et aussi de renouveler l'activité et la vitalité de la personne.

En même temps, le tourisme est devenu, aujourd'hui, l'unedes activités les plus essentielles du monde et l'une des expressions de la Culture de consommation.

2.1 Notions générales de tourisme:

2.1.1 Définition du touriste:

Nous considérons comme touriste, toute personne en déplacement hors de sa résidence habituelle pour une durée d'au moins 24 heures (ou une nuit), et de quatre mois au plus, pour l'un des motifs suivants : agrément (vacances et séjour de finir de semaine), santé (thermalisme, thalassothérapie), missions et réunions de toutes sortes (congrès, séminaires, pèlerinages, manifestation sportives, voyage d'affaires et déplacement professionnels, voyage scolaire)¹⁴ Pour l'OMT (Organisation Mondiale du Tourisme), un touriste est soit un visiteur soit un voyageur. Les visiteurs regroupent les touristes - comptabilisés à partir des nuitées - et les visiteurs d'un jour - les excursionnistes - décomptés par questionnaires, statistiques des entreprises et autres recherches individuelles. Un voyageur est une personne « qui se déplace

¹⁴Yves Tinards: « le tourisme : Économie et Management », Ediscience international, Paris, 1994, Page.7.

entre deux ou plusieurs pays ou entre deux ou plusieurs localités dans son pays de résidence habituelle » (Nations unies, 1993).

Nous considérons comme touriste toute personne qui passe une nuit au moins dans le pays visité dans le but autre que d'exercer une activité rémunérée, ces touristes peuvent être non-résidents étrangers ou des nationaux résident à l'étranger.¹⁵

La notion de touriste est généralement définie en relation avec le motif et de la durée du déplacement, comme ils sont indiqués dans le tableau suivant:

Tableau 2catégories de visiteurs

Durées	Dénominations
Moins de 24 heures	Excursionniste
Plus de 24 heures et moins de 04 mois	Touriste
Au moins 04 jours et au plus 04 mois	Vacancier

Source : Yves Tinard, le tourisme : économie et management, Ediscience international, paris, 1994, Page7.

2.1.2 Définition du tourisme :

Le tourisme est un phénomène complexe et multisectoriel difficile à définir d'une manière précise car il existe une diversité de définitions dont nous citer :

Selon Larousse «C'est une visite temporaire d'une durée au moins 24 h dans un lieu et ce, pour des raisons de loisirs (Larousse, 1937). »

Selon l'OMT (organisation mondiale du tourisme) le tourisme est défini comme « Les activités des personnes qui se déplacent dans un lieu situé en dehors de leur environnement habituel pour une durée inférieure à une limite donnée et dont le motif principal est autre que celui d'exercer une activité rémunérée dans le lieu visité, le tourisme se résume, ainsi à une forme d'évasion de l'habituel et de la monotonie »

Pour la commission des statistiques des nations unies, elle, précise la définition et caractérise du tourisme en 1993, comme : « un ensemble d'activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leur séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à fins de loisirs, pour affaires ou pour d'autres motifs »¹⁶

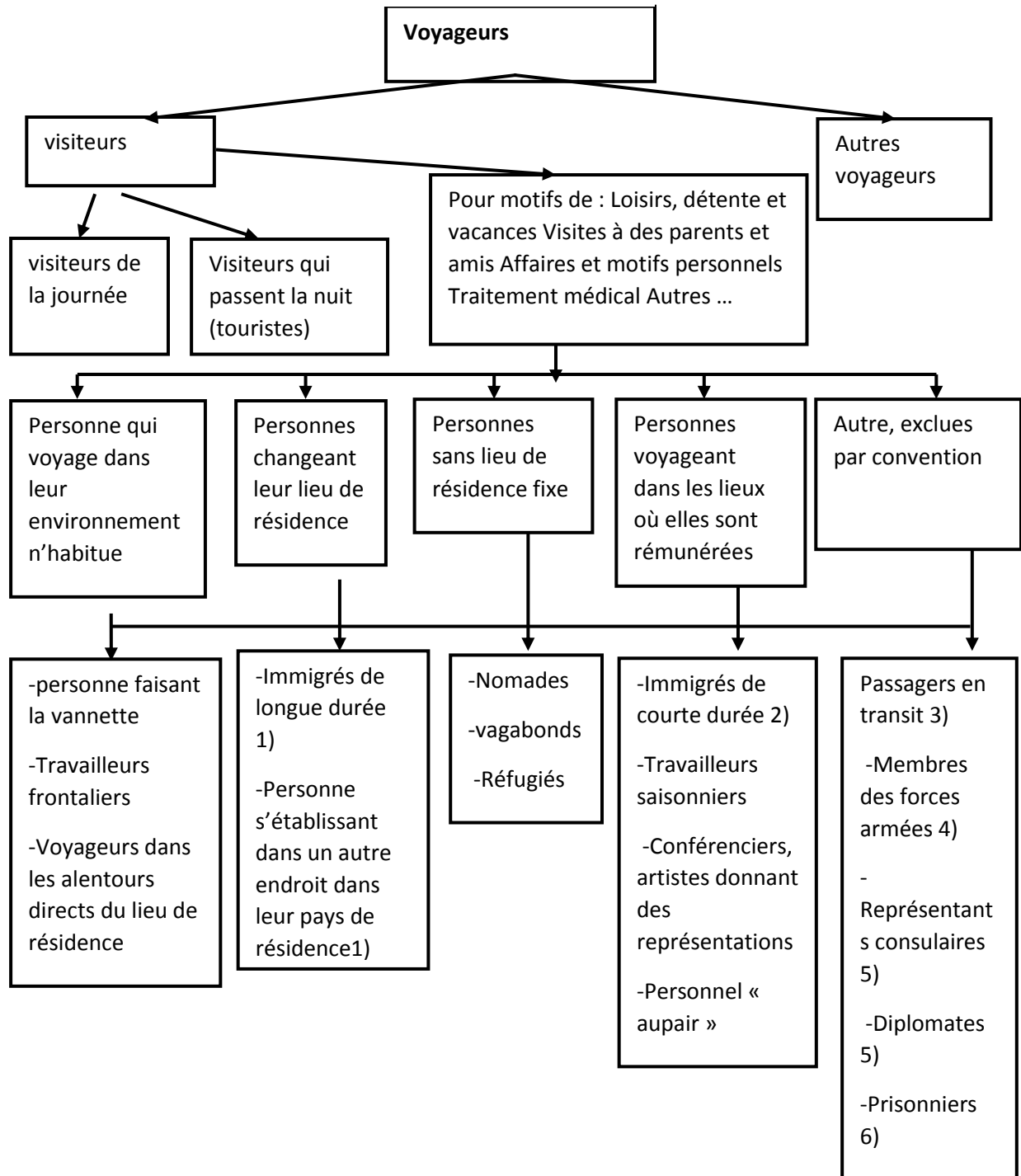
¹⁵ **Zeggane Kamel:** « Offre touristique en Algérie, cas de la wilaya de Tizi-Ouzou », thèse de magister, 1999, Page.13.

¹⁶ <http://unstats.un.org/unsd/statcom/doc00/m83-f.pdf>

Chapitre2 :Tourisme

On distingue le tourisme intérieur, qui regroupe le tourisme interne (résidents visitant leurs pays) et le tourisme récepteur (non-résidents visitant un autre pays que le leur), le tourisme national qui regroupe le tourisme interne et le tourisme émetteur (résidents d'un pays visitant d'autres pays) et le tourisme international qui comprend le tourisme récepteur et le tourisme émetteur.

Tableau 3 Schéma des différentes définitions du tourisme



Source : OMT, séminaire d'Abidjan, Mai 2008.

1)——Séjour prévu dans le lieu où le pays visité supérieur à 12 Mois.

- 2)——Séjour prévu dans le lieu où le pays visité égal ou inférieur à 12 mois.
- 3)——Ne sont pas considérés comme des visiteurs du point de vue récepteur s'ils n'entrent pas légalement dans ce pays.
- 4)——Lorsqu'ils voyagent de leur lieu ou leur pays d'origine à leur lieu d'affectation, dans le même pays ont pas, et vice-versa et lorsqu'ils sont en manœuvres.
- 5)——Lorsqu'ils voyagent de leur pays d'origine au lieu dans lequel se trouve leur poste et vice-versa.
- 6)——Y compris les personnes qui les escortent.

2.2 Aperçu historique sur l'origine du tourisme:

Le mot tourisme est apparu en Europe au début des 18 et 19 siècles. À l'origine anglais (tourism), ce dernier s'applique à l'origine au grand tour que les jeunes de la haute société anglaise réalisaient en Europe continentale et parfois jusqu'à moyen orient, et ce fut le premier voyage dont le but est le tourisme. L'apparition du terme tourisme c'est depuis l'antiquité, mais il était pratiqué sous différentes formes, notamment les échanges entre peuples et les déplacements antiques entre les empires.

Le voyage ici apparenté à un outil de la connaissance. En 1492, Christophe Colomb découvrit l'Amérique. En 1551, c'est la guilde des chemins en France par C. Estienne, ancêtre de toutes les guildes détaillées, qui voit le jour. En 1581, MONTAIGNE effectua son célèbre voyage en Italie, à partir duquel il rédigea son journal de voyage intime qui sera découvert fortuitement en 1742.¹⁷

2.3 Les différentes formes du tourisme :

Les ressources d'attractions touristiques sont nombreuses, les selon potentialités et les valeurs morphologiques, l'eau, le relief, le climat, les paysages, le patrimoine de la destination. C'est la raison pour laquelle la préservation de ces valeurs est indispensable et aujourd'hui qu'on assiste à un fleurissement de nouvelles tendances de tourisme: écotourisme, responsable, solidaire...

¹⁷ Boyer M : histoire du tourisme de masse, Paris, PUF, P.9.

2.3.1 Le tourisme culturel:

Le tourisme culturel, comme le tourisme en rapport avec le milieu naturel, exploite également des valeurs patrimoniales en relation avec les acquis historiques d'une zone, d'une région ou d'un pays. Il peut s'agir de valeurs immatérielles comme les arts et les activités traditionnelles (artisanales, agricoles, architecturales) ou alors des éléments plus physiques en rapport avec le vécu historique ; il s'agira alors principalement de vestiges archéologiques ou d'éléments significatifs rassemblés dans les musées. Les valeurs culturelles pouvant également être mises en avant en terme de valorisation touristique peuvent également concerner l'art contemporain.¹⁸

Quelle que soit l'importance de cette forme, le patrimoine culturel doit être préservé de tout sort de subversion.

2.3.2 Le tourisme rural:

Le tourisme rural est une forme de tourisme alternatif en milieu rural, notamment chez les agriculteurs (« agritourisme ») mais aussi chez des gens du pays ne vivant pas de l'agriculture.

Ce type de tourisme, dont les hôteliers-restaurateurs critiquèrent certaines formes, parfois assorties d'aides, qui leur semblaient préjudiciables à leur activité, est difficilement définissable avec précision. Il englobe, en effet, des pratiques touristiques proches mais diverses : agrotourisme, tourisme de randonnée, tourisme vert, activité de pleine nature..

L'expression générale « tourisme rural » peut aussi prendre d'autres formes, comme un mode d'hébergement hôtels ruraux (type Logis de France), résidences de tourisme à la campagne, villages de vacances, maisons familiales de vacances, camping, etc. des populations accueillies en zone rurale. Il est apparu dans les années 70 en réaction à la construction de grandes concentrations touristiques.¹⁹

2.3.3 L'écotourisme ou le tourisme vert:

L'écotourisme ou le tourisme vert est une des formes du tourisme durable, basé sur la découverte des écosystèmes de la nature, aussi des agro systèmes et tourisme rural.

Selon l'Union Mondiale de la Conservation⁸ (World Conservation Union) (1996) c'est "... la visite de milieux naturels relativement intacts ... à faible impact négatif ... comportant

¹⁸MEMOIRE DE MAGISTERE(BOUAZZA MAROUF Naima),la communication touristique a l'international,2012.

¹⁹MEMOIRE DE MAGISTERE(BOUAZZA MAROUF Naima),la communication touristique a l'internationale,2012.

une Implication socio-économique des populations locales qui est à la fois active et bénéfique".

Bien qu'il soit difficile de définir l'écotourisme, celui-ci présente certains éléments communs :

- La destination est généralement un milieu naturel non-pollué .
- Ses attraits sont sa flore et sa faune et plus généralement sa biodiversité.
- L'écotourisme se doit de soutenir l'économie locale et la spécificité du lieu.
- Il doit contribuer à la conservation de l'environnement et, plus généralement, promouvoir la conservation de la nature.
- Les séjours éco-touristiques comportent souvent un élément pédagogique.²⁰

2.3.4 Le tourisme équitable:

Le tourisme équitable est une conception du tourisme international consistant à appliquer les principes du commerce équitable à ce secteur. Encore beaucoup moins développé que le commerce équitable, il est pratiqué par diverses associations ou entreprises. Leur ambition spécifique est d'assurer aux communautés vivant sur les lieux du tourisme une part équitable des revenus qu'il génère, et de concilier le tourisme avec leur développement durable. Concrètement, cela débouche sur un ensemble de critères visant au respect des habitants et de leur mode de vie, à une véritable rencontre entre les touristes et ces habitants, à la durabilité des progrès amenés par le tourisme. Les projets touristiques sont élaborés par les communautés d'accueil ou tout au moins en partenariat étroit avec elles. Ces communautés participent de façon prépondérante à l'évolution des activités des visiteurs (possibilité de les modifier et de les réorienter).²¹

2.3.5 Le tourisme responsable ou tourisme éthique:

Le tourisme responsable ou tourisme éthique est l'un des formes de tourisme alternatif , part de concept de développer des pratiques socialement et les participations des citoyens pour une vision écologique plus respectueuses au sein des acteurs traditionnels du tourisme, tour-opérateur, hôtels, etc.

²⁰Site:<http://www.abhato.net.ma/maalama-textuelle/developpement-economique-et-social/developpement-economique/tourisme/tourisme-ecologique/ecotourisme-et-tourisme-culturel-durable-en-tunisie>.

²¹MEMOIRE DE MAGISTERE(BOUAZZA MAROUF Naima),la communication touristique a l'internationale,2012.

Chapitre2 : Tourisme

Ayant pour objectifs de: développer l'économie et l'épanouissement des populations locales (par l'implication dans l'économie locale, une rémunération juste et stable des partenaires, des conditions de travail décentes, des échanges de connaissances et de bonnes pratiques...), aussi appliquer les pratiques pour la préservation des ressources naturels et culturels, pour une meilleur durabilité de ces derniers comme le cas du tourisme durable.

2.4 Les principales destinations touristiques dans le monde:

La classification mondiale des meilleures destinations touristiques internationales dépend de nombreux facteurs et indicateurs, quand on utilise les deux principaux indicateurs – arrivées de touristes internationaux et recettes du tourisme international, on distingue dans les tableaux suivant les sept grandes destinations tourisme dans monde.

Tableau 4 Arrivées de touristes internationaux

Pays	Millions		Variation (%)	
	2011	2012	11/10	12/11
1 France	81,6	83,0	5,0	1,8
2 Etats-Unis	62,7	67,0	4,9	6,8
3 Chine	57,6	57,7	3,4	0,3
4 Espagne	57,2	57,7	6,6	2,7
5 Italie	46,1	46,4	5,7	0,5
6 Turquie	34,7	35,7	10,5	3,0
7 Allemagne	28,4	30,4	5,5	7,3
8 Royaume-Uni	29,3	29,3	3,6	-0,1
9 Féd. de Russie	22,7	25,7	11,9	13,4
10 Malaisie	24,7	25,0	0,6	1,3

Source : OMT « faits saillants OMT du tourisme », 2013.

