



Logistique et performance touristique : Une étude comparative des principales destinations en Afrique,

BOUHTATI, N.¹, HMIQUI, A.², ALLA, L.³ & BENTALHA, B.⁴

1. Doctorante, Laboratoire de Recherche en Management, Entrepreneuriat et Finance (LAREMEF), Ecole Nationale de Commerce et de Gestion, Université Sidi Mohammed Ben Abdellah, Fès, Maroc, naoual.bouhtati@usmba.ac.ma
2. Professeur de l'enseignement supérieur, Ecole Nationale de Commerce et de Gestion, Fès, Laboratoire de Recherche en Management, Entrepreneuriat et Finance (LAREMEF), Université Sidi Mohammed Ben Abdellah, Fès, Maroc, hamioui.aziz@yahoo.fr
3. Professeur agrégé d'économie et gestion, Professeur Habilité, Ecole Nationale des Sciences Appliquées, Fès, Laboratoire de Recherche en Management, Entrepreneuriat et Finance (LAREMEF) Université Sidi Mohammed Ben Abdellah, Fès, Maroc, housaine.alla.ma@gmail.com
4. Enseignant-chercheur, ENCG, Laboratoire LAREMEF, Université Sidi Mohammed Ben Abdellah, Fès, Maroc, bentalhabadr@gmail.com

Date de soumission : 11/03/2022

Date d'acceptation : 19/12/2022

Résumé :

Certes, la performance de toute destination touristique est davantage conditionnée par la conformité aux attentes et aux exigences de la clientèle et les exigences de compétitivité. Cette finalité peut être obtenue par la mobilisation et l'optimisation de multiples potentialités touristiques locales, notamment à travers le développement de la logistique touristique.

Dans quelle mesure existe-t-il une corrélation entre la performance logistique et la performance touristique d'une destination ? Telle est la problématique à laquelle notre communication cherche à apporter des éléments de réponse.

Pour traiter cette problématique, nous avons procédé à une étude exploratoire dans le contexte africain, en rapprochant l'expérience du Maroc à celle des autres principales destinations africaines.

Une telle étude a mis en évidence un niveau une performance logistique moyenne pour les pays et une corrélation globalement positive entre l'indice de performance et les différents indicateurs de performance touristique, avec une position de suiveur du Maroc en la matière.

Mots- clés : Logistique touristique, performance logistique, performance touristique, destination touristique.

Logistics and tourism performance: A comparative study of the main destinations in Africa

Abstract:

Certainly, the performance of any tourist destination is more conditioned by the conformity to the expectations and requirements of the customers and the requirements of competitiveness. This goal can be achieved by mobilizing and optimizing multiple local tourism potential, particularly through the development of tourism logistics.

To what extent is there a correlation between the logistics performance and the tourism performance of a destination ? This is the issue to which our paper seeks to provide an answer.

To address this issue, we conducted an exploratory study in the African context, comparing the experience of Morocco with that of other major African destinations.

Such a study has highlighted an average level of logistical performance for the countries and an overall positive correlation between the performance index and the various indicators of tourism performance, with a position of follower of Morocco in this regard.

Key words: Tourism logistics, logistics performance, tourism performance, tourism destination

Introduction :

Come plusieurs pays africains, le Maroc a fait du tourisme un secteur clés de son développement économique et social, en mettant en œuvre une véritable stratégie de développement touristique, tant ambitieuse qu'intégrée (Visions 2010, 2020, 2030).

La situation actuelle du marché touristique est marquée par la crise du COVID-19, la concurrence et les mutations de l'offre et de la demande touristiques et logistique (Alla et al., 2022). Cette situation engendre plus de pressions sur les destinations touristiques. Chaque territoire vise à évaluer en permanence et à réinventer continuellement leurs stratégies touristiques, afin d'améliorer son attractivité. Ainsi, la performance de toute destination touristique est relativement tributaire à la capacité des acteurs territoriaux à développer l'ancrage territorial du produit touristique offert, comme principal levier d'amélioration de l'attractivité touristique de la destination. Cette dernière est également tributaire des infrastructures logistiques et de la logistique territoriale et régionale. Le tourisme peut devenir l'une des industries les plus rentables du pays, car il peut générer des revenus élevés pour des dépenses relativement faibles. Cependant, une bonne infrastructure est une condition préalable pour que le tourisme soit aussi rentable.

