



L'ESPOIR D'UNE REPRISE ÉCONOMIQUE À PORT-SAÏD (ÉGYPTE) : UN RÔLE POUR LE TOURISME CULTUREL ET LE PATRIMOINE URBAIN

Romeo Carabelli, Laura Verdelli

► **To cite this version:**

Romeo Carabelli, Laura Verdelli. L'ESPOIR D'UNE REPRISE ÉCONOMIQUE À PORT-SAÏD (ÉGYPTE) : UN RÔLE POUR LE TOURISME CULTUREL ET LE PATRIMOINE URBAIN. Philippe DUHAMEL; Rémy KNAFOU. Mondes urbains du tourisme, Belin, 2007. <halshs-01258852>

HAL Id: halshs-01258852

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01258852>

Submitted on 19 Jan 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'ESPOIR D'UNE REPRISE ÉCONOMIQUE À PORT-SAÏD (ÉGYPTE) : UN RÔLE POUR LE TOURISME CULTUREL ET LE PATRIMOINE URBAIN

CARABELLI Romeo – VERDELLI Laura
CITERES - UMR 6173 CNRS et Université François-Rabelais
33, Allée Ferdinand de Lesseps, 37204 Tours

"So what does New York and Port Saïd, Egypt have in common? Originally, American's very own statue of Liberty was to be placed not in New York but at Port Saïd. The Statue of Liberty was really inspired by the huge statues at Abu Simbel. Auguste Bartholdi, the sculptor of the statue designed the American Lady of Liberty as 'Egypt carrying the light of Asia'. However, the Khedive Ismail decided that the project was too expensive, so the 'Light of Asia' was sent to the US instead, where she became the Statue of Liberty."(HYPERLINK "<http://www.touregypt.net>", 2004)

La ville de Port-Saïd, fondée en 1859, fait partie de la série de villes qui rythment le parcours du canal de Suez et son nom dérive de Saïd Pacha, khédivé qui autorisât le percement du canal. Sur la rive asiatique du canal, de l'autre côté par rapport à Port-Saïd, le quartier de Port-Fouad fut fondé plus tard comme zone résidentielle des employés de la Compagnie de gestion du canal et de ses trafics.

La "Compagnie universelle du canal maritime de Suez" est créée en 1855 et les travaux de creusement du canal connectant la mer Rouge à la Méditerranée commencent en 1859, sous la direction de Ferdinand de Lesseps.

"Le canal de Suez mesure aujourd'hui quelque 190 kilomètres de longueur et son trafic, en 2003, était de 15 667 navires, pour une moyenne de 42,9 bâtiments par jour" (Suez Canal Authority, 2003, 50).

Figure 1 Localisation géographique

Les quartiers centraux de Port-Saïd, bien que dans un état de dégradation assez avancé, conservent des traces bien identifiables d'une architecture assez particulière **constituée par un certain nombre d'immeubles de rapport, datant des 1860-1880, dotés de coursives en bois et surtout d'une architecture de la période d'entre deux guerres qui montre une lecture presque maniériste de la modernité, ainsi qu'un certain nombre d'édifices datant de 1860-1880 et surtout des années 1920.** Le quartier "historique" de Port-Fouad, qui est communément considéré comme une extension résidentielle de Port-Saïd, paraît moins menacé.

Grâce à son positionnement géographique stratégique, le canal est un passage "obligé" pour une grande partie du trafic maritime mondial – environ 7% en 2003 selon l'Autorité de gestion du canal – ce qui produit des énormes recettes pour la société qui en gère le passage (**note 1**). La valeur économique et stratégique de cette infrastructure est donc, en grande partie, due plus à une rente de position qu'à une capacité performative spécifique du dispositif infrastructural.

Les statistiques des passages montrent aussi l'importance militaire de la liaison assurée par le canal, le nombre de navires de guerre étant passé de 264 unités en 2002 à 395 en 2003 (soit une augmentation de 49,6 %), en rapport direct avec le déploiement des flottes impliquées dans la guerre en Irak, validant le rôle de l'emplacement stratégique et l'appui économique des USA à l'état égyptien (note 2).

Le canal est donc une source directe et indirecte de richesse, d'envergure importante : "*Le canal a rapporté à l'Égypte, en 1995, près de deux milliards de dollars - soit autant que le tourisme (deux milliards)*(note 3)" ("<http://www.assp.ch/>" site mis à jour en mars 2003). On rappelle ici aussi que l'incident encouru le 6 novembre 2004 qui a causé la fermeture du canal pendant quarante-huit heures a provoqué des pertes estimées à 11 millions d'euros. (*Courrier International*, 2004)

La mise en forme d'un futur héritage patrimonial au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle

La fondation de Port-Saïd (qui compte aujourd'hui une population évaluée entre 400 000 et 600 000 habitants) est strictement liée au canal, et nullement à des conditions favorables et opportunes du site, ni à la présence d'un habitat déjà implanté. Presque entièrement réalisée sur un terre-plein à l'extrémité Est du delta du Nil, aux contreforts du Sinaï, elle était surnommée la "Cayenne du désert" (Crosnier-Leconte M-L., 2005) à cause de son isolement territorial.

Néanmoins, l'anomalie d'une fondation *ex nihilo* conduit à un résultat patrimonial assez captivant, du fait de ses particularités innovantes : du point de vue du bâti, "El-Sharq", le quartier aujourd'hui souvent identifié comme "européen", présente d'intéressantes fréquences stylistiques et une cohérence architecturale, ainsi que des caractères originaux, aussi bien en ce qui concerne les systèmes de construction et les schémas de distribution des édifices que les répertoires décoratifs.

Figure 2 La ville actuelle et ses quartiers historiques

Cartographie R. Carabelli - 2005

Afin de s'adapter aux caractéristiques climatiques locales un grand nombre d'immeubles de rapport qui constituent le noyau le plus ancien de la ville, est doté de galeries-balcons externes continues, soutenues par des piliers apparents en façade. La cohérence interne architecturale a été soutenue et corroborée par la Compagnie du canal qui a régit la ville jusqu'à sa nationalisation, et qui a constitué une entité en syntonie avec elle, (con)fondue dans un seul organisme, poursuivant une unité d'intentions linéaire et rectiligne, à l'image du canal.