Chapitre 2 : Tourisme

Tableau 5 Recettes du tourisme international

Pays	\$ EU				Devises locales	
	Milliards		Variation (%)		Variation(%)	
	2011	2012	11/10	12/11	11/10	12/11
1 États-Unis	115,6	126,2	11,7	9,2	11,7	9,2
2 Espagne	59,9	55,9	14,0	-6,6	8,6	1,2
3 France	54,5	53,7	16,2	-1,5	10,7	6,7
4 Chine	48,5	50,0	5,8	3,2	1,0	0,8
5 Macao (Chine)	38,5	43,7	38,3	13,7	38,6	13,3
6 Italie	43,0	41,2	10,9	-4,2	5,6	3,8
7 Allemagne	38,9	38,1	12,1	-1,9	6,7	6,2
8 Royaume-Uni	35,1	36,4	8,2	3,7	4,4	5,2
9 Hong Kong (Chine)	27,7	32,1	24,6	16,0	24,9	15,6
10 Australie	31,5	31,5	8,1	0,2	-3,8	-0,2

Source : OMT « faits saillants OMT du tourisme », 2012.

La France est le pays qui domine le tableau des arrivées des touristes internationaux , surtout ces dernières années avec 83 millions de visiteurs en 2012 et sa troisième place dans la liste des recettes (54 milliards de dollars), tandis que les États-Unis occupent le premier rang au titre des recettes (126 milliards de dollars) et le deuxième rang au tableau des arrivées (67 millions).

2.5 Le tourisme durable :

2.5.1 Définition :

Ce concept du tourisme durable a émergé au sommet du Sommet de la Terre de Rio de 1992, parmi les objectifs qui sont fixés à ce dernier est de limiter les impacts négatifs sur l'environnement, ainsi que le développement économique et culturel des populations locales.

L'OMT le définit comme suit : « Le développement touristique durable satisfait les besoins actuels des touristes et des régions d'accueil tout en protégeant et en améliorant les perspectives pour l'avenir. Il est vu comme menant à la gestion de toutes ressources de telle

sorte que les besoins économique, sociaux et esthétiques puissent être satisfaits tout en maintenant l'intégrité culturelle, les processus écologiques essentiels, la diversité concernés participent activement et s'engagent à respecter la mise en œuvre effective du tourisme durable ».

Le développement durable du tourisme requiert la participation, en connaissance de cause, de tous les acteurs concernés, ainsi qu'une forte direction politique pour assurer une large participation et l'existence d'un consensus. Le tourisme durable est le fruit d'efforts permanents et il exige le contrôle constant des effets de cette activité, ce qui suppose l'adoption, chaque fois qu'il y a lieu, des mesures préventives et/ou correctrices nécessaires.

Le tourisme durable est un symbole direct du développement durable, «Le Développement Durable s'efforce de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs»²².

2.5.2 L'objectif du tourisme durable :

La recherche d'un tourisme durable est un phénomène récurrent et renouvelé dans la nécessité d'éliminer les causes directes et ambigu des impacts négatifs, aussi la nécessité de la participation réelle de tous les acteurs responsables, c'est pourquoi le tourisme durable doit:

-Respecter l'authenticité socioculturelle des communautés d'accueil, en préservant leur patrimoine culturel bâti et vivant ainsi que leurs valeurs traditionnelles, et en contribuant à la compréhension et la tolérance interculturelles.

-Garantir des exploitations économiques viables et de long terme, en répartissant équitablement les bénéfices socioéconomiques entre tous les acteurs concernés, ce qui comprend des emplois stables, des opportunités de revenus et des services sociaux pour les populations d'accueil, et contribue à la réduction de la pauvreté.

2.5.3 Différents types du tourisme durable :

Il existe plusieurs formes du tourisme qui peuvent être qualifiées du «durable» et que l'on peut regrouper sur le terme général de tourisme durable:

- Le tourisme vert.
- L'écotourisme (ou tourisme de la nature).
- Le tourisme solidaire.

⁹Issue du rapport Brundtland établi pour l'ONU en 1987 par la Commission Mondiale sur l'environnement et le développement

- Le tourisme équitable.

2.5.4 Les principes du tourisme durable:

Le but principale du tourisme durable c'est d'améliorer la relation entre les touristes et l'environnement qu'ils visitent afin de préserver et met en valeurs à long terme : les ressources naturelles, culturelles et sociales d'un territoire.

Le tourisme durable dépend en grande partie de la qualité des stratégies nationales et des plans de développement touristique élaborés au niveau national et local.

L'industrie du tourisme doit s'efforcer de développer le tourisme de façon responsable vis-à-vis de l'environnement, en reconnaissant que la préservation des ressources naturelles, qui sont à la base de son industrie, est de sa responsabilité ultime. L'évaluation environnementale fournit une approche structurée pour prévoir les impacts potentiels et pour incorporer des mesures d'atténuation, durant les phases de conception, de construction et d'exploitation. Les entreprises du secteur touristique et les autorités nationales et locales doivent coopérer pour élaborer et mettre en place des mesures qui minimisent l'altération de l'environnement et ses impacts, durant la phase de construction.

Un éventail de mesures et de technologies de gestion doive être déployées pour limiter les impacts négatifs du tourisme sur le littoral, durant la phase d'exploitation, le développement durable du tourisme nécessite le renforcement des ressources humaines et des capacités institutionnelles, dans tous les secteurs impliqués et aux divers niveaux.(PNUE/GPÀ, 2007).²³

Tableau 6 Les principes de tourisme durable

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

Source : Jean-Pierre Lozato-Goitart et Michel Balfert, 2007, « Management du tourisme (territoires, systèmes de production et stratégies) », 2ème édition, édition Pearson éducation, P 354.

²³AIT MAKHLOUF Lyes, 2015, Essai d'analyse de l'impact du tourisme sur le développement local, , mémoire du Master, université de Bejaia.

2.6 Les principaux enjeux du tourisme durable :

Le tourisme fait face à de nombreux défis majeurs qui doivent être pris au sérieux pour la durabilité du tourisme à toute échelle, en effet pour lutter contre les changements climatiques et assurer la sécurité et la santé, aussi garantir l'emploi et réduire la pauvreté, on peut citer les suivants :

2.6.1.1 Gérer une croissance dynamique:

La multiplication par deux des mouvements de touristes prévue pour les 15 prochaines années générera des pressions considérables. Si l'on veut éviter de porter atteinte aux ressources dont le tourisme est tributaire, il faut gérer correctement cette croissance. Ceci requiert une planification soignée de la localisation et des types d'aménagement, une amélioration des pratiques de gestion de l'environnement et une influence accrue sur les modes de consommation.²⁴

2.6.1.2 La lutte contre les changements climatiques:

Le changement climatique est un phénomène majeur à long terme du tourisme, et ce dernier est parmi les causes de ce changement et ses effets sur l'environnement immédiat et aussi à grande échelle, l'élévation des niveaux des mers, l'érosion des plages, le blanchissement du corail et les ruptures d'alimentation en eau, menacent de nombreuses destinations côtières.

2.6.1.3 Santé, sûreté et sécurité:

Récemment les incertitudes liées à la santé et la sûreté des voyages et de certaines destinations ont provoqué des fluctuations considérables de flux de touristes. Même s'il s'agit probablement d'un phénomène à court terme et si le rétablissement des flux est souvent rapide, cet aspect doit être considéré globalement dans la problématique de la durabilité du tourisme.

²⁴ L'Organisation mondiale du tourisme, « Vers un tourisme durable : guide à l'usage des décideurs » (2005).p7.

Les implications ont trait aux politiques mises en place en matière d'image, de gestion de

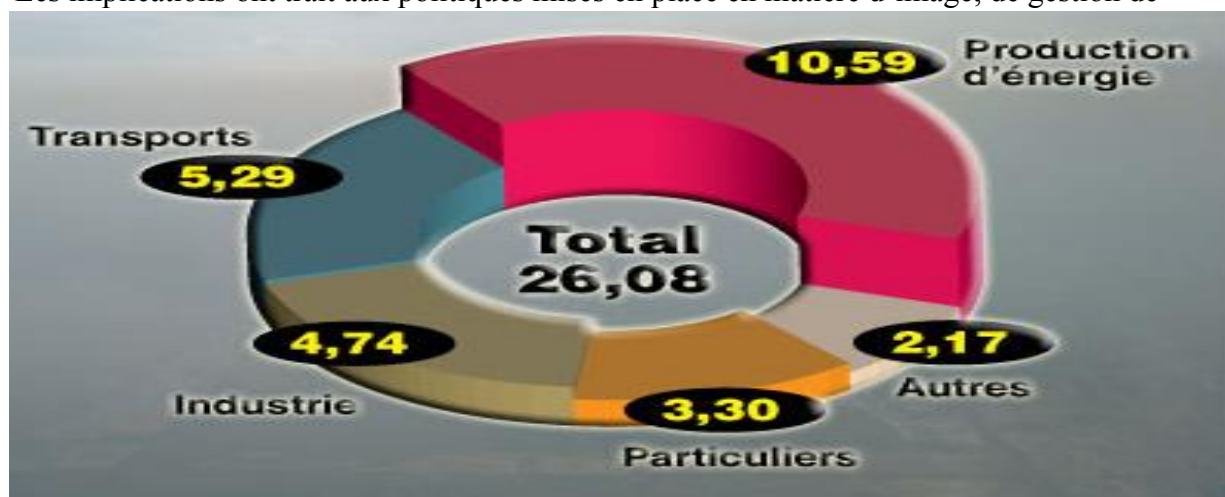


Figure 11 émissions du CO₂ secteur (en milliard de tonnes ,2004)

: (The wallStreet journal) agence international d'énergie

l'informationnel aux mesures spécifiques visant à améliorer la sûreté et la sécurité des touristes.²⁵

2.7 Les acteurs du tourisme durable :

Plusieurs acteurs sont bénéficiés par la pratique liée au tourisme durable, on peut citer les entreprises de tourisme, les communautés locales, les défenseurs de l'environnement aussi les touristes, selon l'OMT (recherchent des prestations de qualité dans un environnement sûr et attrayant ; ils sont de plus en plus conscients des impacts de leurs voyages. Pour rendre le tourisme plus durable, les gouvernements doivent prendre en compte les différents points de vue et motivations de ces acteurs et travailler avec eux pour atteindre des objectifs communs).(OMT-PNUE, 2005).

2.8 Tourisme durable ou l'écotourisme :

l'écotourisme est une forme de tourisme durable mais, il ne faut pas confondre entre ces deux termes, l'écotourisme ou le tourisme vert est un type de tourisme , si on applique les pratiques du développement durable sur une des formes du tourisme Peut être nommé(durable)

Alors que les premières définitions de l'écotourisme mettaient l'accent sur une proximité recherchée avec la nature par les touristes, les définitions plus récentes ont plutôt cherché à mettre en lumière une variété de principes associés au concept de développement

²⁵ L'Organisation mondiale du tourisme, « Vers un tourisme durable : guide à l'usage des décideurs » (2005).p.8.

durable. On admet actuellement que l'écotourisme englobe les principes du tourisme durable en ce qui concerne les impacts de cette activité sur l'économie, la société et l'environnement et qu'en outre, il comprend les principes particuliers suivants qui le distinguent de la notion plus large de tourisme durable: ²⁶

- L'écotourisme contribue activement à la protection du patrimoine naturel et culturel.
- L'écotourisme inclut les communautés locales et indigènes dans la planification, son développement et son exploitation et contribue à leur bien-être.
- L'écotourisme propose aux visiteurs une interpénétration du patrimoine naturel et culturel.
- L'écotourisme se prête mieux à la pratique du voyage individuel ainsi qu'aux voyages organisés pour de petits groupes.

En résumé, une analyse des définitions nous amène à considérer trois dimensions qui constituent l'essence même du concept d'écotourisme :

- Un tourisme **axé sur la nature**.
- Une **composante éducative**.
- Un **besoin de durabilité**.

2.9 Présentation sur le tourisme en Algérie:

Notre pays, vaste et très riche des potentialités touristiques les plus remarquables et diversifiées entre des potentialités naturelles, 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 :

2.9.1 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.

²⁶(***** ,2013,(tourisme durable),mémoire master 2 , université de Jijel)

2.9.2 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 Hammad 1980, Timgad 1982, Tipasa 1982, Vallée du M'Zab1982, 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.

2.10 Conclusion:

Le tourisme est l'activité la plus importante en terme d'attractivité dans tous les pays du monde, et qui contribue au développement de plusieurs secteurs, économique comme l'augmentation des investissements étrangers et locales, offrirai des postes d'emplois aux jeunes.

L'activité touristique doit répondre aux exigences de développement durable à travers le respect de l'environnement et la nature qu'ils visitent en suivant ses coutumes et ses traditions.

En revanche l'état doit respecter les touristes et les accueillir en offriront les bonnes conditions pour le passage d'un bon séjour, et l'assurance d'une disponibilité des services et commodités et même de la communication culturelle entre les peuples.

Chapitre3 : Mobilité touristique

3 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 à l'épanouissement de la société, si les besoins en terme de mobilité étaient remplis. Donc le tourisme est indissolublement tout est lié à la mobilité ; 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, et renforce l'attractivité touristique.

Si le tourisme et existant aujourd'hui un peu partout c'est que des moyens de transports et les infrastructures nous le permettent en rendant possible la fréquentation de certains lieux.

1 Mobilité touristique

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.

La mobilité touristique est une association simple 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. elle 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...ect.

3.1 Le concept de la mobilité touristique

Les touristes se déplacent vers une destination, la visitent et en reviennent en utilisant des moyens de transport à leur disposition. Les modalités de ces déplacements peuvent varier quasiment à l'infini, mais le transport est toujours une partie intégrale et un élément clé de

l'expérience touristique. Il 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 un transport sécuritaire, abordable, fiable, efficace et de plus en plus un transport dont l'empreinte écologique est limitée.

Donc La mobilité touristique est un aspect très important pour les villes touristique qui accorde un intérêt majeur à la préparation du voyage, et dans le choix de la destination à visiter. C'est pour quoi elle est devenue une certitude, qui demande à être prise en compte dans les politiques de transport et tourisme. ²⁷

3.2 Les types de la mobilité touristique durable :

L'analyse de la mobilité touristique s'avère beaucoup plus complexe que les autres types de mobilité habituelle domicile – travail, pour ce fait, Chazaud P. l'identifie selon quatre types de mobilité touristique : Cyclique, circulaire, alternée, linéaire ; établis en fonction du type de séjour :loisir à partir du domicile fixe habituel, loisir à partir d'une villégiature et en fonction du type de déplacement (à l'intérieur ou à l'extérieur d'un bassin de vie). Récapitulé dans ce tableau :

Tableau 7 Les types de la mobilité

Types de mobilité	Déplacements à l'intérieur d'un bassin de vie	Déplacement vers l'extérieur d'un bassin de vie
Mobilité cyclique	Déplacements liés à des fréquentations temporaires et successives vers divers sites de pratique	Déplacements et pratiques de loisirs dans le cadre d'un voyage
Mobilité circulaire	Déplacements et pratiques de loisirs sur plusieurs lieux en étoile ou en cercle à partir du domicile fixe	Déplacements et pratiques de loisirs sur plusieurs lieux en étoile ou en cercle à partir d'une logique qui n'est plus celle d'un domicile fixe
Mobilité alternée	Déplacement pendulaires des domiciles vers un lieu de pratique de loisirs, proche du domicile	Déplacement pendulaire du domicile vers un lieu de pratique de loisir éloigné
Mobilité linéaire	Déplacements dans le cadre d'une migration de weekend end ou de petites vacances entre une métropole et une compagne proche	Déplacements dans le cadre d'une migration saisonnière (petites ou grandes vacances, été-hiver) entre une métropole et un lieu de villégiature éloigné

(Source : CHAZAUD Pierre, 2005)

3.3 Les quatre piliers fondamentaux de la mobilité touristique durable :²⁸

3.3.1 La desserte :

Elle s'intéresse à rendre l'ensemble de l'offre touristique accessible via des modes de transports autres que le mode individuelle. S'appuyer sur le moyen de transport en commun existante pour renforcer l'accessibilité des sites excentrés, jouer sur les complémentarités avec d'autres offres de transport pouvant permettre de finir le trajet (vélos, navettes touristiques, parcours piétons...).