L'analyse de l'efficience et de la productivité dans le secteur touristique a été largement étudiée dans la littérature. Un grand nombre de contributions portent sur le secteur de l'hôtellerie, sur celui des agences de voyages, etc. L'accent mis sur les destinations touristiques est plus récent et a commencé il y a une dizaine d'années. Le concept de destination renvoie à une aire géographique qui permet d'offrir un produit touristique composé, entre autres, d'une ou plusieurs attractions (Botti et al., 2008). L'étude de la compétitivité des destinations, quant à elle, nécessite une approche globale qui a été formalisée par la contribution fondamentale de Ritchie et Crouch (2010). Ces derniers ont introduit un modèle conceptuel de la compétitivité d'une destination. D'une part, ce modèle dépend de deux types d'environnement dans lequel il évolue : macro et micro. L'environnement macro ou global représente le fait que le système touristique est un système ouvert dans le sens où il est sujet à différents phénomènes et éléments externes qui ne sont pas propres à son secteur. L'environnement micro ou compétitif est partie intégrante du système touristique et caractérise toutes les actions de ses acteurs. D'autre part, le modèle repose sur cinq piliers : les ressources et facteurs servant de support à la destination, les attractions touristiques, le management de la destination, l'aménagement et les politiques de

développement, et les déterminants amplifiants tous les facteurs précédents. À travers cette recherche nous nous intéressons aux avantages compétitifs de la destination, c'est-à-dire sa capacité à déployer ses ressources, par la mesure de la performance via l'efficacité.

Le contexte contemporain du marché touristique mondial, et notamment africain, marqué par les mutations de la demande touristique, la concurrence et les nouvelles pratiques managériales, pousse chaque destination à évaluer et à moderniser ses stratégies touristiques, afin d'améliorer son attractivité. Une telle préoccupation, en termes de performance de destination touristique, pousse continuellement les différents pays à réinventer leurs stratégies en la matière. Certes, la performance de toute destination touristique est davantage conditionnée par la conformité aux attentes et aux exigences de la clientèle et les exigences de compétitivité. Cette finalité peut être obtenue par la mobilisation et l'optimisation de multiples potentialités touristiques locales, notamment à travers le développement de la logistique touristique.

Dans quelle mesure existe-t-il une corrélation entre la performance logistique et la performance touristique d'une destination ? Telle est la problématique à laquelle notre communication cherche à apporter des éléments de réponse.

Pour traiter cette problématique, nous avons procédé à une étude exploratoire dans le contexte africain, en rapprochant l'expérience du Maroc à celle des autres principales destinations africaines. Nous mobilisons la revue de littérature pour cerner les notions de performance touristique de la destination et de performance logistique territoriale avant d'analyser empiriquement via une étude de cas comparative entre la destination touristique marocaine et des destinations africaines l'appréciation de la performance touristique afin de dégager les enseignements nécessaires pour une meilleure promotion de l'attractivité marocaine.

1. Cadre théorique

1.1. Logistique territoriale : Une approche de modernisation et de progression

Ces dernières années, on a assisté à un développement de la logistique dans la recherche et le développement appliqué (Dolati Neghabadi et al., 2019). La logistique est un processus de bout en bout, qui reflète l'interconnexion des opérations technologiques de la production des matières premières, de leur stockage, de leur transport, de leur traitement et de la production du produit final (Hmioui & Bentalha, 2021).

La chaîne logistique est définie comme un ensemble de trois entités ou plus traversées par des flux amont et aval de produits, de services, d'informations et des flux financiers, depuis un fournisseur jusqu'à un client (Mentzer et al., 2001). Ces entités achètent, produisent, éventuellement stockent, transportent et vendent des biens ou des services.