Questions récentes

La vie du canal n'est, pourtant, pas autant linéaire. Le 26 juillet 1956, Gamal Abdel Nasser, premier président de la République arabe d'Égypte, nationalise la Compagnie. Afin d'empêcher cette nationalisation, une mission militaire anglo-franco-israélienne tente de (re)prendre le contrôle. Le canal sera fermé pendant cinq mois et demi du 29 octobre 1956 au 15 avril 1957.

Mais le début de la vraie phase difficile dans la vie de Port-Saïd et son déclin temporaire, feront suite au déclenchement de la guerre des Six Jours. Le canal fut fermé le 5 juin 1967 et rouvert seulement le 5 juin 1975. Les troupes israéliennes ayant occupé le Sinaï, le canal devient *de facto* la frontière entre les deux pays, engendrant le départ d'une bonne partie de la population civile de la ville, réquisitionnée pour des raisons militaires.

"Il aura fallu, pour le rendre à la navigation, les accords de désengagement conclus par Israël et l'Égypte à partir de janvier 1974, suivis de plus d'un an de travaux, en premier lieu de déminage : plus de 730 000 engins et explosifs dans le canal, et près de 690 000 mines antitanks et antipersonnel sur les berges..." (HYPERLINK "<http://www.assp.ch>", 2004).

Ce n'est donc qu'après la réouverture du canal et les accords de Camp David que commence le repeuplement de Port-Saïd, qui réintègre l'espace égyptien, voire y fait sa première entrée. La maîtrise du canal et du Sinaï permettent à l'Égypte de lancer une politique et une stratégie d'occupation de "nouveaux" territoires, encourageant le développement économique, démographique et agricole de la zone du canal et de ses villes.

Une nouvelle vie pour la ville

La ville a donc une histoire originale. Ville de fondation allogène récente, presque entièrement vidée de sa population pendant les années de fermeture du canal, elle renaît à une nouvelle vie en 1975 ([note 4](#)). Nouvelle vie signifie des nouvelles impulsions aux activités économiques, mais aussi une nouvelle population. En effet, les habitants qui réoccupent Port-Saïd, pour la plupart, ne sont pas les héritiers de ceux qui l'avaient quittée. Ce détail concerne les habitants aussi bien que les administrateurs de la ville et de ses instances économiques et productives. La modification de la composition du pays, sa forme de gestion et sa démographie envahissante conduisent à une nouvelle composition sociale. Cette situation, ayant visiblement modifié la structure sociale de la population, se reflète de manière sensible sur le regard porté à l'héritage architectural et urbain ainsi que sur les questions de mémoire et d'identité. De plus, aux questions "théoriques" s'ajoutent celles pratiques, puisqu'il n'est pas possible d'établir une connexion entre les habitants "d'origine" et ceux d'aujourd'hui, ni d'un point de vue de la propriété des immeubles, ni de celui des héritages, la sauvegarde et la conservation du cadre bâti semblent de difficile attribution.

En 1976, à la réouverture de la zone aux civils, les autorités égyptiennes ont établi une zone franche commerciale et productive pour essayer de (re)lancer l'économie. L'idée porteuse était celle d'une zone franche qui, sous l'influence du commerce lié au canal, aurait engendré un développement économique mais aussi industriel. Malheureusement, elle n'a pas vraiment été le moyen d'impulsion souhaité, ses retombées s'étant révélées insuffisantes. En tout cas, elle était destinée à être de durée limitée et sa suppression progressive, qui est devenue presque complète depuis peu, sera achevée en 2007.

Perspective touristique

Aujourd'hui, il faut constater que les effets sur la ville du passage d'embarcations sont de plus en plus limités ; les services et les opérations liés à la navigation nécessitent une présence locale très limitée et la plus-value des compagnies de navigation - et celle de l'Autorité du canal - est de l'ordre du financier et, donc, volatile.

Figure 3 Schéma des éléments constitutifs de la ville et de ses alentours

Cartographie R. Carabelli - 2005

Dans l'optique de la revitalisation et de la génération de nouvelles recettes, trois orientations majeures sont explorées : deux liées au canal (un nouveau port de marchandises et une nouvelle zone industrielle à l'est de la nouvelle dérivation) et un port de plaisance au service de l'activité touristique.

La réorganisation du trafic portuaire a été conçue autour de la création d'une zone dédiée aux transbordements des gros porte-conteneurs vers des navires qui assurent la "navette avec les petits ports. Malheureusement cette zone s'avère être en concurrence avec d'autres *hub* de la Méditerranée et son positionnement géographique par rapport à cette mer ne lui donne pas un avantage de localisation comparable à celui du canal. De plus, à l'âge d'or de la Compagnie du canal, ses officines fournissaient aussi beaucoup de services extérieurs, travaillant au maintien, à la réparation et au ravitaillement des bâtiments. Cela contribuait non seulement à augmenter le chiffre d'affaires global, mais aussi à encourager l'arrêt en ville, générant des retombées économiques locales. Aujourd'hui, ayant perdu beaucoup de leurs compétences technologiques, vieilles et non renouvelées, ces officines travaillent presque exclusivement au service du trafic national.

À la différence des deux précédentes, la dernière direction de développement prend ses distances par rapport à la "source vitale" historique, et mise sur la valorisation du marché touristique de la ville, actuellement en expansion modérée. Le noyau principal se fonde sur la construction d'un port de plaisance lié à une marina et censé exploiter la demande existante de lieux pour l'hivernage des bateaux (note 5). Pour le moment, un pré-projet a été conçu, et, en juin 2004, les responsables étaient à la recherche de financements pour la réalisation d'une étude de faisabilité spécifique.

Figure 4 Emplacement du Projet de la La Marina : par rapport à la ville et détail du projet (source : *Port Said : Egypte*. Publication de présentation de la ville, réalisée par le Gouvernorat de Port-Saïd en 2004)

Le revenu principal affiché, qui devrait porter sur la location des emplacements parking pour les embarcations touristiques, semble ne pas tenir compte de la législation et des procédures en vigueur en Égypte, qui découragent fortement ces opérations.

Pour le moment, la seule exploitation existante dans les alentours proches, concerne les croisières avec plongée dans la Mer Rouge. Pour aider le tourisme, les autorités qui gèrent le canal appliquent une réduction de 50% du prix du transit (note 6) aux navires de croisière qui franchissent le canal en provenance et/ou en destination d'un port touristique égyptien.

Néanmoins, le trafic passagers reste limité, avec le passage de 45 navires en 2002 et 55 en 2003 (Suez Canal Authority, 2003, p. 62).