3.3.2 L'information :

Communiquer par de l'information pertinente en amont du séjour à travers des informations dédiées à la mobilité touristique indiquées sur le site sur place à travers des aménagements spécifiques et reconnaissables pour « Orienter » le touriste pour retrouver sa destination.

3.3.3 La billettique :

Proposer des systèmes de billetterie dédiés et adaptés aux usages des différents types de clientèles : tarifs spéciaux pour les familles, les mini-groupes, les jeunes...), formules illimitées d'avantage financière.

3.3.4 La gouvernance :

Un projet de mobilité touristique sur un territoire n'existera que s'il répond à un mode de gouvernance pertinent. Pour renforcer l'accessibilité d'un territoire et y favoriser la mobilité touristique il faut au moins être soutenu par un élu local qui incarne le sujet.

3.4 Les Objectifs de la mobilité touristique durable :

3.4.1 L'attractivité touristique :

(Est présentée comme l'aptitude d'un territoire aux diverses échelles à attirer. elle donne une importance à la destination, avec l'accessibilité et le rôle joué par les aménités Dans le cas d'une métropole touristique, elle se vérifie par un rôle plus ou moins important joué dans la redistribution des flux à l'échelle régionale et locale.²⁹

¹ - ²⁸ MOHAMMEDI Sihem Mémoire vers une mobilité touristique durable à la ville de Bejaïa 2014

²⁹ Christine SALOMONE article 2013 Intermodalité, billettique et mobilité touristique L'exemple de l'artecard à Naples

Chapitre3 : Mobilité touristique

- l'amélioration des conditions de transport existant par la diminution des temps du parcours et par une augmentation du confort pour les usagers
- favoriser une meilleure organisation de l'agglomération avec une desserte du centre-ville par des liaisons fréquente et rapide
- le développement de nouveau site urbain
- intégré au maximum la fonction de transport en commun en lui donnant un caractère attractif qui, seul, permettra un transfert, notable, des usagers de l'usage de transport individuelle vers l'usage des transports collectifs
- la réduction de la consommation énergétique à travers l'utilisation des différents mode de transports en communs lors de séjours et de visite des lieux touristique : empreinte carbone et lutte contre les changements climatiques transition énergétique et économies d'énergie, énergies renouvelables, consommation responsable
- La facilité de L'accessibilité d'une ville touristique avec laquelle un lieu peut être atteint à partir d'un ou plusieurs lieux, à l'aide de tout ou partie des moyens de transports existants
- La facilité à utiliser ou à combiner plusieurs modes de transport sans rupture de charge
- évoquer l'impact de la pollution atmosphérique des transports sur la santé humaine et sur L'environnement
- prendre en compte les besoins d'exercice physique dans la santé humaine
- l'accessibilité à la globalité de l'offre ; hébergement transport restauration évènementiel culture et autre activité

3.4.2 L'attractivité du tourisme d'affaires :

Le tourisme d'affaire est une Activité économique majeure dont les retombées sont non délocalisables il désigne les déplacements à but professionnel. Qui combine les composantes classiques du tourisme (transport, hébergement, restauration) avec une activité économique pour l'entreprise la question de l'accessibilité et des liaisons entre entrées internationales d'une ville touristique (aéroports et gares..) et sites de tourisme d'affaires nécessite une vigilance permanente, dans le dessein d'offrir une efficacité de services aux usagers touristes d'affaires.

Ainsi, le tourisme d'affaires engendre des déplacements dont la particularité est qu'ils requièrent essentiellement (une rapidité, sécurité et efficacité dans les correspondances)

Ces caractéristiques ont pour objectif de permettre au touriste d'affaires de passer le plus de temps sur le lieu de rencontre où se réalisent les contacts et se signent des contrats, générateurs d'emplois et de richesse pour notre région. Plus la mobilité des touristes d'affaires sera bien maîtrisée et optimisée, plus son temps sur les salons et congrès lui permettra d'atteindre des objectifs professionnels.³⁰

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

Le développement du secteur routier est communément considéré comme un vecteur de développement. D'une part, il contribue aux désenclavements des territoires et offre de nouvelles opportunités économiques à travers le renforcement de l'accessibilité. D'autre part, il est considéré comme un moteur de la croissance économique par son poids en matière d'investissement et de consommation. « 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 cout l'ouvrira au tourisme de masse ; à contrario, l'isolement, l'enclavement ou la cherté de 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.

3.4.4 L'utilité de la mobilité dans le domaine touristique :

Aujourd'hui Le tourisme nous oblige à s'intéresser à la mobilité parce qu'il assure l'accès vers les destinations a visité. Donc il est temps que la mobilité commence à s'intéresser sérieusement au tourisme et au temps passé pendant le voyage. Les touristes s'attendent évidemment à une

³⁰ Rapport de **Philippe DEMONCHY** 15 décembre 2011 les Sept conditions pour l'amélioration de l'accueil et la mobilité des touristes en Île-de-France

Les déplacements entre les différents points touristiques vont créer « un espace de mobilité récréative », entretenu par les moyens de transport et leurs infrastructures. Le transport est toujours considéré comme un dispositif au service du tourisme.³¹

3.4.5 L'influence de la mobilité sur la consommation touristique :

La mobilité touristique durable joue un rôle très important sur la consommation touristique et pourrait être un moyen de générer de la richesse et renforcer l'attractivité de la région dans un contexte de concurrence accrue. À 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. L'amélioration de l'accessibilité permet aux individus d'avoir une offre plus large et de jouer la concurrence. Par symétrie, elle permet aux commerces d'avoir des aires de chalandises plus étendue³²

3.5 Les facteurs qui influencent sur la mobilité touristique :

3.5.1 La congestion Embouteillage :

Une congestion communément dit (bouchon » ou « file », est un encombrement de la circulation, généralement automobile, réduisant fortement la vitesse de circulation des véhicules sur la voie. 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 si on permettra une circulation fluide entre la voie d'accès.

³¹ WACKERMANN, 1993 *Tourisme et transport*, Coll. Mobilité spatiale, SEDES, Paris

³² Yvon BIGRAS et Isabelle DOSTALER (Université Concordia, Montréal) printemps 2014
TOURISME ET TRANSPORT VERS UNE VISION INTÉGRÉE

Le temps passé dans les embouteillages est majoritairement considéré comme perdu pour les touristes n'étant utilisé pour sa visite. Cette perte a un coût économique très important.³³

3.5.2 L'insuffisance des parkings et des espaces de stationnement :

Un parking, ou parc de stationnement, est un espace ou un bâtiment spécifiquement aménagé pour le stationnement des véhicules. Il peut être public ou privé, en enclos, en élévation ou souterrain. 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 visiteurs. en France par exemple, on définit un parc de stationnement comme un lieu destiné au stockage des automobiles et remorques en dehors de la voie publique.³⁴

Et le manque des parcs de stationnements engendre une réduction dans la fluidité des trafics ainsi des réflexions de l'activité touristique. On trouve de différents types des espaces de stationnement dans les agglomérations méditerranéenne Parking de surface, Parking fermé ou souterrain, Parc relais, Parking à étages, Parking ouvert, Parkings automatiques.³⁵

3.5.3 Le manque de diversité de mode et d'infrastructure de transport :

Aujourd'hui on constate que la vitesse des véhicules diminue avec le nombre de véhicules d'une façon à peu près linéaire à partir d'un certain seuil car les véhicules se gênent les uns les autres. Si on définit la congestion par cette gêne, on peut dire qu'il y a toujours de la congestion sur une route, dès lors qu'il y a plus de véhicules sur la route.

Donc l'absence de l'intermodalité et la diversification des modes de transports et d'infrastructures sont les premiers facteurs qui frein la mobilité touristique et qui rend les lieux touristiques inaccessibles, donc c'est un obstacle pour le développement touristique.

3.5.4 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

³³ Alberto Bull (compilateur) 2004 *Trafic congestion : the problem and how to deal with it*, 187 pages (dont 24 consultables sur Google Books

³⁴ « Définitions issues du glossaire du stationnement et de la mobilité

³⁵ <http://collectivitesviabiles.org/articles/problematique-du-stationnement.aspx>

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).

Les recherches médicales et psychologiques ont montré que le bruit entraîne toute une série d'effets :

- trouble de la communication
- difficulté de concentration au travail
- Perturbation du sommeil
- réaction psychique et somatique ³⁶

3.5.5 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 et est 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

³⁶ **Wolfgang Schade** 2003 le bruit du transport : un défi pour la mobilité durable Revue internationale des sciences sociales

Chapitre3 : Mobilité touristique

Tableau 8 surface routière consommé par personne selon les différents modes de transport.

Mode	Personne/ mode	Surface (m ² /p)	Personne/ mode	Surface (m ² /mode	Personne/ mode	Surface (m ² /p)
A pied	1	0.7	1	0.5	1	0.75
A 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

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 :

Source : YEHC-(2009).op .cit p.45.



Figure 12 180 voitures . 3 bus .Un tramway

<http://twicsy.com/i/nctw9d>

Chapitre3 : Mobilité touristique

Une rame de tramway de 224 personnes (112m²) remplace, donc, l'espace occupé par 117 voitures (1600m²) ou par 3 bus. 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 voyageurs/heure/sens, alors qu'une autoroute (2×2) nécessiterait une bande de 40m de largeur pour un débit maximal de 3600 voyageurs/heure /sens.

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.

De ce tableau, nous pouvons observer que la demande d'espace pour le mode voiture

Tableau 9 consommation globale de l'espace pour un déplacement de 10km.

Espace-temps en m ² -h	Stationnement	Circulation	Total	%
Piéton	-	2.2	2.2	1.6
Vélo	0.4	0.8	1.2	0.9
Automobile	81.6	51.6	133.2	94.6
taxi	-	1.3	1.3	0.9
Autobus	0.3	2.6	2.9	2.0
total	82.3	58.5	140.8	100
%	58.0%	42.0%	100%	

Source : YEHC-F (2009).op . cit p.474. p.474.

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.³⁷

3.6 Les concepts :

3.6.1 L'inter modalité :

L'inter modalité désigne toute pratique visant à tirer parti au mieux de l'existence de différents moyens de transport. On s'intéresse ici, dans une conception plus restreinte, à tout ce qui touche à l'usage successif de plusieurs modes de transport pour le même déplacement.

³⁷ Melle: **Laggab Tinhinan Melle: Laib Fouzia** Mémoire master 2 Une mobilité pour une meilleure mise en valeur touristique « Cas de la ville de Bejaïa

La notion de transport intermodal n'est pas récente. Pour favoriser le déplacement intermodal, le système de transport intermodal doit être bien organisé de sorte que les passagers le considèrent comme une alternative valide, ou estiment l'avantage offert par rapport aux déplacements avec un seul mode de transport.

Il en résulte que le transport intermodal concerne toujours au moins un mode de transport collectif. C'est pourquoi les gares de transport ferroviaire, les stations de métro et les gares routières sont des lieux privilégiés du transport intermodal, et qu'on essaie aujourd'hui d'intégrer les véhicules motorisés et les modes non-motorisés avec les modes de transport en commun dans ces lieux de transport public. Dans le présent, nous espérons que cette notion peut efficacement attirer les passagers afin de réduire la dépendance à l'usage des véhicules motorisés dans la ville.³⁸

3.6.2 La multimodalité

La multimodalité est un concept qui permet d'avoir plusieurs choix de modes de transport à un même endroit, ce qui est aussi manière efficace de réduire les problèmes de mobilité : des lieux très fréquentés où l'on peut changer de mode de transport (train, bus, voiture, tramway, vélo, tramway et bus...) et se diriger vers plusieurs destinations.

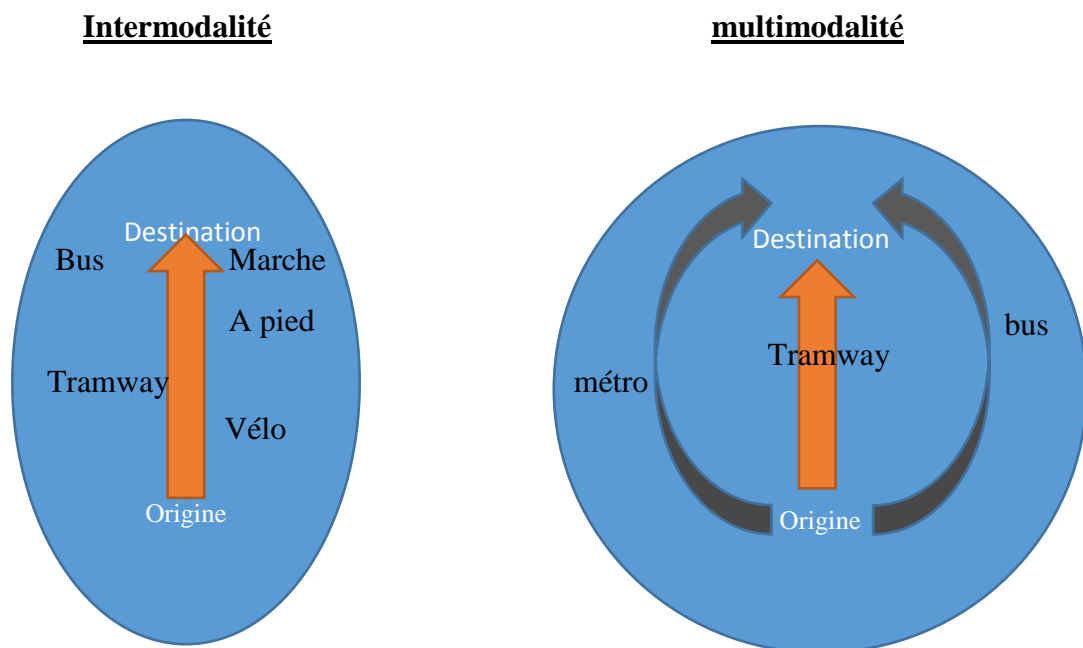
La multimodalité permet en définitif l'amélioration de la qualité de vie, l'accessibilité et l'égalité face à la mobilité

L'intermodalité en différence de la multimodalité intègre le facteur temps comme rapport. Ainsi, si les modes de transports sont utilisés de manière successive et au sein du même trajet, la multimodalité se trouve donc intermodalité³⁹

³⁸ ¹¹ **Chao-Fu YEH** 2 Octobre 2009 Intermodalité et coûts des déplacements urbains dans les mégapoles - Les cas de Paris

³⁹ ³⁹ 2014 article mobilité- la tribune PDF source : <https://fichiers-laroueverte.com>

Schémas comparative entre l'intermodalité et la multimodalité



Source : Auteur

3.7 Les avantages théoriques du transport intermodal

Les déplacements comprenant plusieurs modes de transport urbain, sont constitués par des chaînes qui permettent certaines optimisations. Le transport intermodal peut offrir les avantages suivants :

- Des offres bien-équilibrées et intégrées de système de transport urbain, peuvent augmenter le choix de transport pour les passagers et stimuler l'utilisation de modes en fonction du renforcement.
- Les déplacements intermodaux peuvent mener non seulement à un rendement plus élevé pour les individus, mais aussi à un rendement pour l'ensemble, (dans le sens des coûts socio-économiques totaux).
- Le transport intermodal augmente les chances pour un rééquilibrage des modes en liaison forte avec le système de transport en commun, notamment pour les personnes qui ne sont pas à distance de marche des stations.
- L'efficacité monétaire : l'usage de l'intermodalité est en général moins coûteux.
- La consommation d'espace : l'usage de l'intermodalité occasionne moins de stress si la congestion et les difficultés de stationnement au centre-ville sont importantes.
- L'efficacité temporelle : l'usage de l'intermodalité est plus rapide que celui des véhicule individuelle dans certains cas.

-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.⁴⁰

3.8 Le tourisme urbain et la mobilité durable

Le tourisme urbain et mobilité urbain sont intimement liés. Toute forme de tourisme implique nécessairement une mobilité spatiale, quelle que soit la durée de séjour ou le trajet effectué. Les modes de déplacement ont beaucoup évolué au cours du temps, et ces changements ont souvent précédé ou accompagné le développement du tourisme. L'expansion du chemin de fer comme le développement de l'automobile ont amené à de nouvelles destinations et à des nouvelles pratiques touristiques. L'amélioration technique d'un transport peut avoir une incidence directe sur la circulation touristique⁴¹

Les villes urbaines sont devenues des Portes d'entrée pour les régions qui les entourent et une Destinations clés pour les touristes internationaux De nombreuses grandes villes et c'est pour cela que les villes urbaines cherche a attiré d'avantage de touriste par la mise en valeur du patrimoine, et le développement de grands équipements, organisation d'événements sportifs ou culturels, accueil de grands salons en matière de mobilité.

3.8.1 Les offres dédiées aux touristes : les bus city tour :

Dans plusieurs agglomération touristique européenne on distingue divers type de transports a l'intérieur on utilisant des véhicules à vocation touristique. Son utilisation reste saisonnière et liée aux flux touristiques ou aux périodes d'ouvertures des lieux visités (lorsqu'il s'agit de musée, parc d'attraction, etc.). Il est considéré comme une attraction autre qu'un simple mode de transport. à part entière offrant une autre vue du lieu, et ainsi une utilité les petits trains routiers touristiques, une attraction Très répandue, en europe en générale conçu en tant qu'attraction touristique est géré par des opérateurs touristiques, sans lien avec Le réseau de transport public Mais certains petits trains marquent des arrêts Intermédiaires avec possibilité de monter et descendre⁴²

On trouve de nombreux autres services dédiés aux touristes :

- Télécabines et téléphériques touristiques
- Trains et tramways historiques)

^{40 41} **VERFAILLIE Isabelle**. Date de parution, 2007. Université, ULB - IGEAT.

⁴² **David Dubois** 7 avril 2016 Journée technique de la CoTITA Centre-Est

-Tuk-tukss ou rickshaws et vélo-taxi

3.8.2 L'information sur les offres de mobilité utiles touristes : applications sur Smartphone :

la nécessité de comprendre un réseau de transport « inconnu » et la volonté d'optimiser le temps de recherche des différents services de transports qui ne soient pas exclusivement « fonctionnels » est très importante dans l'offre touristique

Les applications sur smartphone offrent de nouvelles opportunités en termes d'accès à l'information (temps réel...) et de personnalisation (guidage...)

-La quasi-totalité des réseaux de transport ont leur application officielle

-La majorité des offices de tourisme ont leur application ou « recommandent » une ou plusieurs applications mais les informations sur le « transport » et le « tourisme » restent la plupart du temps séparées

-Les applications « touristiques » ne fournissent généralement pas d'information sur le « transports »⁴³

3.9 Conclusion :

Favoriser les mobilités touristiques vers et dans la destination est un enjeu majeur pour le tourisme en général, et pour les destinations méditerranéennes en particulier. Aujourd'hui, 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 qu'elle ne commencera à se développer que lorsque les moyens de transport eurent progressé et que les touristes bénéficiant de temps. en adaptant les différents concepts de mobilité durable tel que l'intermodalité des modes de transport et d'infrastructure à la hauteur.

⁴³David Dubois 7 avril 2016 Les offres de mobilité touristique dans les agglomérations européennes

Chapitre3 : Mobilité touristique

Chapitre4 : Exemples comparatifs

4 Ville de Venise :

4.1 Présentation de la ville de Venise :

VENISE (italien : Venezia) est une ville touristique Italienne du nord-est du pays, elle est inscrite avec sa lagune sur la liste du patrimoine mondial (11eme ville Italienne) Où il habite plus de 261 047 habitants en 2018.

Elle s'étend sur un total d'îlots séparées par un réseau des canaux et reliées par des ponts. Venise est célèbre pour cette particularité, ainsi que pour son architecture et son patrimoine culturel. La ville et sa lagune sont inscrites sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1987. La ville de Venise et son lac forment un groupe indissociable dont le cœur de Venise, une réalisation artistique et unique. L'influence de cette ville sur Le développement de l'architecture et des arts rhéologiques a été formidable.



Figure 13carte de situation régionale de la ville de Venise

(Source): Site web: <https://www.actualitix.com/wp>

4.1.1 Potentialités touristiques de Venise :

Venise, la cité des Doges, l'une des plus magnifiques villes du bassin méditerranéenne. Avec ses nombreuse potentialités touristiques, événements internationaux et ses musées, Venise est l'un des principaux pôles touristiques du pays.Cette ville présente des potentialités touristiques innombrables, tels que:

4.2 Valeurs morphologiques :

4.2.1 Le littoral:

Cette ville est complètement ceint par les eaux de la lagune, ensemble des plages et des petites îles, ces magnifiques places forment des paysages pittoresques sur tous les cotes de la ville.

Lagune de Venise: Le lac vénitien est un lac situé au nord de la mer Adriatique, le long de la côte de la Vénétie. La superficie de la lagune est d'environ 550 km², dont 8 % sont occupé par la terre. Environ 11 % sont en permanence composés d'eau, ou canaux dragués.⁴⁴



Figure 14 Carte de la lagune à Venise

(Source:<https://www.actualitix.com/carte-venise>)

4.2.2 Lido de Venise :

L'île du Lido est la station balnéaire de Venise. Fin cordon littoral qui sépare la lagune de Venise et la mer adriatique, l'île du Lido s'étend sur une douzaine de kilomètres et possède des plages magnifiques. A seulement 10 minutes de Venise en vaporetto, c'est le lieu idéal pour se reposer au calme, se baigner l'été et profiter des hôtels moins chers que dans la cité. L'île du Lido s'étend entre le port de San Nicolò et le port de Malamocco. On y accède en Vaporetto en 10 minutes de Venise.

⁴⁴ Site: https://fr.wikipedia.org/wiki/Lagune_de_Venise#La_lagune.



Figure 15 Lido de Venise

(Source:<https://www.actualitix.com/carte-venise>)

C'est une des rares îles de la lagune où la circulation est autorisée. A partir de la gare routière de Venise, toutes les 50 minutes, il vous faudra une demi-heure de voyage, en prenant le ferry qui part du terminus du « Tronchetto ferry-boat ». De la gare ferroviaire, vous pouvez prendre un vaporetto direct qui relie la gare à l'île en 35 minutes ou prendre la ligne 1 qui traverse le Grand Canal avant de vous menez au Lido.⁴⁵

4.3 Monuments et lieux réputés:

4.3.1 Les places:

Ces lieux sont différents des autres, elles sont considéré comme un musée à ciel ouvert, on peut citer la place Saint-Marcet se situe au bord du Grand Canal, le Campo San Polo, Campo Santa Margherita, Campo San Trovaso .

La place Saint Marc est bordée d'arcades abritant des cafés et des commerces de luxe. Les touristes et les Vénitiens se réunissent naturellement sur ce point central de la cité, en compagnie des innombrables pigeons.

La basilique, avec ses coupoles, construites au Xe siècle dans le style roman byzantin. À l'intérieur, l'or des mosaïques et le scintillement des pierres précieuses montrent aux yeux de tous la fabuleuse richesse de l'ancienne République de Venise.⁴⁶

⁴⁵ Site: <https://www.vivre-venise.com/ile-du-lido-venise/>.

⁴⁶ PDF: Venise,([http://www.anim.ch/pxo305/pxo_content/medias/venise\(2\)\).pdf](http://www.anim.ch/pxo305/pxo_content/medias/venise(2)).pdf), p.10.



Figure 16 La place Saint Marc

(Source:<http://monumentsdevenise.com/content/place-saint-marc.jpg>).

4.3.2 Les palais:

Cette ville contient des palais antiques , style unique qui marque la renaissance de ce pays , parmi ces palais, parmi ces derniers ont peu citer: Le palais des Doges ou palais Ducal est un palais vénitien de styles gothique , La Ca' d'Oro est l'un des palais les plus connus , Le palais Contarini DelBovolo (aussi appelé Palais Contarini Minelli dal Bovolo).



Figure 17 Le Palais des Doges

(Source:<https://www.vivre-venise.com/wp-content/uploads/2016/11/Le-palais-des-doges->)

Le Palais des Doges que l'on appelle également Palais Ducal est situé dans la fameuse Place Saint Marc à Venise.Ce joli palais de style gothique se trouve en bordure du Grand Canal, entre la basilique Saint-Marc, la Piazzetta San Marco et la Rio dellaPaglia.⁴⁷

⁴⁷ Site: <https://www.cityzeum.com/palais-des-doges>.

4.3.3 Les musées:

La ville de Venise est parmi les villes les plus riches artistiquement et historiquement d'Europe, elle présente une listes des musées, on peut citer Le Palais des Doges, Les Venise, La Scuola Grande de San Rocco.

Parmi ces musées Gallerie Dell'Accademia, les bâtiments du musée comprennent vingt-quatre salles réparties autour de deux cours, dont une grande cour intérieure conçue par Palladio. L'accès au musée s'effectue par le Campo della Carità donnant lui-même sur le Grand Canal et le Pont de l'Académie. L'ordonnement des salles dans lesquelles se trouvent les œuvres, respecte un ordre chronologique.⁴⁸

4.4 Modes et infrastructures de transport :

4.4.1 Le transport :

Venise est totalement immergée et entourée par la mer sur tous les partie de la ville , sa situation géographique au milieu de la lagune fait que l'essentiel du transport de marchandises et de personnes se fait par l'eau ,la cité demeure au XXI siècle la plus grande île au monde à être libre d'automobiles et de véhicules, malgré l'existence des aménagements importants.

Aussi l'absence des routes mécaniques pour les voitures et les remplacer par des routes maritimes et c'est ce qui fait une ville touristique par excellence.

Parmi les modes de transports qui ont utilisé pour les déplacements intérieurs, on citer:

4.4.1.1 Gondole:

La gondole (gondole en italien) est une petite barque en bois à une rame utilisée dans la ville de Venise depuis 1094 jusqu'à présent.

Le transport individuel traditionnel est la gondole vénitienne, bien qu'elle ne soit quasiment plus utilisée que par les touristes ou pour des occasions particulières (cérémonies, mariages et enterrements). Son coût est en effet prohibitif. En 2009, ils 'en reste que 425 Gondoles.⁴⁹

⁴⁸ Site: <https://fracademic.com/dic.nsf/frwiki/679205>.

⁴⁹ Site: <https://fr.wikipedia.org/wiki/Venise#Gondole>.



Figure 18 le Gondole

(Source: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ac/Wenecja_gondole.JPG)

4.4.1.2 Déplacements par voitures :

Si vous prenez la voiture, Venise n'est pas vraiment l'endroit où aller: les touristes laissent souvent leur voiture en dehors de la ville, faute de rues, ils ne vous seront pas d'un grand avantage. La solution est la mobilité par transport en commun maritime.

4.4.1.3 Transport en commun :

Les Vénitiens utilisent surtout des bateaux-bus, appelés Vaporetti qui, gérés par l'ACTV (consortium d'entreprise des transports vénitiens), desservent les différentes îles en sillonnant les principaux canaux, ainsi que les traversiers des Gondoles à deux rameurs pour piétons qui assurent la traversée du grand canal à quelques endroits dépourvus de ponts,⁵⁰ d'autres exemples tels que les lignes de l'Alilaguna.

Il existe 6 lignes différentes qui font globalement la liaison entre l'Aéroport de Marco Polo et le port de Venise avec le centre-ville et quelques-unes des îlots qui sont :

Ligne bleue : Trajet entre l'aéroport et le port de croisière.

Ligne orange : Trajet entre l'aéroport et la Place Saint-Marcet.

Ligne rouge : Trajet entre l'aéroport et Lido. (En service entre avril et octobre).

Ligne jaune : Relie fondamentalement Nuove avec Murano, Punta Sabbioni et Treporti. (En service entre juillet et août).

⁵⁰ Site: <https://tc2mlemarre.wordpress.com/se-deplacer/>.

Ligne verte : Le trajet que réalise cette ligne s'apparente davantage à un bateau touristique, puisque le circuit passe par les îles de Murano, Burano et Torcello.⁵¹

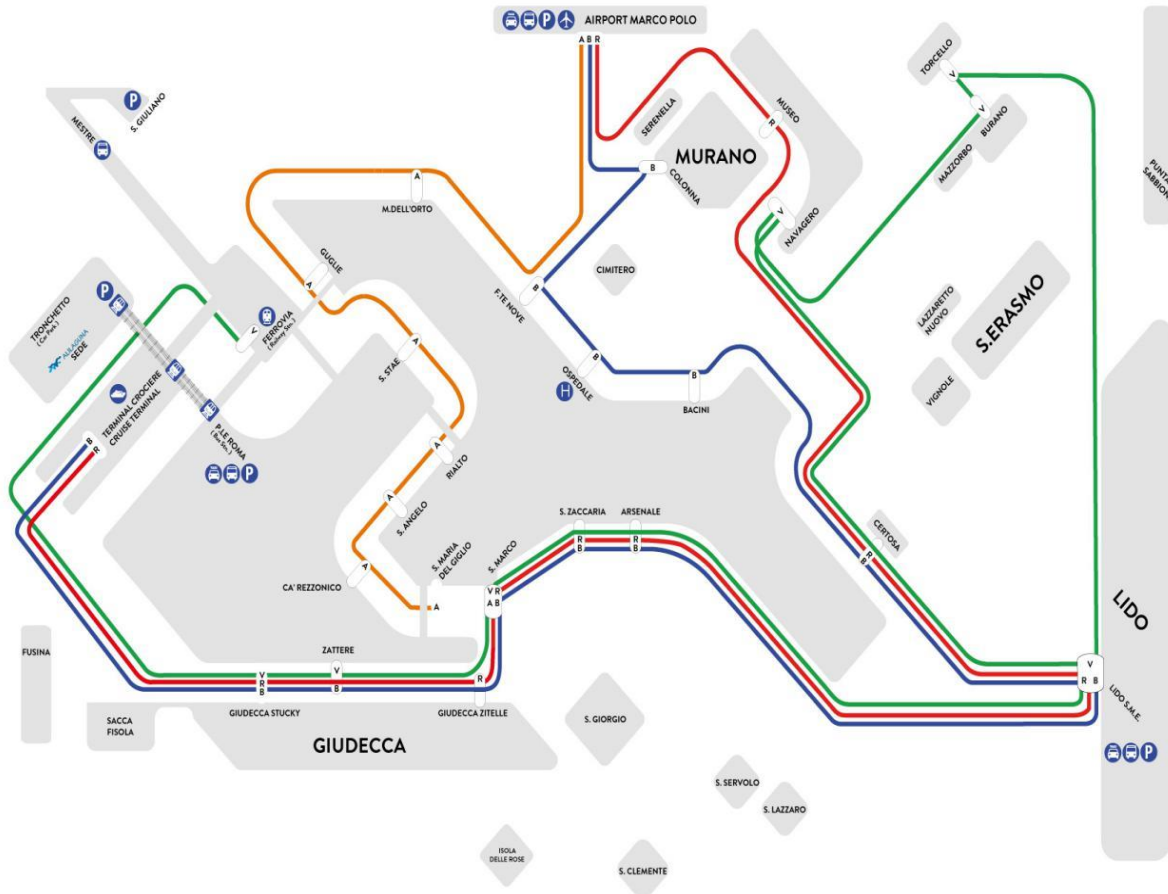


Figure 19 : les trajets de l'Alilaguna

(Source: <https://www.venise.net/alilaguna>)

4.4.1.4 Bateaux-Taxis à Venise:

Sont des bateaux privés, une façon luxueuse de vous rendre à Venise. Pour les touristes, c'est le meilleur choix car en 25 minutes environ, ces bateaux vous conduisent jusqu'en ville. C'est le meilleur choix également parce qu'ils vous conduisent à la porte même de votre hébergement, selon où il se trouve.