En même temps la ville d'Alexandrie, à l'Ouest du delta, élabore un pré-projet de ce type. Le projet fait référence, entre autres, à des atouts patrimoniaux spécifiques et bénéficie du sponsor de la Banque Mondiale (projet Med-Cities (note 7)). Les idées fortes étant d'intégrer et de compléter le rôle culturel et éducatif de la Bibliotheca Alexandrine, à travers la reconversion de différentes zones à des fins culturels, touristiques, commerciales et de loisir ; mais aussi de promouvoir une politique de conservation et de récupération des édifices en bord de mer (visant la mise en valeur de l'héritage culturel d'Alexandrie aussi bien comme ville turque que comme centre européen). '

Figure 5 Front de mer à Alexandrie – projet présenté à la Biennale de Venise, septembre 2004

Photo R. Carabelli – Biennale de Venise 2004

Tourisme et /ville : une relation à construire à l'aide du patrimoine architectural

"Le tourisme pourrait être une nouvelle clé du développement de cette ville, qui recèle des richesses, comme son patrimoine architectural de l'époque de la Compagnie du canal, menacé par les chantiers qui se multiplient." (Desne J., 2002)

Amorce de mise en tourisme international

Le développement de l'activité touristique, dû à de nombreux facteurs allant de la contraction économique diffuse à la possibilité d'un marché non directement lié à la production, apparaît souvent comme un mirage à portée de main un peu partout, et ce encore plus dans un pays comme l'Égypte qui est déjà, dans son ensemble, une destination très touristique (note 8). Au point que ce marché engendre la première des rentes égyptiennes (le chiffre d'affaires généré par ce secteur se révèle être la première entrée nationale (note 9) suivi par les rentes du canal de Suez et les donations des USA. Ces deux dernières se positionnant chacune à la hauteur de deux milliards de dollars par an. (Le dessous des cartes, 2004)). Néanmoins, pour le moment, cette activité ne touche que de façon très tangentielle le canal et Port-Saïd.

Actuellement, seul un fragment microscopique du tourisme étranger fréquente la ville, sans guère s'arrêter longtemps. Généralement il s'agit de touristes en escale ce qui représente quatre à cinq paquebots par semaine, de petite taille et battant pavillon chypriote (note 10), transportant des touristes en provenance prioritairement des pays de l'ex-bloc soviétique. Officiellement et formellement pour des raisons de sécurité, après les attentats terroristes visant les touristes des dernières années, les passagers sont vite transférés, escortés de près par de nombreuses forces de police, vers des cars attendant sur les quais et partent, toujours escortés, vers les lieux éminemment touristiques du pays (note 11). Par ailleurs, afin que ce potentiel puisse se transformer en réalité, il faudrait remplir un certain nombre de critères capables de satisfaire la demande du touriste international. À ce jour, le site ne dispose pas des atouts nécessaires pour attirer davantage cette clientèle pour plusieurs raisons.

D'une part le littoral (aussi bien la plage que l'eau) est pollué par les navires, et en particulier les pétroliers, en transit à travers le canal, la ligne d'horizon sur la mer est constamment encombrée

par les bateaux en attente de traverser le canal en convoi (il y a trois passages par jour, un dans le sens Nord-Sud et deux dans l'autre) et l'indicateur que le WTO (World Tourism Organisation) utilise comme "*optimum development*" pour une plage, un mètre linéaire de front d'eau par touriste, est un rêve ici. De plus, la plage est essentiellement urbaine avec tous les problèmes que pose la confrontation directe visuelle entre des populations aux mœurs variés (tenue vestimentaire par exemple) et le tourisme balnéaire international accorde sa préférence aux plages en zones non urbanisées, possiblement desservies par des villages touristiques "tout compris". Enfin, les attraits archéologiques (l'isolé site de Pelusium) sont assez limités et l'aspect "pittoresque" voire "exotique" qui compose l'image touristique du pays est presque inexistant.

À cela s'ajoute, une série de carences d'ordre plus pratique qui n'améliore pas la situation. Peu d'équipements commerciaux susceptibles de plaire aux touristes (bars proposant des boissons alcoolisées par exemple), trop peu d'hôtels de bonne catégorie (note 12) et une distribution en eau potable qui s'avère défailante. L'activité récréative nocturne reste pratiquement inexistante (note 13) et l'offre en matière d'activités culturelles est minime (note 14). L'accessibilité demeure assez difficile si on n'arrive pas du Caire (note 15).

À première vue construire une activité économique fondée sur le tourisme international, intending le marché touristique comme le chiffre d'affaires généré par le revenu direct des visites des sites patrimoniaux et par celui fourni par les services de support au vacancier, va demander des grands investissements.

Réalité effective d'un tourisme national

La situation se présente de façon radicalement différente si l'on regarde du côté du tourisme national. Port-Saïd, station touristique liée à son marché franc, a développé au cours de ces dernières années une dimension touristique et balnéaire nationale, destinée à des classes moyennes. Ce tourisme semble ne pas avoir d'intérêt pour le côté historique et patrimonial de la ville et occupe, de préférence, un bandeau de territoire assaini vers la mer, là où existent ou sont en cours de réalisation toute une série de complexes hôteliers/résidentiels qui proposent, pour la plupart, des mini appartements destinés aux familles.

Figure 6 Quartiers historiques, emplacement des immeubles en cours de patrimonialisation et de la marina proposée

Cartographie R. Carabelli - 2005

Ces complexes de résidences vacancières destinés au marché national, qui remplissent le littoral, visent surtout les attentes des cairotes désireux de trouver un peu de frais, en se plaçant comme alternative, moins chère, à la surexploitée Alexandrie (note 16). Il en demeure que la demande entre ces deux types de tourisme apparaît assez différente et diversifiée, de façon semblable, voire comparable, à celle qui a été étudiée et affichée à propos du subcontinent indien : "*The difference between the two types of tourism is also due to the spending capacity of the two groups, both in terms of money and time. Besides these, domestic tourist in India is habituated to a living-pattern whose demands are not as high as those of a Westerner*" (Gupta S. P., Lal K., Bhattacharyya M., 2002, p. 88).