⁵¹ Site: <https://www.venise.net/alilaguna>.



Figure 20 trajectoire de bateau-taxi (vaporetto)

(Source: <https://www.e-venise.com/transports-venise-lignes-vaporetto-actv-alilaguna.htm>)

4.4.1.5 Transport ferroviaire:

La navigation maritime et lagunaire resta le seul moyen de transport existant à Venise jusqu'à la construction au XIXe siècle d'un pont ferroviaire, le pont des Lagunes. Inauguré en 1846, il permit de relier la gare de Venise-Santa-Lucia, construite en 1860, au reste du continent. La gare devint un terminus des trains de nuit, amenant au cœur de la cité, à deux pas du grand canal, les voyageurs venant des capitales européennes.

Sous le régime fasciste, une liaison routière, le pont de la Liberté (Ponte della Libertà), inauguré en 1933, fut également établie, menant à un grand parking sur l'île artificielle de Tronchetto en périphérie nord. Une navette monorail (people mover) relie Tronchetto à Piazza Roma.⁵²

4.4.1.6 Transport aérien:

Venise est également desservie par l'aéroport de Venise - Marco Polo, en l'honneur de cet ancien et célèbre citoyen vénitien. L'aéroport est situé au bord de la lagune, mais sur le continent, de sorte que les arrivants doivent emprunter, soit un bus, soit un bateau-taxi ou un bateau-bus pour se rendre dans la ville.

4.4.1.7 Transport maritime:

Le port est considéré comme l'un des plus grands de la Méditerranée en termes de circulation des échanges et du tourisme, considéré comme le plus important de la région en termes de croisières. Ce port est assuré L'accessibilité par les trois entrées des ports de : Lido-San NicolòMalamocco-Alberoni Pellestrina-Chioggia.

⁵² Site: https://fr.wikipedia.org/wiki/Venise#Transport_en_commun

Chapitre4 : Exemples comparatifs

Tableau 10 croisiéristes et paquebots a Venise

Année	Navires	Pax	Année	Navires	Pax
2000	200	237.475	2014	488	1.733.839
2005	447	815.153	2015	521	1.582.481
2010	566	1.603.188	2016	529	1.605.560
2011	591	1.772.167	2017	466	1.427.812
2012	569	1.757.797	2018		
2013	548	1.815.823			

(Source: <http://www.vtp.it/azienda/statistiche/>)

5 Ville de Barcelone :

5.1 Présentation de la ville de Barcelone :

Barcelone est la capitale administrative et économique de la Catalogne, elle est la deuxième ville en Espagne en termes de population, et d'activités économiques, la onzième ville la plus peuplée de l'Union européenne (en 2018, 4,84 millions de personnes vivent dans l'agglomération barcelonaise). Elle se situe sur le littoral de la mer méditerranéenne, elle est traversée par les fleuves Llobregat et Besòs et bordée à l'ouest par la serra de Collserola qui culmine à 512 mètres (sommet : Tibidabo).

Elle est considérée par excellence comme une ville mondiale en raison de ses caractéristiques économiques, du commerce international, des arts, du divertissement et des médias.

Elle est une destination touristique majeure et jouit d'un patrimoine culturel unique (le palais Güell (en 1984), la Casa Milà, le parc Güell, le palais de la musique catalane) . Chaque année, les visiteurs arrivent par milliers et le nombre augmente de plus en plus. En 2015, un total de 8 988 038 touristes a visité Barcelone.



Figure 21carte de situation régionale de la ville Barcelone

(Source): Site web: <https://www.alamyimages.fr/photo-image-carte>

5.2 Potentialités touristiques de Barcelone :

5.2.1 Valeurs morphologiques :

5.2.1.1 Le littoral:

Barcelone bénéficie d'un site exceptionnel grâce à la qualité paysagère de son littoral, un lieu idéal pour les touristes et les habitants pour des activités récréatives. Toutefois, on note une dégradation considérable caractérisée par des phénomènes naturels (érosion) et anthropiques dus aux rejets d'égout, industriels, déversements d'hydrocarbures, qui engendrent ainsi une pollution des fonds marins et une régression des plages. Aujourd'hui le littoral fait partie intégrante du patrimoine des barcelonais, car la santé publique passe par la santé de l'environnement. De plus, la qualité de l'environnement est un critère de choix fondamental pour l'essor du tourisme de la ville.⁵³

5.2.1.2 Patrimoine naturel:

La ville est dense, limitée par la mer d'un côté et adossée à la montagne de l'autre. Elle fait d'importants efforts en matière de développement durable, favorisant les énergies renouvelables (solaire en particulier). Le parc de Collserola est un parc périurbain de 8 465 ha créé en 1987 pour protéger les espaces verts contre la périurbanisation. Ce parc domine l'arrière de Barcelone sur les premiers contreforts de la sierra de Collserola, partie de la cordillère littorale (s'élevant à cet endroit à 268 m). Il abrite de nombreuses espèces qui, pour

⁵³ Centre d'Economie et d'Ethique pour l'Environnement et le Développement, 2007, Le littoral Barcelonais ,p09.pdf

certaines, pénètrent la ville, la Torre de Collserola, une tour de télécommunications construite à l'occasion des jeux olympiques, est le plus haut bâtiment d'Espagne (288 mètres).⁵⁴

5.2.2 Monuments et lieux réputés:

5.2.2.1 Les musées:

la ville de Barcelone possède de nombreux musées remarquables , ces dernières caractérisées par un style unique, parmi les plus connue on peut citer (le musée Martorell , musée national d'art de Catalogne).

Barcelone est un musée de plein air. La Rambla, un des lieux emblématiques de la ville, est une avenue animée où les artistes de rue côtoient les étals de fleurs. Le centre historique de la ville est formé des quartiers suivants : le Raval, la Ribera et le Quartier Gothique. La Ribera et le Raval figurent parmi les quartiers médiévaux les mieux conservés du monde. Il y a aussi l'Eixample, où l'on peut admirer la SagradaFamilia ou La Pedrera, entre autres chefs d'oeuvre d'Antoni Gaudí et des architectes du Modernisme.⁵⁵

5.2.2.2 Parcs et places touristiques:

Barcelone est une ville remplie de sites touristiques, de parcs, des constructions artistiques, et d'autres centres d'intérêt.

Barcelone a davantage à offrir que les points forts que sont la SagradaFamilia, le Parc Güell et le Camp Nou. Pendant votre visite de cette ville, ce sont les 10 centres d'intérêt les plus connus et les plus visités de Barcelone. Cliquez sur l'une de curiosités à visiter absolument pour plus d'infos sur ce monument particulier, ce musée ou cette attraction.⁵⁶

5.3 Infrastructures de communication et transports:

5.3.1 Transport routier:

La ville de Barcelone est reliée à Madrid par l'autoroute AP-2 et à Valence et la France par l'AP-7. Le déplacement en automobile dans Barcelone est à proscrire. En effet, outre les difficultés de circulation par voiture ,La politique de la ville imposent de nombreuses difficultés pour limité l'accès massive des véhicules.

L'offre de transport à Barcelone permet la desserte des zones centrales et périphériques. La RMB a également cherché, par la mise en place d'un réseau de transport de qualité, à réduire la part modale des véhicules particuliers. L'autorité organisatrice des

⁵⁴ Site: <http://doc-espagne.com/villes-et-sites-despaigne/3-villes-et-sites-despaigne/5447-carte-barcelone-barcelone-carte-carte-barcelone-Espagne>.

⁵⁵ Barcelone, capitale touristique, https://www.barcelonaturisme.com/archivos/94-34242431312424313735-pdf_pdf/bcn2006fra.pdf

⁵⁶ Site: <https://barcelonesite.fr/sites-touristiques.html>.

transports de Barcelone est un consortium formé par les administrations détentrices des services de transport sur l'aire métropolitaine Barcelonaise. L'Autorité du Transport Métropolitain (ATM) se compose du Gouvernement autonome de Catalogne (51 %), de la Ville de Barcelone (25 %), de l'AMB – Àrea Metropolitan de Barcelona (24 %)19 et des communes dotées d'un service de transport urbain. Le gouvernement espagnol a un statut d'observateur dans ce consortium.⁵⁷

5.3.2 Transport ferroviaire :

Il existe à Barcelone un réseau de trains de banlieue, composé de sept lignes et exploité par la société nationale d'exploitation des chemins de fer espagnols, ce réseau permet aussi de rejoindre les différentes villes méditerranéens a la région de Catalogne .

La ville est desservie par la RENFE opérateur sur deux gares principales : Barcelone Sants (à l'ouest de la ville) et Barcelone França (au bord de la mer), avec une terminal de TGVqui assure de nombreuses liaisons pour rejoindre Madrid ou Saragosse.

La ville est traversée par deux tunnels de lignes de chemin de fer qui facilité les déplacements vers la station Sants à l'ouest..



Figure 22Gare ferroviaire de Barcelone

(Source:<https://www.shbarcelona.fr/blog/fr/gares-barcelone/>)

5.4 Mobilité touristique durable à Barcelone:

5.4.1 Transports en commun:

Barcelone dispose d'un réseau très complet de transports en commun qui relie chacun de ses dix districts et qui dessert aussi d'autres communes de l'aire métropolitaine. Il existe également des transports singuliers et d'époque pour découvrir d'autres versions de la ville.

⁵⁷ Synthèse des séminaires 2010-2014,Transport urbain durable en méditerranée, p60, pdf

Les transports durables, comme le vélo ou la voiture électrique, ont également leur place en ville: Barcelone dispose de pistes cyclables balisées et protégées sur près de 200 kilomètres.⁵⁸

Le réseau de transports en commun de Barcelone est très facile à utiliser par les étrangères et les visiteurs de la ville, grâce à des plans dans toutes les gares ferroviaires et stations de métro.

5.4.2 Bus:

La ville est contienne un riche réseau de bus, avec ces 108 lignes, qui passe par la cité. À travers ces lignes s'ajoutent trois circuits touristiques magnifique, trois autobus hybrides avec deux articulations qui circulent à partir de mai 2013 sur la ligne H12, ces nouveaux autobus peuvent accueillir 40 personnes assises et 124 debout.

5.4.3 Métro:

Les lignes de métro sont au nombre de onze à Barcelone (dont trois lignes automatiques). Huit d'entre elles sont régies par la Transports Métropolitains de Barcelona (TMB), entité rattachée à la Mairie de Barcelone. Les trois restantes sont exploitées par la direction (FGC), entreprise qui dépend cette fois, du gouvernement catalan. Il s'agit du mode de transport le plus utilisé par les citoyens Barcelonais et pour les déplacements régionale.

Avec sa rapidité et utilité le métro présente un excellent moyen de transport pour attirer les touristes.

5.4.4 Tramway:

Le tramway, quasiment éradiqué en 1971, a été réintroduit avec l'inauguration en mai 2004 de quatre voies (décomposées en six lignes) d'une longueur totale de 45 kilomètres, le. Leur fonction est d'assurer une desserte des quartiers périphériques tout en créant des connexions avec les lignes de métro.

Les deux réseaux du Tram, Trambaix et Trambesós, combinent un total de 6 lignes, 29,2 km de pistes et 56 arrêts. Le réseau Trambaix comprend les lignes T1, T2 et T3 reliées par un tramway commun de 6 km traversant Barcelone, L'Hospitalité de Llobregat, Espluges de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern et Sant Feliu de Llobregat. Ce réseau de 15,1 km compte 29 arrêts, les lignes T4, T5 et T6 correspondent au

⁵⁸ Site: <https://meet.barcelona.cat/fr>.

Chapitre 4 : Exemples comparatifs

réseau Trambessés, les T4 et T6 relient Barcelone à Sant Adrià de Besòs et le T5 entre Barcelone et Badalona. Ce réseau a une longueur de 14,1 km et compte 27 arrêts.⁵⁹

Tableau 11 Les lignes de réseau de tramway Trambaix

Ligne	Caractéristiques				
	Francesc Macià ↔ Bon Viatge				
La ligne T1	Ouverture 3 avril 2004	Longueur / Temps de parcours 10,581 km / 33 min	Nombre d'arrêts 21	Jours de fonctionnement L, Ma, Me, J, V (heures de pointe)	Temps d'attente moyen 5 min à 10 min
	<i>Remarque : Le 11 janvier 2010, l'arrêt Sant Ramon change de nom et devient Ernest Lluch</i>				
	Francesc Macià ↔ Llevant — les Planes				
La ligne T1	Ouverture 3 avril 2004	Longueur / Temps de parcours 11,759 km / 37 min	Nombre d'arrêts 24	Jours de fonctionnement L, Ma, Me, J, V, S, D	Temps d'attente moyen 15 min
	<i>Remarque : Le 11 janvier 2010, l'arrêt Sant Martí de l'Erm change de nom et devient Llevant - les Planes. Un autre changement de nom est opéré à la station Sant Ramon, qui devient Ernest Lluch</i>				
	Francesc Macià ↔ Sant Feliu Consell Comarcal				
La ligne T1	Ouverture Inaugurations des extensions: 29 mai 2004 5 janvier 2006 21 avril 2007	Longueur / Temps de parcours: 10,840 km / 32 min	Nombre d'arrêts: 20	Jours de fonctionnement L, Ma, Me, J, V, S, D	Temps d'attente moyen 15 min

(Source: https://fr.wikipedia.org/wiki/Trambaix#Liens_externes)

⁵⁹ Site: <http://www.tram.cat/en/lines>.

5.4.5 Autres modes de transport touristiques singuliers:

5.4.5.1 Transports touristiques singuliers:

Entre tradition et modernité, à Barcelone cohabitent une série de transports singuliers qui permettent pour les touristes de découvrir la ville d'un point de vue très original. Le très moderne téléphérique de Montjuïc qui transporte les usagers jusqu'à la montagne depuis le port: le Tramway bleu, et Las Golondrinas constituent une attraction historique qui permet de découvrir la façade maritime depuis la mer.⁶⁰

Aussi la présence d'une ligne de téléphérique qui traverse le port de Barcelone de la tour de Saint-Sébastien au mirador de Miramar, sur la colline de Montjuïc.



Figure 23 téléphérique de Barcelone

(Source: https://fr.wikipedia.org/wiki/Trambaix#Liens_externes)

5.4.5.2 Vélos en libre-service:

Depuis 2007, Barcelone est doté d'un système de vélos en libre-service. Mis en place par la municipalité, le service Bicing propose environ 6 000 vélos répartis sur 401 stations situées dans la partie basse de la ville.

Un tour à vélo organisé par un guide local est la meilleure manière pour faire une première connaissance de la ville de Barcelone et de ses environs. De par ma propre expérience, je sais que les guides savent vous raconter des histoires et des anecdotes intéressantes sur la ville. A partir de 20 euros par jour, vous pouvez réserver divers tours à vélo en Barcelone, ou vous pouvez louer un vélo pour une journée. Vous pouvez tout lire sur l'offre de vélos de location et les tours à vélo, et vous pouvez les commander sur ce site web.⁶¹

⁶⁰ Site: <https://meet.barcelona.cat/fr/>.

⁶¹ Site: <https://barcelonesite.fr/velo.html>.

Barcelone connaît en outre un projet vélib pour les habitants de la ville. Sur la photo, vous voyez les vélos rouge-blanc-noir que vous trouvez partout à Barcelone. Ce projet de prêt de vélos est plus prévu pour les habitants que pour les touristes, car l'enregistrement de ces vélib prend un certain temps.⁶²

(Figure: vélo du plan vélib)



Figure 24vélo du plan vélib

(Source: <https://barcelonesite.fr/velo.html>)

5.4.5.3 Pistes de marche à pied:

L'état barcelonais fait l'attention de tous les pratiques qui de mobilité et de sécurité des piétons dans un espace urbain et surtout dans les quartiers qui se situe en plein centre-ville.

Grâce à son climat méditerranéen, Barcelone est une ville qui invite à vivre dans la rue toute l'année. C'est en outre une ville accessible à pied: tous les quartiers sont dotés de vastes zones piétonnes parfaites pour se promener. Qui souhaite tirer le plus grand profit de la marche peut toujours suivre les circuits et les itinéraires qui parcourent les endroits emblématiques.⁶³

^{21. 63} Site: <https://meet.barcelona.cat/fr/>.



Figure 25 pistes de marche a pied a Barcelone

(Source: [https://meet.barcelona.cat/fr/.](https://meet.barcelona.cat/fr/))

5.4.5.4 Véhicules écologiques:

Engagée envers l'environnement et la lutte contre le changement climatique, Barcelone est une ville qui s'est fermement tournée vers le transport durable. Preuve en est, la plate-forme LIVE, acronyme de logistique pour l'implémentation du véhicule électrique, une initiative née dans le but d'encourager l'implémentation de la mobilité électrique en ville et dans la zone métropolitaine. Le taxi a également rejoint la mobilité durable: Barcelone mènera l'implémentation des taxis électriques.⁶⁴

6 Ville de Béjaia:

6.1 Présentation de la ville de Bejaia:

Bejaïa est appelée aussi (Bgayet) en kabyle (berbère), en français Bougie, est une ville Algérienne située en bordure de la mer Méditerranée, et située au nord de l'Algérie à 220 kilomètres à l'est de la capitale Alger. Elle est le chef-lieu de la wilaya de Bejaia et la Daïra de Bejaia. Elle occupe une Superficie terrestre : 532.02 km².

6.2 Potentialités touristiques de Bejaia :

Bejaia est une ville côtière dispose d'excellentes possibilités de développement de divers types de tourisme. Une variété de montagnes, paysages, falaises et plages d'une rare beauté.

Elle offre des services de qualité et, surtout, assurer le dépaysement, tels sont les atouts à rechercher par toute institution chargée de la promotion du tourisme. Bejaia, ville millénaire, aux paysages fascinants, à l'attraction irrésistible, aux côtes féériques, terre d'histoire et de savoir, se pare toute l'année de mille et un habits pour plaire et attirer plus encore.⁶⁵



Figure 26 Carte géographique fixant la position de Bejaia.)

(Source: Mme Benazzouz Karima/ mémoire de magister, université de Béjaia, 2009)

6.2.1 Les valeurs morphologiques :

6.2.1.1 Littorale :

Elle s'ouvre sur une façade maritime de 110.58 km d'une Superficie marine de 2 082 km². La wilaya de Bejaïa regroupe 8 communes littorales : Melbou, Souk-El-Tnine, Aokas, Tichi, Boukhelif, Bejaïa, Toudja, Beni-Ksila.

Bejaia dispose de 44 plages, trente-trois sont autorisées à la baignade et onze interdites pour diverses raisons.

La côte Est s'étend de l'embouchure de l'oued Soummam à celle de l'oued Agrioun et est constituée de plages de sable fin et doré. De nombreuses infrastructures hôtelières et touristiques sont implantées le long de cette partie car la nature du terrain plat s'y prête. Quant à la côte Ouest, elle s'étend du Cap Carbone jusqu'au Cap Sigli et elle se caractérise par la rencontre directe de la mer et de la montagne, donnant naissance à des paysages féériques qui

23.65 Tahar MANSOUR, Secteur du tourisme à Bejaia, <http://eldjazaircom.com/index>

attirent les touristes recherchant le calme et la quiétude. Des tableaux d'une rare beauté attendent ceux qui s'y rendent.⁶⁶

6.2.1.2 Les forêts et les montagnes:

Bejaia est l'une des régions les plus verdoyantes de par ses beautés naturelles, elle s'étend sur des magnifiques parcs et forêts montagneux. Tous ces facteurs importants permettent d'attirer les touristes des autres wilayas et contribue au développement du secteur du tourisme et de l'économie de la région.

En hiver, en été, au printemps ou en automne, la montagne béjaouie se pare de ses beautés naturelles pour accueillir ses visiteurs, fort nombreux, venus se recueillir, faire de la randonnée pédestre, rechercher le calme et la quiétude ou tout simplement apprendre une autre manière de vivre, loin du stress de la ville et de ses problèmes. Il peut se rendre sur le mont Gouraya qui surplombe la ville de Bejaia ou se diriger vers le massif de l'Akfadou revêtu de blanc ou paré des plus beaux atours printaniers. Le Lac noir, la grotte féerique d'Aokas et les nombreuses cascades attirent aussi beaucoup de touristes et donnent à la wilaya de Bejaia un cachet particulier.⁶⁷

6.2.1.3 Le tourisme thermal, une richesse à exploiter:

Cette région a connu plusieurs sources thermales tel que (Sidi Yahia l'Aidli, Kiria et Sillal). Ces trois sources sont fréquentées par les touristes venus de toute la wilaya ou des autres wilayas limitrophes. (des études d'aménagement ont été confiées à des bureaux d'études spécialisés afin de créer trois stations thermales modernes en raison de leurs vertus thérapeutiques et de leur débit important).

6.3 Infrastructures de communication et transports:

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

6.3.1 Le réseau routier :

Le transport routier est le moyen le plus utilisé pour le déplacement des voyageurs locaux ou les touristes dans les régions de la wilaya où pour transporter les marchandises. La ville a pu se mettre en liaison directe avec d'autres agglomérations, avec un flux important par:

⁶⁷Tahar MANSOUR, Secteur du tourisme a Bejaia, <http://eldjazaircom.com/index>

RN 26 et RN 74: (Bejaïa-Bouira)

RN 12 : (Bejaïa avec les autres wilayas du centre TiziOuzou) en passant par les deux communes: Oued-Ghir et El-Kseur. C'est l'axe le plus fréquenté.

RN 24 : (Bejaïa – TiziOuzou) en passant par la commune de Toudja. À cause du paysage magnifique le long de cette route en bordure de la mer.

RN 09 : (Bejaia _ Sétif et Jijel) relie Bejaia 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°09.⁶⁸

Tableau 12 Flux de la circulation routière de voyageurs

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 et26	15	114	2140
RN 24	02	19	298
Totale	120	620	10538

(Source : Direction des transports de la Wilaya de Bejaia, 2011.)

6.3.2 Le réseau aérien:

L'aéroport Abane Ramdane de Bejaia est situé à 5km au Sud-est de la ville. Cette situation assurée une bonne accessibilité sur les deux plan national et international (l'aéroport international qui permet la desserte vers quelques villes Algérienne et vers les principales villes Françaises et Belges)

La liaison entre le centre-ville et l'aéroport est assurée par deux modes de transports : le bus et le taxi passant par la route nationale 09, 12, et la route W43.

6.3.3 Le réseau maritime :

Bejaia à 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».

La gare maritime connaît des flux importants durant la saison estivale, engendrant des désagréments (encombres, files d'attente, congestions de la circulation...)

⁶⁸Melle:LaggabTinhinane, mobilité touristique, mémoire de master, Béjaia, 2017.

Dans le port, il existe seulement deux modes de déplacement des voyageurs après débarquement, taxis et véhicule individuelle. 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.⁶⁹

6.3.4 Le réseau ferroviaire:

Le transport ferroviaire à Bejaia dispose d'une seule voie ferrée d'une longueur de 190 km, qui relie Bejaia avec Alger et qui traverse toute la région de Soummam, passant par Béni Mansour. Elle dispose de 9 gares implantées avec la présence d'une gare principale au centre-ville de la wilaya. Ce mode de déplacement est un peu utilisé à Bejaia à cause la mauvaise qualité du service et l'insécurité.

6.3.5 Les différents modes de transport en a Bejaia :

Pour le déplacement divers (achat, emploi, étude, loisir...), on utilise différents moyens de transport. Nous citerons les moyens les plus utilisés en Algérie en générale et précisément à la ville de Bejaia :

6.3.5.1 Voiture:

À la ville de Bejaia, ce moyen de transport est utilisé pour le déplacement professionnel, il existe de nombreuses agences de location, qui proposent des véhicules de tourisme avec forfait à la journée, au week-end ou à la semaine.

6.3.5.2 Le bus et mini bus:

Les bus en Algérie, on les « appelle les trolleys », c'est le premier mode motorisé qu'empreinte les citoyens de la ville et tous les Algériennes dans leurs déplacements quotidiens, de plus le démarrage de trajet ne peut se faire que lorsque le bus est plein. Ils peuvent s'arrêter n'importe où sur la route avec une simple demande au conducteur, ce moyen de transport est très convoité dans les zones rurales et utilisé pour 40% des déplacements pour le motif « travail », et 27% pour le motif « étude »..⁷⁰

6.3.5.3 Train :

La wilaya de Bejaia dépend principalement d'une seule ligne ferroviaire qui la relie la capitale Alger. Avec le nouveau train Coradia est entré en service sur la ligne Bejaïa-Alger, renforçant le transport ferroviaire dans la wilaya et assure l'accessibilité de la capital vers une

⁶⁹Melle:LaggabTinhinane, mobilité touristique, mémoire de master, Bejaia, 2017.

⁷⁰Melle:LaggabTinhinane, mobilité touristique, mémoire de master, Béjaia, 2017.

destination touristique. L'inauguration de cette nouvelle ligne, n'a pas cependant satisfait les usagers, qui sont contrariés par les horaires fixés.

7 Tableau comparatives:

7.1 La ville de Venise

Tableau 13: les mode de transport a Venise

mode de déplacement	points forts	Points faibles
Le Gondole	-Ce moyen de transport et l'un des facteurs qui augmente l'attractivité touristique, un moyen calme et utile pour une ville côtière.	les tarifs sont un peu chers pour un tour par Gondole.
l'Alilaguna et bateaux taxi	un moyen de transport en commun rapide et aigle qui assure l'accessibilité fluide dans tous les zones de la ville de Venise. il Contribue au développement du tourisme et de l'économie de la ville	ce transport en commun est un peu chère par rapport aux trajets intérieurs des touristes
Transport par train	-Depuis la station de train, vous pourrez monter dans les bateaux des principales lignes qui parcourent Venise et les îles à proximité. -un mode de transport durable, rapide, et utile. un facteur de développement de la ville	-Cout d'entretien plus élevé .

(Source: établi par nous-mêmes)

7.2 La ville de Barcelone:

Tableau 14:mode de déplacement a Barcelone

mode de déplacement	points forts	Points faibles
Tramway:	-Écologique, moderne, silencieux, confortable, et économique. Le tramway offre un circuit de fonctionnement régulier et permet des trajets plus rapides que les bus. -Un moyen qui réduire les distances.	-Certains lieux sont parfois mal desservis et difficiles à rejoindre par ce mode de transports
Bus et taxi	un mode de déplacement pratique et adapté pour les personnes.	-Bruits sonores non contrôlables.
Métro:	un moyen de transport rapide, plus confortables, plus sécuritaire, plus fiable, parcours plus efficaces.	-Le cout d'entretien élevé. -Les bruits sonores.

(Source: établit par nous-mêmes)

7.3 La ville de Bejaïa :

Tableau 15mode de déplacement a Bejaïa

mode de déplacement	points forts	Points faibles
Le bus et mini bus:	-permet d'accéder a tout les régions de la wilaya. Donc une bonne accessibilité . -Économiser de l'argent.	la gare routière reste insuffisante pour les autobus arrivant. -Absence d'abris de bus et des espaces de stationnements.
Le taxi:	Rapidité et commodité, Services sécurisés faire gagner de temps	-Absence des stations des taxis, le service limité des taxis et sa répartition anarchique dans la ville avec les prix élevé

Chapitre4 : Exemples comparatifs

		-Les bruits sonores.
Train :	-Un mode de transport durable, rapide, et utile. -Un facteur de développement de la ville. -Flexibilité et rapidité0.	-Un faible taux de desserte que le chemin de fer occupe aujourd'hui, la mauvaise qualité du service, absence du confort.

(Source: établi par nous-mêmes)

Tableau: Tableau du classement des pays nord et sud méditerranéens en terme d'infrastructure

Source: The Global Competitiveness Report 2018, World Economic Forum (WEF) publishing Algérie voir la page 61 Italie voir la page 301 Spain voir la page 529

Le classement des pays	Algérie	Italie	Espagne
Les indicateurs			
Infrastructure	140	21	10
(Indice de connectivité routière)	30	22	3
(Qualité des routes)	86	54	13
(Densité de chemin de fer km de routes / km carré)	88	14	25
(Efficacité des services de train)	57	42	10
(Connectivité aéroportuaire)	67	11	8
(Efficacité des services de transport aérien)	112	57	18
(Indice de connectivité des transports maritimes)	99	19	11
(Efficacité des services portuaires)	91	47	20

Synthèse :

D'après l'analyse des trois cas qui mettent l'accent sur l'état de déplacement des touristes dans deux villes du nord méditerranéen (Barcelone et Venise) et une ville algérienne située au sud de la méditerranée (Bejaia), on a constaté une forte attractivité touristique à travers une mobilité durable et une inter-modalité des systèmes de transport dans les villes du nord classées parmi les cinq premières destinations touristiques au monde.

En revanche, on a remarqué que la ville de Bejaia souffre d'une absence de liaison entre les différents modes de déplacement ainsi que l'absence de la coopération et la cohérence 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 dans les villes de sud méditerranéen qui mène vers et sur les sites touristiques et d'autres questions connexes (accès, stationnements, aménagements et informations...), doivent faire l'objet d'un examen précis, tandis que l'offre de transports actuelle au tourisme ne répond pas parfaitement aux besoins touristiques actuels et futurs.

Donc l'absence et la négligence des besoins de déplacements touristiques engendrent des difficultés de déplacements qui s'orientent principalement autour d'un manque de complémentarité entre les modes de transports (ferroviaire, interurbain, urbain, aéroportuaire et maritime), qui entraînent des pénuries, d'une part en matière de correspondance entre les modes, et des ruptures de charge dans la chaîne de déplacements des touristes, et d'autre absence de nouveaux modes de transport durable innovants.

8 Conclusion général et recommandations :

Notre recherche est faite autour d'une problématique sur la relation entre le tourisme et la mobilité durable pour ce fait nous avons proposé des hypothèses afin d'essayer de les valider tout au long de ce mémoire. ce dernier été composé de deux parties, une partie conceptuelle théorique qui a traité les deux concepts (mobilité et tourisme) et une autre comparative entre les villes des deux rives nord et sud de la méditerranée.

Concernant la partie conceptuelle théorique, de nombreux résultats peuvent être tirés et résumés dans les points suivants :

- Le tourisme a des différentes conséquences économiques sur les différents pays.

Premièrement, il apporte des revenus considérables aux pays ciblés, et il participe également au développement de certaines industries, notamment dans le secteur de la mobilité, restauration et de l'hôtellerie.

- 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.
- sans mobilité durable on ne peut pas développer le secteur touristique car 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.
- la mobilité touristique joue un rôle très important serviront aux intérêts des gens pour visiter la ville et se déplacer en bonne condition avec un choix de mode de transport et une intégration d'une offre compétitive cohérente et homogène et une nouvelle forme de mobilité développée.
- En outre, la mobilité favorise la consommation touristique, avec la réduction des trajets

et l'augmentation de la fréquentation des différentes activités culturelles, touristiques, commerciales, sociales, offert 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.

Donc à partir de tout ce qui es précédent on peut valider l'hypothèse, qui indique que la mobilité durable peut être la solution la plus efficace pour la fortification de l'attractivité

touristique, car le tourisme et la mobilité se complémentarisme dans les sites touristiques, bien accessibles, offrant aux touristes un meilleur produit touristique.