Vers un tourisme patrimonial

Ce cadre de référence est peut-être en train de se modifier aujourd'hui, bien sûr pas dans sa substance matérielle et tangible, mais plus d'un point de vue éphémère, intangible, grâce à l'évolution de la valeur relative attribuée à l'héritage architectural et urbain. Cette nouvelle configuration culturelle fait entrevoir une possibilité théorique de mettre en valeur cet héritage spécifique, original et inédit, néanmoins récent et complètement allogène. Il s'agit là d'une hypothèse complètement minoritaire dans le développement actuel de l'économie de la ville, surtout dans un pays qui a conçu sa renommée touristique autour des vestiges des civilisations autochtones anciennes et qui bâtit sur cet héritage et sur les trésors naturels de la Mer Rouge son image de destination vacancière, surtout à l'étranger.

Un début d'activité est en cours de réalisation sur le site archéologique de Pelusium, situé à quelques kilomètres à l'Est de la ville. Le projet vise à rendre plus accueillante la localité, difficilement accessible à cause de la traversée de deux canaux. Le site devrait, dans un futur immédiat, non seulement être mieux connecté à la ville mais aussi faire l'objet d'une mise en valeur. En effet, malgré le fait que des installations touristiques aient déjà été implantées dans les années 1980 dans le gouvernorat du Nord-Sinaï (duquel une partie du site archéologique fait partie), un projet de développement touristique, à situer à côté de la nouvelle zone industrielle, devrait rejoindre le premier.

Certes, n'ayant aucune possibilité d'engager la compétition avec les vestiges archéologiques, ni avec les stations balnéaires du reste du pays, le marché touristique visé sera de "niche" (note 17). Sachant que les touristes ne s'arrêteront vraisemblablement qu'un ou deux jours, en transit entre Alexandrie et Le Caire, ne rapportant pas énormément à la ville (surtout le touriste de croisière qui ne dormira même pas sur place) (note 18).

Pour atteindre une masse critique suffisante à imprimer un certain développement, il faudra intégrer les croissances à la fois du tourisme national (et de sa fraction patrimoniale) et du tourisme international, aussi bien culturel (note 19) que de plaisance.

La volonté de se servir de l'héritage pour démarrer une politique touristique constitue un cas rare, un peu utopique, mais qui a montré ailleurs sa possibilité de créer des richesses, même si relativement limitées. En tout cas, restent à évaluer les investissements importants que nécessiterait une opération de récupération et de réhabilitation du cadre bâti, ainsi que ceux de la constitution d'un parc hôtelier approprié. La question des éventuels investisseurs ainsi que celle de la mise en œuvre d'une campagne adéquate de marketing (note 20) n'ont pas encore été prises en considération.

En tout cas, on assiste au réveil d'un certain intérêt de la part des autorités locales, vers l'hypothèse de mettre en perspective un projet de valorisation du patrimoine architectural finalisé à un possible développement d'un tourisme culturel (note 21).

Mise en place des outils de patrimonialisation

Tout projet de préservation et de mise en valeur de cet ensemble passe impérativement par des mesures de protection sectorielle qui se fondent sur des outils juridiques de protection urbaine, dont l'Égypte n'est malheureusement pas encore dotée (note 22).

La protection des ensembles, surtout composés par des bâtiments récents, quoique possible, (les premiers ont été les quartiers d'Héliopolis, de Garden City et de Zamalek au Caire, à la fin des années 1990) n'est pas encore un fait répandu. En ce qui concerne Port-Saïd, une certaine protection limitée est assurée par des décrets de classement, qui ne prennent néanmoins en compte que deux édifices de la ville : le siège de la Compagnie du canal et le socle de la statue de Ferdinand de Lesseps. Selon l'usage égyptien, une commission mixte, nommée par le gouverneur, a été chargée de réaliser une liste de bâtiments pouvant faire l'objet d'une protection patrimoniale à Port-Saïd. Cette liste rédigée (l'emplacement des immeubles sélectionnés est indiqué comme immeubles "inscrits" dans la figure 6), un décret de protection est attendu. Une première étude d'évaluation portant sur la possibilité de considérer un périmètre organique digne de protection est en cours de réalisation – avec le concours de l'École de Chaillot/CEDHEC, de l'Alliance Française de Port-Saïd et des Services de coopération de l'Ambassade de France en Égypte, mais aussi du CNRS et de l'Université de Tours par le biais du projet Euromed Héritage II "Patrimoines Partagés" - afin de mettre à jour des possibilités réalistes d'associer des dynamiques de type touristique avec des processus de sauvegarde patrimoniale et de valorisation de l'héritage architectural et urbain du site.

Les responsables de la ville, et le gouverneur en particulier, voient donc comme possible recours pour l'économie stagnante les retombées d'un tourisme - imaginé comme culturel (note 23) et international - qui pourrait (sur)valoriser les exploitations du littoral (note 24).

Conclusion

Port-Saïd se trouve dans une phase structurale de reconfiguration économique. L'héritage architectural et urbain de la ville pourrait être considéré en tant qu'un atout dans cette transformation. Malheureusement, la période d'abandon n'a pas profité à la conservation de son architecture qui, en plus, possède un registre esthétique quelque peu colonial, peu valorisée dans une période où le pays (re)construisait et se (ré)appropriait son histoire, sa mémoire, son identité.

Le cadre de référence est peut-être en train de changer. L'évolution de la notion de patrimoine culturel, qui intègre désormais l'architecture récente, fait entrevoir une possibilité de mettre en valeur cet héritage spécifique même dans un pays qui doit à sa civilisation ancienne et à ses vestiges sa renommée touristique internationale.

Ce texte voudrait illustrer les liens existants, ainsi que les problèmes et les conflits latents, entre la préservation du patrimoine bâti et un possible développement du tourisme culturel.

Bibliographie

BRUYAS F., 2002, *De la re-construction régionale à la formation d'un territoire du canal de Suez : acteurs et enjeux*, Tours : Thèse URBAMA.

CARRIERE, J.P., (sous la direction de), 2002, *Villes et projets urbains en Méditerranée*. Tours : Maison des Sciences de l'Homme "Villes et Territoires". (Collection Perspectives "Villes et Territoires" n. 2)

CROSNIER LECONTE, M. L., 2005, "Introduction", in Port Saïd, guide architectural, IFAO/Patrimoines Partagés, sous presse.

DESNE, J., "Patrimoine en péril", Le Figaro du 08 janvier 2003, p. 14.

DESNE, J., 2002, "Port-Saïd, à la croisée des continents", Portes d'Afrique, Escale à Port-Saïd, journal de bord du bateau CFAO Technologies.