Concernant la partie comparative faite dans trois pays méditerranéens en termes de mobilité, de nombreux résultats peuvent être tirés et résumés dans les points suivants :

- on a remarqué une grande différence en ce qui concerne le développement touristique des pays nord, par rapport aux sud méditerranéenne, grâce à l'importance qu'ils ont donnée à la mobilité touristique avec une amélioration des systèmes de transport et d'infrastructure, l'intégration des différents concepts de la mobilité durable, tel que l'intermodalité des modes de transport, la favorisation de la mobilité douce, et des infrastructures routière, ferroviaires, aériens à la hauteur...etc.

La comparaison établie nous a servie à confirmer que la mobilité touristique vérifie le tourisme durable, et si les décideurs des pays sud méditerranéen veulent que leurs pays avance dans le domaine touristique, ils doivent prendre en considération la question de la mobilité et de transport, pour éviter les freins faces aux déplacements des touristes. Cela, nous incitons à conclure le mémoire par des orientations et des stratégies que nous proposons, pour améliorer l'attractivité touristique des villes de la rive sud méditerranéenne comme :

Stratégie 01 : l'amélioration des conditions d'accès vers les sites naturels inaccessible :

Suggestion01 : assurer la continuité des transports en utilisant les différents modes qui convient à l'endroit visiter et dépasse l'empêchement des reliefs exemple (bus, taxi, vélo, téléphérique)

Suggestion02 : l'offre de stationnement dans chaque lieu ainsi élargir et aménagé les voie de circulation et assurer la fluidité de déplacement des touristes.

Suggestion03 : Assurer la sécurité et projeter des panneaux d'information dans les lieux touristiques

Stratégie 02 : offre de l'information et d'autre service aux touristes

Suggestion04 : l'amélioration de la qualité d'accueil des visiteurs à travers la sensibilisation des citoyens et des usagers (chauffeurs, réceptionnistes..etc). prend de plus en plus d'importance dans les principales destinations touristiques, car l'accueille influe directement sur la notoriété d'une destination.

Suggestion05 : l'offre des différents services, la billettique ou les offres packagées, qui jouent un rôle d'organisateur et opérateurs de transport.

Suggestion06 : L'information touristique est très importante, puisque le voyageur est considéré comme un étranger dans un pays inconnu, cette information (sa nature, son contenu, son efficacité) constitue le support de l'organisation du déplacement du touriste.

Stratégie 03 : L'offre des infrastructures de transport :

-**Suggestion07** : L'extension des infrastructures autoroutières avec des différentes voies de circulation pour permettre aux touristes d'atteindre leurs destinations sans problèmes de congestion, et dans un temps limité.

- **Suggestion08** : L'aménagement et la rénovation des infrastructures ferroviaires modernisées avec un mouvement de circulation plus fluide on utilisant le (tramway train métro) pour une meilleure distribution des flux.

- **Suggestion09** : La création d'une liaison avec les ports et, aéroports, pour permette la participation de chemin de fer à la distribution des flux provenant de ces derniers.

- **Suggestion10** :L'extension des aéroports et le prolongement des pistes d'envol,

- **Suggestion11** : L'aménagement des aéroports multimodales pour faciliter les déplacements et la liaison avec les villes ciblé et offrir le choix de déplacement aux touristes.

-Stratégie 03 : gérer durablement le stationnement

-**Suggestion12** : l'aménagement des espaces de stationnement doit être intégré sous ces différents aspects consommation d'espaces et tarification gestion et surveillance accessibilité aux services

-**Suggestion13** : offrir une qualité aux services de stationnement (un indicateur souvent retenu est le temps passé à la recherche d'une place)⁷¹

-**Suggestion14** : il convient d'analyser le stationnement en fonction des usages

-le stationnement lié au travail, le stationnement en centre-ville, le stationnement des résidents, la livraison des marchandises et le stationnement dans les endroits touristique et si on veut récupérer de l'espace occupé par des stationnements abusif, il est nécessaire d'améliorer le réseau de transport en commun, d'une part, et de définir une tarification de stationnement qui pénalise les déplacements pendulaires

-Stratégie 03 : La restriction de la circulation en centre-ville pour favoriser l'usage des autres modes

-**suggestion15** : Le concept de zone à trafic limité (ZTL) pour le but de protéger le patrimoine urbain de la pollution due au nombre de véhicules grandissant, tout en garantissant

⁷¹ Livre l'urbanisme durable 2011

Conclusion général

l'attractivité économique. L'aire concernée doit être vaste de plusieurs centaines d'hectares pour offrir aux modes actifs et aux transports collectifs des conditions de confort et de performance suffisantes.

-suggestion16 : rendre les transports en commun plus attractifs (rapidité, confort, et cout réduit) en réduisant aussi la place de la voiture

Références bibliographiques:

Les ouvrages:

- AIT MAKHLOUF Lyes, 2015, Essai d'analyse de l'impact du tourisme sur le développement local, , mémoire du Master, université de Bejaia.
- Alberto Bull (compilateur) 2004 Trafic congestion : the problem and how to deal with it, 187 pages (dont 24 consultables sur Google Books.
- Barcelone, capitale touristique, https://www.barcelonaturisme.com/archivos/94-34242431312424313735-pdf_pdf/bcn2006fra.pdf
- BULTEAU. J. (2009), « *la mobilité durable en zone urbaine : efficacité et perspectives des politiques d'environnement* », thèse présentée pour l'obtention du grade de docteur en sciences économiques de l'université de nantes'p22.
- Boyer M : histoire du tourisme de masse, Paris, PUF,P.9.
- Catherine charlot-valdieu et philippe année 2007 outrequin livre L'urbanisme durable concevoir un éco quartier 2eme édition page 219.
- Centre d'Economie et d'Ethique pour l'Environnement et le Développement, 2007, Le littoral Barcelonais ,p09.pdf
- Christine SALOMONE article 2013 Intermodalité, billettique et mobilité touristique L'exemple de l'*artecard* à Naples.
- Chao-Fu YEH 2 Octobre 2009 Intermodalité et coûts des déplacements urbains dans les mégapoles - Les cas de Paris.
- David Dubois 7 avril 2016 Journée technique de la CoTITA Centre-Est
- David Dubois 7 avril 2016 Les offres de mobilité touristique dans les agglomérations européennes
- DEMORAES.F. (2014), « mobilité, enjeux et risques dans le district métropolitain de Quito (Equateur) », publication de doctorat université de Savoie.

Références bibliographiques

- Françoise Choay article 1994 Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in : La ville – art et architecture en Europe 1870-1993, Paris.
- Julien Allaire 2007 Thèse pour le Doctorat ; Forme urbaine et mobilité soutenable : enjeux pour les villes chinoises. Economies et finances. Université Pierre Mendès-France - Grenoble II,
- Issue du rapport Brundtland établi pour l'ONU en 1987 par la Commission Mondiale sur l'environnement et le développement.
- Laggab Tinhinan Melle: Laib Fouzia Mémoire master 2 Une mobilité pour une meilleure mise en valeur touristique « Cas de la ville de Bejaïa.
- Livre l'urbanisme durable 2011.
- MEMOIRE DE MAGISTERE (BOUAZZA MAROUF Naima), la communication touristique a l'international, 2012.
- MOHAMMEDI Sihem Mémoire vers une mobilité touristique durable à la ville de Bejaïa 2014.
- OUKILI Zakaria. REGUIEG Lylia. 2015 mémoire sur la mobilité et pratique modales des déplacements page 32.
- P. MARIE MADELEINE Damien, 2005, dictionnaire de transport et de logistique, 2ème édition, DUNOD.
Paris 2001, page 331.
- Rubén C. Lois González 2013 Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens
- Rapport de Philippe DEMONCHY 15 décembre 2011 les Sept conditions pour l'amélioration de l'accueil et la mobilité des touristes en Île-de-France
- Tahar MANSOUR, Secteur du tourisme a Bejaïa, <http://eldjazaircom.com/index>.
- Van Rillaer Sandra, 2009 Le train comme moyen de transport touristique international sur le marché belge: Perspective d'avenir université ULB IGEAT
- VERFAILLIE Isabelle. Date de parution, 2007. Université, ULB - IGEAT.

Références bibliographiques

- WACKERMANN, 1993 Tourisme et transport, Coll. Mobilité spatiale, SEDES, Paris.
- Wolfgang Schade 2003 le bruit du transport : un défi pour la mobilité durable Revue internationale des sciences sociales.
- Yves Tinards: « le tourisme : Économie et Management », Ediscience international, Paris, 1994, Page.7.
- Yvon BIGRAS et Isabelle DOSTALER (Université Concordia, Montréal) printemps 2014 TOURISME ET TRANSPORT VERS UNE VISION INTÉGRÉE .
- Zeggane Kamel: « Offre touristique en Algérie, cas de la willaya de Tizi-Ouzou », thèse de magister, 1999, Page.13.

Les Site :

- Site: <https://www.cityzeum.com/palais-des-doges>.
- Site: <https://fracademic.com/dic.nsf/frwiki/679205>.
- Site: <https://fr.wikipedia.org/wiki/Venise#Gondole>.
- Site: <https://tc2mlemarre.wordpress.com/se-deplacer/>.
- Site: <https://www.venise.net/alilaguna>.
- Site: https://fr.wikipedia.org/wiki/Venise#Transport_en_commun
- Site: <http://doc-espagne.com/villes-et-sites-despagne/3-villes-et-sites-despagne/5447-carte-barcelone-barcelone-carte-carte-barcelone-Espagne>.
- -Site: <https://barcelonesite.fr/sites-touristiques.html>.
- Synthèse des séminaires 2010-2014,Transport urbain durable en méditerranée, p60, pdf
- Site: <https://meet.barcelona.cat/fr>.
- Site: <http://www.tram.cat/en/lines>.
- Site: <https://meet.barcelona.cat/fr/>.
- Site: <https://barcelonesite.fr/velo.html>.

Références bibliographiques

- Site: <https://meet.barcelona.cat/fr/>.

-2014 article mobilité- la tribune PDF source : <https://fichiers-laroueverte.com>.

-Site:<http://www.abhatoo.net.ma/maalama-textuelle/developpement-economique-et-social/developpement-economique/tourisme/tourisme-ecologique/ecotourisme-et-tourisme-culturel-durable-en-tunisie>.

- Site: <https://www.vivre-venise.com/ile-du-lido-venise/>.

Résumé

Cette étude vise à exposer en premier lieu, l'importance du tourisme dans l'enrichissement des pays et les plus importantes évolutions des concepts et pratiques du tourisme en termes de mobilité, y compris la contribution de la mobilité dans l'attractivité touristique

Ce thème s'est imposé comme un nouveau champ de recherches et des pratiques sur terrain, en raison de la concurrence accrue entre les territoires afin d'améliorer leur capacité dans le secteur touristique partant de son importance économique

Premièrement, on a constaté que La mobilité touristique constitue un enjeu essentiel dans le développement du tourisme. La maîtrise des flux et le choix de déplacement en réduisant les trajets et les coûts, renforce l'attractivité de la destination, et permet d'accroître sa fréquentation temporelle et spatiale.

Deuxièmement, une étude de comparaison s'est faite dans les deux rives méditerranéennes, (nord, sud). on a essayé d'évaluer l'attractivité touristique à travers la mobilité dans les deux exemples du nord comme une expérience réussie grâce à son offre compétitif en terme de mobilité touristique durable et un autre exemple au sud pour développer de nouvelles actions et stratégies menant à renforcer l'attractivité touristique dans les pays en cours de développement.

Annexe :

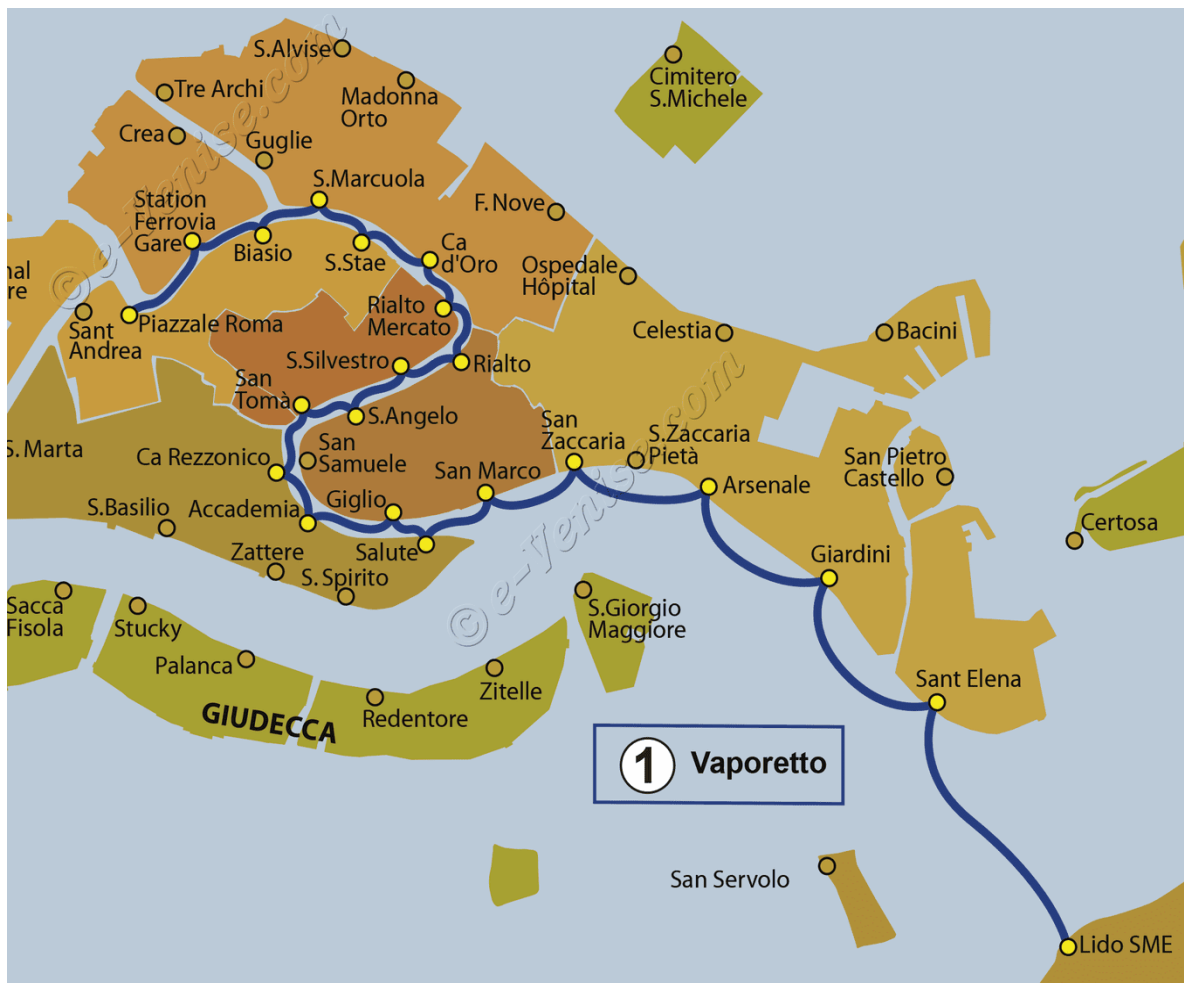
Les Lignes de Vaporetto et Alilaguna

Les lignes des Vaporetto desservent tout les espaces touristiques de Venise et une partie de ses îles, seule les lignes de l'Alilaguna relie Venise à l'Aéroport Marco Polo, ce qui veut dire que la liaison bateau entre l'aéroport de Venise Marco Polo et Venise n'est pas assurée, et n'est donc pas incluse dans les Pass et les lignes de Vaporetto

Les Plan de la ligne N°1 du Vaporetto:

Piazzale Roma (Parisi) | Ferrovia (Gare Santa Lucia) | Riva De Biasio | San Marcuola | San Stae | Cà D'oro | Rialto (Mercato = marché du Rialto) | Rialto (A-B-C) | San Silvestro | Sant' Angelo | San Tomà | Cà Rezzonico | Accademia | Santa Maria del Giglio | église de la Salute | San Marco (Vallaresso) | San Zaccaria (Danieli) | Arsenale | Giardini | Sant'Elena | île du Lido (Santa Maria Elisabetta) et vice-versa.