DOMINACI L., "Prenotazioni in flessione del 5%", Il sole 24 ore du 19 décembre 2004, pag. 11.

DUNN, J., 2004, "Cruising To Egypt", in <http://www.touregypt.net/portsaidtop.htm>

DUNN, J., 2004, "Getting to Egypt by Sea or Land", in <http://www.touregypt.net/portsaidtop.htm>

Egypte, 1976, Guide Poche Univers, Cairo : Lehnert & Landrock.

"Egypt", 2002, in Compendium of Tourism Statistics, WTO World Tourism Organisation, p. 61.

GUPTA S. P., LAL K., BHATTACHARYYA M., 2002, *Cultural tourism in India*. New Delhi : D.K. Printworld Ltd. (Reconstructing Indian History and Culture n.24)

JOULAUD, G., 2004, *Patrimoine culturel, tourisme et développement - Région Tanger-Tétouan (Maroc)*, Rapport de stage – DESS Européen Tourisme-Culture-Environnement.

KARANTZAVELOU, V., "Tourism...Egypt`s prime national project", Travel Daily News du mercredi 08 septembre 2004.

KARANTZAVELOU, V., "Tourists to Egypt expected to exceed 8m in 2004", Travel Daily News du mardi 21 décembre 2004.

KEMPF, H., "L'océan Arctique bientôt navigable", Le Monde du mercredi 27 octobre 2004, p. 24.

KOUMELIS, T., "Egyptian Minister of Tourism says tourism is highly competitive", Travel Daily News du mardi 21 décembre 2004.

Investing in World Heritage Sites: past achievements, future ambitions. A guide to International Assistance, 2002, World Heritage Papers n. 2, Paris : UNESCO World Heritage Centre.

Le dessous des cartes, transmission de la chaîne de télévision ARTE du 15 mai 2004, partiellement disponible sur le site www.arte-tv.com

Metamorph Vectors, 9. *Mostra Internazionale di Architettura*, 2004, Catalogue de la Biennale de Venise, Venezia : Marsilio editore, p. 136.

ORIGET DU CLUZEAU, C., 1998, *Le tourisme culturel*. Paris : PUF. (Que sais-je ? n. 3389)

PEDERSEN, A., *Managing Tourism at World Heritage Sites: a Practical Manual for World Heritage Site Managers*, 2002, World Heritage Manuals n. 1, Paris : UNESCO World Heritage Centre.

PEISERT, B., 2001, "*Viewpoints on cultural tourism*" in Cultural Heritage and Tourism Development - A Report on the International Conference on Cultural Tourism, WTO World Tourism Organisation, pp. 147-154.

POIDENOT, H., 1955, *Le canal de Suez*. Paris : PUF. (Que sais-je ? n. 681)

"*Réouverture du Canal de Suez*", *Courrier international* du 10 novembre 2004.

SANMARTIN O., 1998, *L'intégration du Sinâï à l'espace égyptien : processus, images et enjeux*, Tours : Thèse URBAMA.

"*Summary*", 2004, in *Travel And Tourism in Egypt*, euromonitor.

Sources & Methods Used to Compile BOP Statistic for Egypt, 2004, Central Bank of Egypt.

SUEZ CANAL AUTHORITY, 2003, *Yearly report*, Ismaïlia: Suez Canal Authority Information Centre (Statistics).

"*Trends in Cultural Tourism*" in Cultural Heritage and Tourism Development - A Report on the International Conference on Cultural Tourism, WTO World Tourism Organisation, pp. 4-5.

Tourism trends in Mediterranean countries, édition 2001, European Commission, Eurostat, Theme 4 Industry, Trade and Services.

"*Tourism & Leisure Market in Egypt*", ©Crown Copyright 2002, UK Trade and Investment, in <http://www.trade.uktradeinvest.gov.uk/recreation/egypt/profile/overview.shtml>

VERMA MASCARENHAS, P., 2001, "*Sustainable tourism and integrated conservation for safeguarding cultural heritage*", in Goa Heritage Festival. Kala academy, Panaji, pp. 98-105.

"*Verso una migliore performativité delle aziende turistiche*", *Il Sole 24 ore* du 12 novembre 2004, édition électronique, www.ilsole24ore.com

ZOHERY, A., 2000, "*Tourism in Egypt and its Impacts on the National Economy*" in Newsletter n. 1, Zohery Tours International, Inc.

ZOHERY, A., 2000, "*Tourist Investment and Development Plans in Egypt*" in Newsletter n. 8, Zohery Tours International, Inc.

http://www.assp.ch/page/history/Xtra/suze.html?page=3&one_id=5 site de l'Aide Sanitaire Suisse aux Palestiniens (ASSP)

<http://www.allianceportsaid.com/fr/portsaid/portsaid.html> site de l'Alliance Française de Port Saïd

<http://www.ferries.gr/salamis/> site de Salamis Lines Shipping co.

http://www.middleeastdirectory.com/cs_egypt.htm middle east directory, guide to middle east web sites, a cyber gear e-venture

<http://www.phrasebase.com/countries/Egypt.html> avec, entre autre, : Country Information - Internet's compilation of detailed facts, information and statistics about every country in the world

<http://www.toureygypt.net/portsaidtop.htm> site de Tour Egypt, Official Web Site, the Ministry of Tourism of Egypt, the Egyptian Tourist Authority

Notes

1 "Plus de 20 000 navires avec un tonnage global de plus de 200 millions de tonnes le traversaient annuellement. Les droits de passage et les réparations procuraient à l'administration du canal des recettes considérables (environ 170 millions de dollars US en 1960). (Egypte, 1976). À ce sujet voir aussi Bruyas 2002, Le dessous des cartes 2004 et Sanmartin 1998

2 Le pays avait déjà économiquement profité de la première guerre du golfe. "A series of IMF arrangements - along with massive external debt relief resulting from Egypt's participation in the Gulf war coalition - helped Egypt improve its macroeconomic performance during the 1990s." (http://www.middleeastdirectory.com/cs_egypt.htm, ©2004)

3 à propos des rentes générées par le tourisme voir aussi la note numéro 9

4 Une guide touristique des plus optimistes récitait "La ville, à la suite de trois guerres, a subi des destructions mais elle est en reconstruction et va connaître une grande extension." (Egypte, 1976)

5 Ce projet fait partie d'une stratégie nationale soutenue par le gouvernement : "*The tourist boom which Egypt, is currently enjoying requires a review of the national strategy for tourist development for the upcoming ten years, a matter that needs time,*" Minister of Tourism Ahmed Al-Maghrabi recently said. The Ministry gives priority to the creation of the new international tourist community on the Mediterranean coast he stated, adding that this requires attracting investors to develop this region. Elaborating in a recent interview, Minister Maghrabi stressed the importance of enhancing cooperation between the tourism private sector and the Ministry of Tourism." (KARANTZAVELOU, V., 2004)

6 Sachant que le prix du transit s'élève, en 2004, à environs \$ 200 000 pour un navire de grand tonnage et à environs \$ 2 000 pour une petite embarcation touristique

7 Déjà en 1998 l'Egypte avait bénéficié d'une subvention de l'UNESCO, d'un montant de \$ 15 000, afin de définir le projet d'insertion de la Ville d'Alexandrie dans la liste indicative pour la soumission d'une candidature à l'inscription dans la Liste du Patrimoine Mondial dans les années à venir (Investing in World Heritage Sites, 2002, p. 30), sachant que "While no formal data have been collected, a site's inscription on the World Heritage List often coincides with a boost in visitation rates. (...) While tourism can contribute to protection and restoration efforts, the right balance between economic gain and undesirable impacts can be elusive. Managers know that a tourist attraction must be periodically renewed to remain competitive. In the case of World Heritage sites, they are also aware that they are under an international obligation to maintain or restore the site's original values. This responsibility poses difficult

questions regarding the degree of change that should be permitted to accommodate tourism growth." (PEDERSEN, A., 2002, 11)

8 Le tourisme étranger en Égypte montre une progression importante. Les infrastructures mises à disposition ont augmenté fortement (le nombre de place/lit disponible est passé de 140 741 en 1996 à 227 222 en 2000) en syntonie avec la progression de la demande du marché (le taux d'occupation des hôtels est passé de 63% à 73% dans la même période, surtout grâce à la permanence moyenne des touristes qui s'est élevée de 4 à 6 nuits. Source WTO World Tourism Organisation, 2002). (*données en accord aussi avec le rapport Tourism trends in Mediterranean countries, de la Commission Européenne, édition 2001*).

A titre d'élément de comparaison on mentionne le fait que le taux de remplissage des structures hôtelières atteint le 40% pour l'Italie et le 51% pour la France et l'Espagne (Il Sole 24 ore, 12.11.2004, édition électronique, www.ilsole24ore.com) ; et qu'un hôtel en bord de plage, de nouvelle ouverture, prévoit un taux maximal de 20% pour la première année, autour du 40% pour la deuxième et environ du 60% pour le plein régime (www.projet-mayotte.com, projet Mayotte SARL, constitué le 26 septembre 2000).

La progression de l'économie touristique en Egypte apparaît encore plus impressionnante si on compare dans un intervalle de temps plus ample :

| Item | 81/82 Thousands | 2001/2002 Thousands | Indicator |
|--|--------------------|------------------------|---|
| Number of hotels, touristic villages and floating hotels (hotel & village) | 243 | 1030 | More than 4 fold increase compared to 81/82 |
| Number of rooms in hotels, touristic villages and floating hotels (thousand) | 18.1 | 117.3 | About 7 fold increase compared to 81/82 |
| Number of tourists (million) | 1.4 | 5.3 | About 4 fold increase compared to 81/82 |
| Number of touristic nights (million) | 9.6 | 32.7 | More than 3 fold increase compared to 81/82 |

(Tourism & Leisure Market in Egypt, ©2002)

Les faits de l'11 septembre, l'attentat du 2004 dans le Sinai et la conjoncture économique des dernières années n'aident pas le développement actuel du marché touristique égyptien, comme l'indique un article du 19 décembre 2004.

"L'incidenza dei tour oltre frontiera non sarà superiore al 15% - afferma il presidente Fiavet, Antonio Tozzi – con una spesa media a persona di 600/700 euro e per un totale di 8 milioni circa di vacanzieri; rispetto al 2003 ci sarà un calo del 5%". Per Assotavel le mete esotiche di fascia alta registrano l'esaurito, ma sono in netto calo le mete a medio raggio dal budget più contenuto ma dai volumi molto alti. "Due i trend in atto – sostiene Alberto Corti, direttore Astoi -: la forte tendenza al viaggio di famiglia e la riscoperta del tour culturale e di mete insolite. In questi ultimi giorni sta recuperando anche l'Egitto. ... " ... per Ventaglio viaggi in crescita dal 2 al 15% tra Kenya, Zanzibar, Oceano Indiano e Carabi, ma è -25% in Mar Rosso. "La spesa media per persona è aumentata del 5% a 1243 euro" avverte il vicepresidente Stefano Colombo. Teorema registra un +20% su Maldive, Santo Domingo, Kenya e Zanzibar, ma un -12% sull'Egitto ... Alpitour dichiara una flessione del 30% in Mar Rosso (che incide del 18/20% sulle vendite totali per il periodo) ..." (DOMINACI L., 2004, 11)

9 Sources & Methods Used to Compile BOP Statistic for Egypt: Travel – "The credit entries for travel are based on the number of nights spent by tourists in Egypt (data from Ministry of Tourism) and the average expenditure per night (estimates from the CBE based on a survey conducted by the Ministry of Tourism). Separate details are not available for business and personal travel. The debit entries for travel cover expenditure of government officials and private employees travelling abroad, pilgrimage, expenditures of students studying abroad, training, technical and educational missions, and expenditure abroad for medical care." (Central Bank of Egypt, ©2004)

"Egypt is banking on tourism and President Mubarak has always referred to tourism as "Egypt's future industry." It is the most dynamic industry and the largest earner of foreign exchange creating more than 2.2 million jobs (*données validées aussi par le rapport Tourism trends in Mediterranean countries, de la Commission Européenne, édition*

2001). Therefore, maximizing Egypt's tourism potential means higher revenues, from more than \$4 billion in 2000 to a projected \$10 billion by 2005." (Tourism & Leisure Market in Egypt, ©2002)

Les données statistiques compilées au cours des dernières années montre bien ce trend : "Some 7.5 million tourists visited Egypt from January to November 2004 and the number may exceed 8 million by the end of December, the official MENA news agency reported Thursday. Tourism, one of the country's major sources of state revenues, brings some \$6 billion to Egypt annually. It also provides millions of jobs, either directly or indirectly." (KARANTZAVELOU, V., 2004)