Carte: Les Plan de la ligne N°1 du Vaporetto

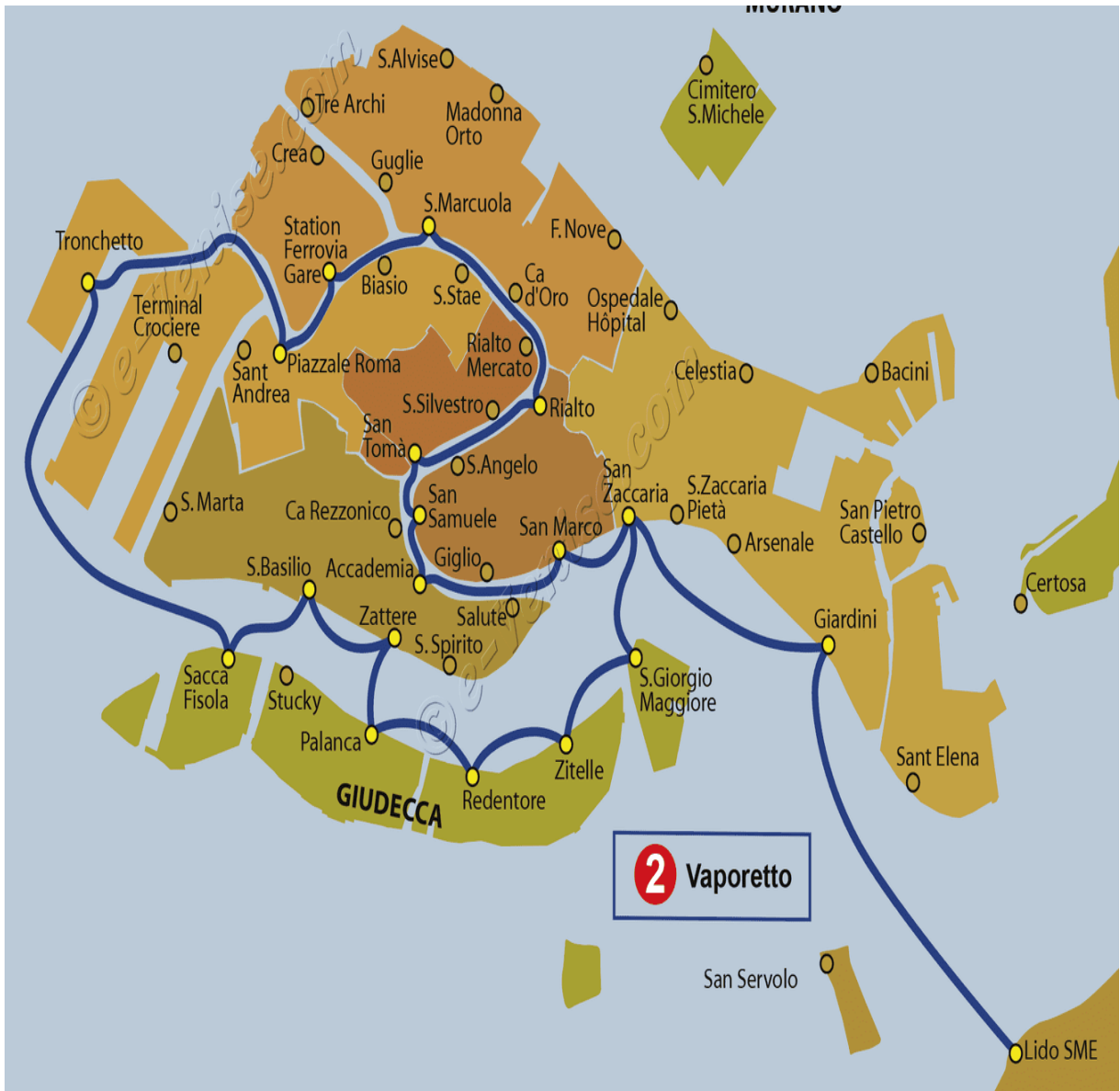


Source: <https://www.e-venise.com/transports-venise-lignes>

Plan de la ligne N°2 du Vaporetto

San Zaccaria (MVE = Monument Vittorio Emmanuele) | île de San Giorgio Maggiore | île de la Giudecca (Zitelle) | île de la Giudecca (Redentore) | île de la Giudecca (Palanca) | Zattere | San Basilio | île de Sacca Fisola (au bout de l'île de la Giudecca) | Tronchetto | Tronchetto Mercato | Piazzale Roma (Santa Chiara) | Ferrovia (Gare Pont des Scalzi) | San Marcuola | Rialto (B-C) | San Tomà | San Samuele | Accademia | San Marco (Vallaresso ou Giardinetti) et vice-versa

Carte: Les Plan de la ligne



N°2 du Vaporetto

Source: <https://www.e-venise.com/transports-venise-lignes>

Plan de la ligne N°3 du Vaporetto

Piazzale Roma (Parisi) | Ferrovia Gare | Murano Colonna | Murano Faro | Murano Navagero | Murano Serenella | Murano Venier | Murano Museo | et vice-versa.

Carte: Les Plan de la ligne N°3 du Vaporetto

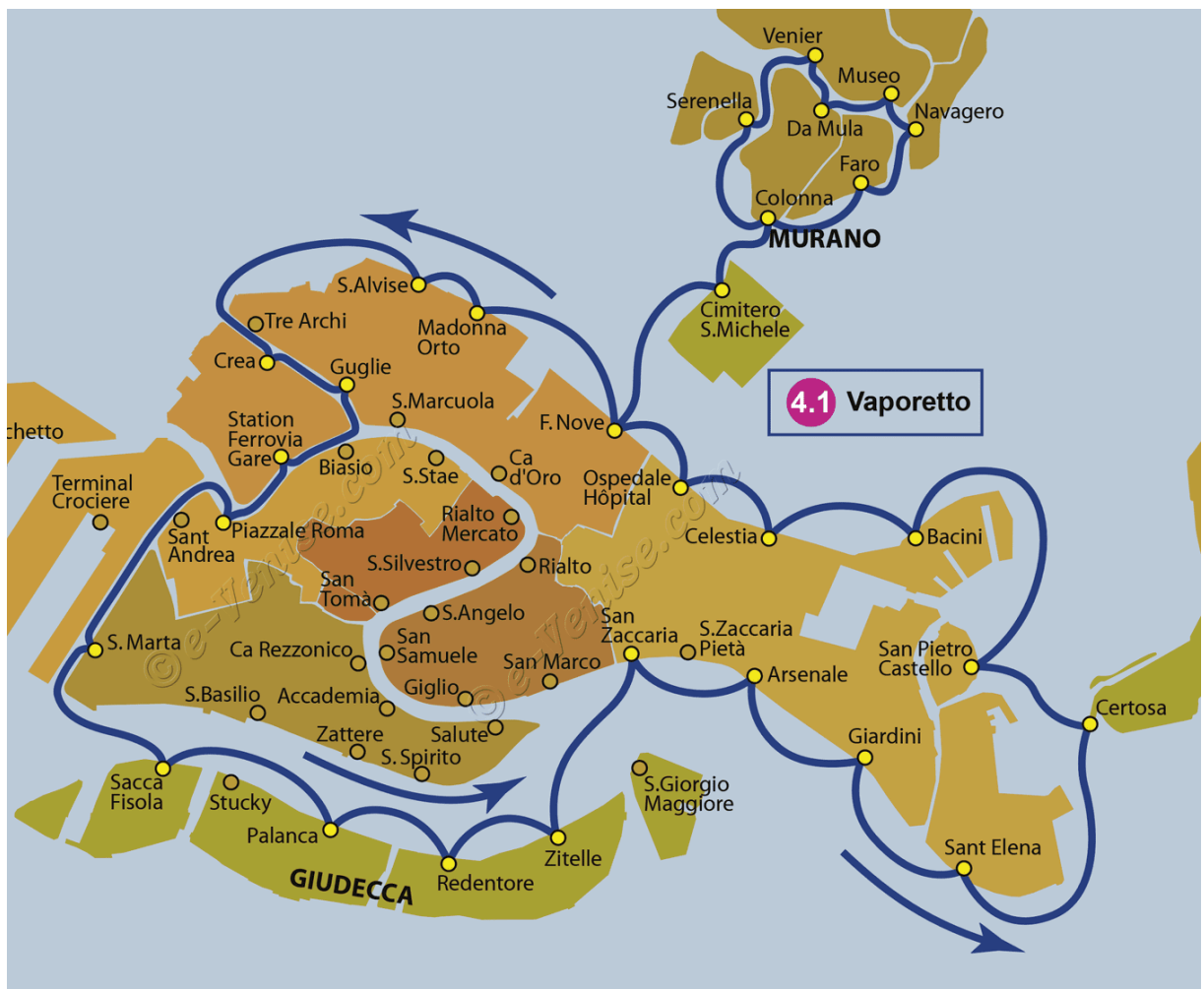


Source: <https://www.e-venise.com/transports-venise-lignes>

Plan de la ligne N°4 du Vaporetto

île de Murano (Museo = musée du Verre) | Murano Da Mula | île de Murano (Venier) | île de Murano (Serenella) | île de Murano (Colonna) | île de San Michele (Cimitero = cimetière) | Fondamente Nuove | Madonna dell' Orto | Sant' Alvise | Crea | Pont des Guglie | Ferrovia (Gare Santa Lucia) | Piazzale Roma (Parisi) | Santa Marta | île de Sacca Fisola (au bout de l'île de la Giudecca) | île de la Giudecca (Palanca) | île de la Giudecca (Redentore) | île de la Giudecca (Zitelle) | San Zaccaria (Jolanda) | Arsenale | Giardini (Biennale) | Santa Elena | Certosa | San Pietro Di Castello | Bacini | Celestia | Ospedale Civile (hôpital) | Fondamente Nuove | île de San Michele (Cimitero = cimetière) | île de Murano (Colonna) | île de Murano (Faro = phare de Murano) | île de Murano (Navagero) | île de Murano (Museo = musée du Verre)

Carte: Les Plan de la ligne N°3 du Vaporetto



. Source; <https://www.e-venise.com/transports-venise-lignes>

Les Lignes Maritimes Alilaguna:

Alilaguna - Ligne Blu:

Aéroport Marco Polo de Venise | île de Murano (Colonna) | Fondamente Nuove | Ospedale (Hôpital Venise) | Bacini | île du Lido (S.M.E.) | Arsenale | San Zaccaria C (Jolanda) | San Marco (Giardinetti) | Zitelle | Zattere | Molino Stucky (Hôtel Hilton) | Marittima (Terminal Croisières) et vice-versa.

Carte: Les Plan de la ligne N°1 Alilaguna



. Source: <https://www.e-venise.com/transports-venise-lignes>

Alilaguna - Ligne Arancio

Aéroport Marco Polo de Venise | Fondamente Nuove | Madonna Orto | Guglie | San Stae | Rialto "A" | Sant' Angelo | Ca' Rezzonico | San Marco (Giardinetti) et vice-versa

Carte: Les Plan de la ligne N°2 Alilaguna



Source: <https://www.e-venise.com/transports-venise-lignes>

Alilaguna - Ligne Rossa;

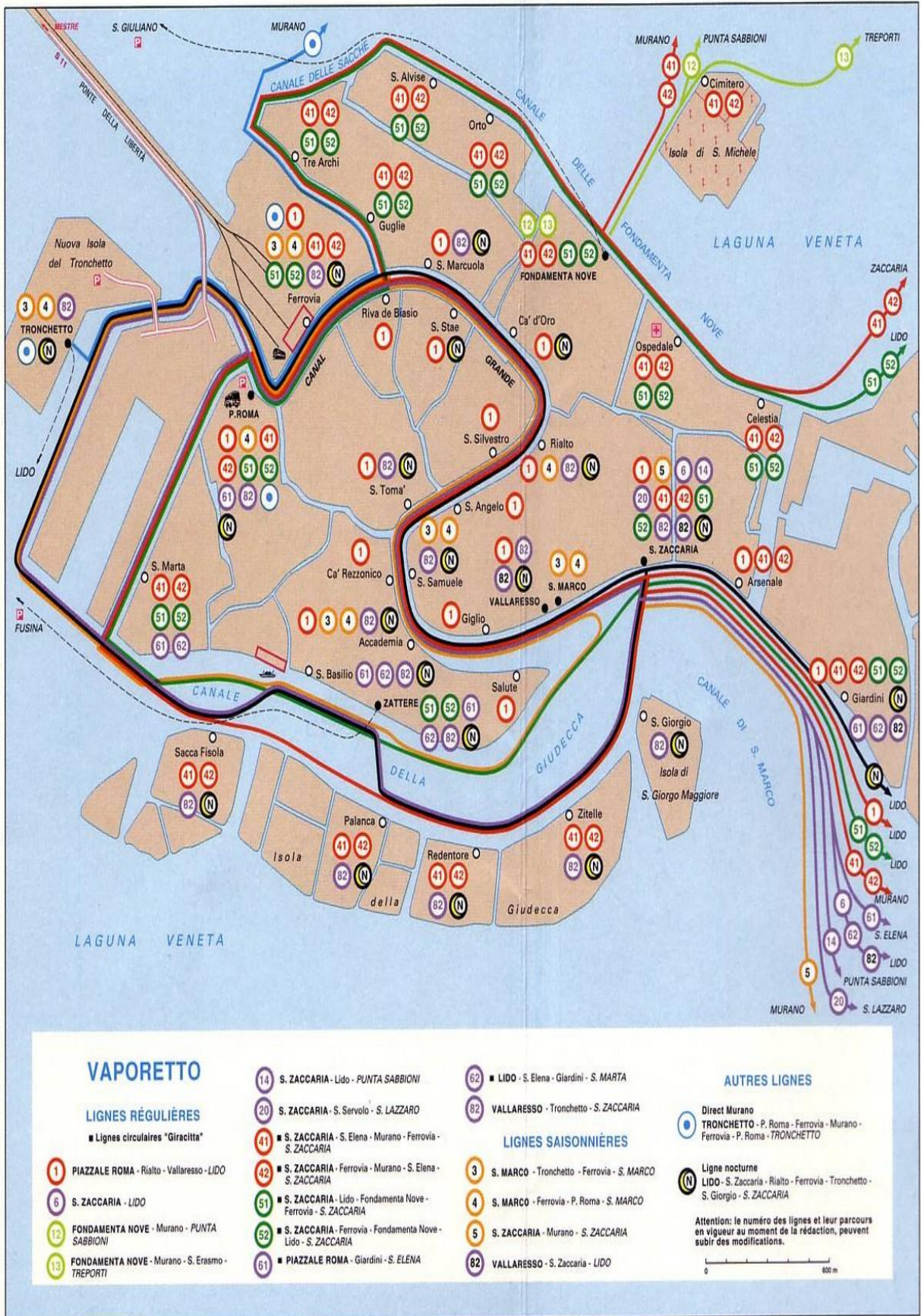
Aéroport Marco Polo de Venise | Murano (Museo) | île de la Certosa (sur demande) | Lido Santa Maria Elisabetta (SME) | Lido (Casino) et vice-versa.

Carte: Les Plan de la ligne N°3 Alilaguna



Source: <https://www.e-venise.com/transports-venise-lignes>

Carte : Vaporetto : toutes les lignes



Source: <http://www.az-venise.com/-plans-et-cartes-de-venise-.html>

Carte: de Venise et ses canaux



Source: <http://www.az-venise.com/-plans-et-cartes-de-venise-.html>