"Although Egypt is facing economic slowdown and a 25% decline in the US dollar value of GDP, tourism has been growing at a healthy rate, with receipts increasing by 39.5% in US dollar terms over the review period, becoming the top earner of foreign currency with a positive balance of payments. Despite turbulent world affairs, including 11 September 2001 ("*Tourism attracted only 2.98 million visitors and generated an estimated \$3.8 billion in 2001*" *Tourism & Leisure Market in Egypt*, ©2002), the Palestinian Intifadah and the war on Iraq, incoming tourists increased in number by 17% over the review period reaching an all time record of 5.5 million in 2000 (*données en accord avec Tourism & Leisure Market in Egypt*, ©2002), and breaking that record in 2003 with a forecast of 5.6 million visitors by the end of the year." (Travel And Tourism in Egypt, 2004)

Alors que le bilan moyen sur les années précédentes le 11 septembre 2001 comptait "4.489.000 visitors each year" (<http://www.phrasebase.com/countries/Egypt.html>, ©2004)

10 "We frequently receive requests for information about ferry transportation to Egypt, and over the years, we have often attempted to find this sort of transportation, but to no avail.

Now, due to the Greek Olympics, which are expected to provide a boost to tourism in that country, we decided to look again, and sure enough, perhaps because of the expansion of the internet, we made some discoveries, though alas, not very good discoveries.

Specifically Salamis Lines has provided service between Greece and Port Said, with stops at other Mediterranean ports as well. Conveniently, Salamis Lines left out of Peiraias, the main port at Athens and took about two and a half days to get to Port Said. Now the bad news, or at least the first bad news. Due to the Olympics, the line has stopped servicing Egypt for the time being, and may or may not resume the service." (DUNN, J., 2004)

| F/B "SALAMIS STAR" | | | |
|---------------------------|------------------|----------------|------------------|
| PORT | DAY | ARRIVAL | DEPARTURE |
| PIRAEUS | THURSDAY | ----- | 16:00 |
| MYKONOS | THURSDAY | 22:30 | 02:00 |
| PATMOS | FRIDAY | 07:30 | 10:30 |
| RHODES | FRIDAY | 17:30 | 20:30 |
| LIMASSOL | SATURDAY | 13:30 | 18:00 |
| PORT SAID | SUNDAY | 08:00 | 20:00 |
| LIMASSOL | MONDAY | 10:00 | 15:00 |
| RHODES | TUESDAY | 09:00 | 14:00 |
| KOS | TUESDAY | 19:00 | 22:00 |
| HERAKLION | WEDNESDAY | 07:30 | 11:30 |
| SANTORINI | WEDNESDAY | 16:30 | 21:00 |
| PIRAEUS | THURSDAY | 07:00 | ----- |

(<http://www.ferries.gr/salamis/>, 2002, 2004)

11 "In the case of Egypt, for example, the places of interest sought out more or less uniformly for decades by all holiday groups can easily be listed on a single page. These are precisely 14 monuments, of which 7 are in the area of Cairo and 7 between Luxor and Abu Simbel. Other places of interest are only sporadically offered by one or another speciality tour operator; in the course of time, they have been removed from most brochures.

With the stretch of the Nile between Cairo and Luxor closed off to cruise ships following several terrorists attacks, and charter flights being diverted directly to Luxor, the pyramids, mosques and the Egyptian Museum have been dropped from most holidays. For the mass of visitors, the list of sights to visit has been cut by half. And the gigantic fleet of Nile ships now crowds at the quays of Luxor and Aswan, at the temples of Karnak, Edfu and Kom Ombo." (PEISERT, B., 2001)

Tendance validée aussi par les résultats obtenus à travers d'une recherche sur la proposition de tours organisés, confronter note numéro 22

12 Le site du Ministère du Tourisme, avec une classification très rigide, n'en mentionne que 7 : Akry Palace Hotel ; Helnan Port Said Hotel ; La Poste Hotel ; Noras Beach Hotel ; Panorama Port Said Hotel ; Regent Hotel ; Sonesta Port Said ; alors que l'Annuaire officiel des hôtels d'Egypte, en dotation aux Offices de Tourisme – édition 2004 – n'en liste 17 (dont un 5*, un 4* et six 3*), pour un nombre total de 1157 chambres

13 Se limitant à : "Atlantis Night Club at the Helnan Hotel ; Billiards Bar at the Helnan Said; Pete's Pub at the Sonesta" tous les trois situés à l'intérieur des Hôtels de luxe (<http://www.touregypt.net/portsaidtop.htm>, ©2004)

14 La ville ne dispose ni de cinémas, de Centres culturels, de galeries, ni de librairies. Néanmoins elle propose trois musées : The Military Museum (mostly has displays of modern wars, such as the 1956 Anglo-French War, and the Israeli conflicts of 1967 and 1973, including tanks and other artefacts. However, there are also exhibits of ancient Egyptian warfare as well); The National Museum (has a variety of displays covering all of Egyptian history. The Museum, which was opened in Port Said in 1987 has exhibits on the 1st floor covering prehistory and the pharaonic period, including several mummies and sarcophagi along with various statues and other artefacts. On the next floor is Islamic and Coptic material, including textiles, manuscripts and coins, as well as artefacts from the Khedival family); The Museum of Modern Art (it is open air located in Shohada Square, and features the Modern History of Port Said by Egyptian artists), malheureusement, le Musée national était "officieusement" fermé, lors de nos passages, sans qu'on puisse obtenir plus de renseignements. (catégories et données extraites de <http://www.touregypt.net/portsaidtop.htm>, ©2004)

Le site du Ministère du Tourisme ne recense aucun Internet café (bien qu'il y en ait plusieurs mais à caractère un peu "informel"), aucun Club, Health Club, ou Golf Club et seul un Office du Tourisme (avec un siège double, à la gare et un plein centre-ville) figure parmi les *amenities* fournies aux visiteurs.

15 Trains **Cairo to Port Said**

| | | | | | | | | |
|----------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Cairo | depa rt | 06: 25 | - | 08: 45 | 11: 30 | 14: 35 | - | 19: 10 |
| Alexandr ia | depa rt | | 04: 40 | | | | 16: 05 | |
| Port Said | arriv e | 10: 20 | 11: 10 | 12: 25 | 15: 35 | 18: 55 | 21: 55 | 23: 05 |
| Port Said | depa rt | 05: 30 | 07: 25 | 09: 50 | 13: 10 | 17: 30 | 18: 25 | |
| Alexandr ia | arriv e | | 13: 15 | | | | 00: 35 | |
| Cairo | arriv e | 09: 45 | - | 13: 40 | 17: 25 | 21: 30 | - | |

Buses **Cairo to Port Said**

| DESTINATION | DEPARTURE |
|-------------|---|
| Port Said | 6:30am-7 pm (every 1/2 hour-both ways) A/C Superjet bus 10 am, 3pm and 4:30 pm |

Buses **Suez to Port Said**

| DESTINATION | DEPARTURE |
|-------------|------------------------------|
| Port Saïd | 6:30 am, 12 noon and 3:30 pm |

16 Les brochures touristiques recensent, à Alexandrie, 24 hôtels de catégorie supérieure (dont quatre 5*, huit 4* et douze 3*), en zone urbaine, sans compter ceux situés le long des plages ni le fait qu'une bonne partie du parc immobilier de la ville soit destiné aux résidences secondaires

17 "Cultural tourism (...) has unfortunately been used almost exclusively in scientific discussion. It has only been used more frequently in recent years, to be precise since 1992 when the European Tourism Institute in Trier arranged a symposium on the subject, entitled *Cultural Tourism in Europe*, with the significant subtitle *Growth without Limit?*" (PEISERT, B., 2001)

18 Afin d'évaluer les possibilités existantes en matière de tourisme organisé à Port-Saïd, nous avons procédé avec une requête massive d'information auprès des agences de tourisme répertoriées dans le site Internet du Ministère du Tourisme, demandant de façon spécifique la disponibilité de tours passant ou s'arrêtant à Port Saïd.

23 réponses nous sont parvenues, avec des propositions différenciées :

- 8 proposant des tours variés en Egypte, région du Caire et/ou de Luxor/Aswan, ne mentionnant absolument pas Port Saïd (dont 1 agence correspondant à un hôtel à gestion familial)
- 9 nous suggérant de faire référence au site web du tour operator, où nous n'avons pas été capables de repérer aucun détour par Port-Saïd (dont 3 agences spécialisées en des localités spécifiques ou correspondantes à des compagnies de navigation sur le Nil, et 3 agences américaines opérant depuis les USA)
- 3 nous suggérant de faire référence au site web du tour operator, où nous avons été capables de repérer un tour passant par Port Saïd (dans la rubrique "Quick Trips From Your Ship Port", connectant au Caire soit Alexandrie, soit Port Saïd, soit Suez ou comme excursion journalière)
- 3 nous proposant un tour spécifiquement organisé comprenant Le Caire et Port Saïd (une des réponses en provenance d'une agence de voyage canadienne)

Puisque la recherche a été effectuée auprès des tour operators connectés au ministère du Tourisme, il nous semble de pouvoir en conclure qu'à ce jour organiser un passage par Port-Saïd à travers d'une agence de voyage, même sur requête individuelle, et en étant très convaincus, en dehors des circuits conventionnels, n'apparaît pas évident, même s'il reste toujours la possibilité de s'organiser de façon autonome et individuelle.

19 "Studies reveal that tourists, especially from European countries to the developing countries, tend to look for destinations where they can actually experience and learn about the way of life of the local people. They prefer simple hotels with local atmosphere; to travel independently; to have as much contact with the locals as possible and to learn about their living conditions. This particular market segment which might be referred to as the cultural tourist, has been growing in number, by as much as 15% per annum in the last decade. This implies that the traditional tour products meant for mass tourism, such as passive sight-seeing and pure beach holidays, will not have to be modified to allow for more opportunities for interaction between guests and hosts." (WTO World Tourism Organisation, 2001)

20 Le manuel *Managing Tourism at World Heritage Sites: a Practical Manual for World Heritage Site Managers* de l'UNESCO, y dédie l'entier chapitre "Promoting a site", qui passe en revue les différents stratégies exploitables pour procéder à l'identification des publics visés et pour stimuler la visite des sites patrimoniaux. Les diverses étapes allant de l'insertion d'une description du site dans les guides touristiques internationales, à celle dans les magazines de voyage, les in-flight airline magazines, les émissions radio, les sites Internet, à la réalisation de brochures, à la conception de circuits guidés, au contact direct avec les distincts tour operators, à l'organisation de journées de presse afin d'introduire le site auprès des médias... (PEDERSEN, A., 2002, pp. 77-85)

21 Qui devrait être orienté vers ce que l'UNESCO appelle "people-centred approach to conservation, protection and site management" dans l'optique de promouvoir un tourisme durable ("tourism development that meets the needs of the present tourists and host regions while protecting and enhancing opportunity for the future", selon la définition du WTO - PEDERSEN, A., 2002, p. 24) et de produire "models that combine heritage conservation with socio-economic development." (Investing in World Heritage Sites, 2002, p. 28 et 46)

22 Ces outils pourraient ressembler aux Secteurs Sauvegardés ou aux ZPPAUP en France ou aux zones "A" et "H" en Italie. Comme recommandé aussi par l'UNESCO, dont l'Égypte a ratifié la Convention du Patrimoine Mondial en 1974, : "The Global Strategy also calls for reviews of national legal and administrative frameworks to ensure more adequate protection of properties." (Investing in World Heritage Sites, 2002, p. 28)

23 "The World Tourism Organisation (WTO) has two definitions of cultural tourism. In the narrow sense, cultural tourism includes "movements of persons for essentially cultural motivations such as study tours, performing arts and cultural tours, travel to festivals and others cultural events, visits to sites and monuments, travel to study nature, folklore or art, and pilgrimages." In the broader sense it is defined as "all movements of persons, because they satisfy the human need for diversity, tending to raise the cultural level of the individual and giving rise to new knowledge, experience and encounters." Because culture is subjective, definitions of cultural tourism tend to be either too wide or too narrow, limiting their practical use in the field." (PEDERSEN, A., 2002, pp. 23-24)

24 En accord aussi avec les orientations affichées par le gouvernement qui visent, à travers le marché économique et du travail impulsé par le tourisme, à réduire le taux de chômage et à améliorer les conditions de vie des populations : "Minister of Tourism Ahmed El-Maghrabi said Sunday the Egyptian tourism sector is more competitive than that in any neighbouring country. *"This at the end would serve the government's primary goal which is to improve living standards and cut the rate of unemployment,"* the Minister added." (KOUDELIS, T., 2004)