La chaîne logistique repose sur des infrastructures physiques telles que les unités logistiques. Sa performance est liée à l'organisation du réseau logistique (Masson & Petiot, 2012). La logistique territoriale n'a pas encore été définie de manière uniforme. Taniguchi et al. (1999) ont défini le système de logistique territoriale et urbaine comme les activités du marché tenant compte de l'environnement du trafic, de la congestion, de la conservation de l'énergie et de la réduction du coût de la main-d'œuvre. Muñuzuri et al. (2005) ont défini la logistique urbaine comme un processus optimal pour les activités de logistique et de transport des prestataires de services logistiques dans les zones urbaines, en tenant compte de l'environnement du trafic, de la congestion du trafic et de la consommation d'énergie dans le contexte d'une économie de marché. Gammelgaard (2015) a considéré la logistique territoriale comme l'ensemble de toutes les mesures coordonnées consistant en des activités de collecte et de livraison logistiques par des prestataires de services logistiques dans les zones urbaines qui visent à réduire ou à prévenir le trafic commercial et ses effets externes négatifs.

La logistique territoriale implique de multiples groupes d'acteurs publics ou privés, comme les autorités, les prestataires de services logistiques, les prestataires de services logistiques, les détaillants, etc. et chacun d'entre eux influence directement ou indirectement les opérations et les activités de logistique urbaine. En outre, les facteurs environnementaux, tels que le trafic et les encombrements, les émissions polluantes et le bruit, ont également un impact sur la logistique urbaine, en particulier dans le contexte de l'amélioration de la qualité de vie (Tian et al., 2020). Ainsi, l'analyse de cette performance logistique est intrinsèquement un phénomène global et multicritères (Bentalha, 2022).

Les organisations logistiques se développent essentiellement sur des critères géographiques et économiques. C'est principalement avec les données de production, de consommation et d'infrastructures que les entreprises investissent dans les outils indispensables à la gestion de leurs flux. Parallèlement à ces besoins, les territoires se dotent d'infrastructures et de capacités qui résultent d'opportunités foncières, d'équipements de transport préexistants, ou encore d'une perception du marché.

1.2. Performance touristique : Multiplicité des approches et difficulté de mesure

Associé au territoire, le concept d'attractivité ne cesse de faire l'objet de multiples approches par de nombreux auteurs et institutions. En effet, pour Houllier-Guibert (2019) « *Le mot attractivité est au sein d'un univers de termes proches dans leur utilisation, ce qui entretient une confusion. À côté des termes Compétitivité et Rayonnement, dans des logiques quantitatives de classement ou qualitative de palmarès, l'attractivité est en forte expansion d'utilisation tant par les chercheurs, ingénieurs territoriaux, journalistes, que par les élus.* ». Elle est définie par l'INSEE (Institut National de la statistique et des Etudes économique) comme « *la capacité d'un territoire à attirer des ressources spécifiques provenant de l'extérieur* ». Et par l'OCDE (Organisation de coopération et de Développement économique, 2005) à « *la capacité d'attirer de la main d'œuvre qualifiée et des compétences comme des moyens pour favoriser le développement économique la régénération urbaine* ».

Les destinations touristiques¹ sont soumises à de grandes pressions quant à l'efficacité de leur attractivité et à la durabilité de leur performance (Hmioui et al., 2019). Chaque territoire a un défi à relever en termes de compétitivité. Une destination touristique peut être considérée comme un produit complexe de l'industrie du tourisme, composé de ressources naturelles, d'infrastructures, d'équipements et de services touristique (Das et al., 2007). Le produit touristique peut être analysé en termes d'attraction, d'installations et d'accessibilité (Wu et al., 2019) afin de déterminer son attrait et son attractivité. L'attrait d'une destination dépend donc de plusieurs facteurs interdépendants. En effet, un territoire est dit attractif s'il est capable d'attirer des entreprises et des capitaux à des fins productives et des populations à des fins résidentielles (Fabry, 2009). Ainsi il est important de prendre en compte les moyens matériels (situation géographique, infrastructure, accessibilité...) mais aussi les moyens immatériels (formations, qualifications, environnement, capital humain...) qui favorisent l'attractivité (Hmioui et al., 2017a).

Dans le domaine du tourisme, la performance touristique d'une destination peut être définie comme étant « *la capacité de cette destination à atteindre des objectifs en matière de recettes touristiques, du nombre de visiteurs, des nuitées réalisées, de la fidélisation, de la satisfaction client, etc., en offrant, par le biais des acteurs touristiques qui y sont implantés, des produits, des*

¹ Une destination peut donc revêtir différentes formes plus ou moins complexes.

services, des infrastructures et autres moyens qui répondent aux attentes des touristes en matière de prix, de qualité et du déplacement » (Ben Massou, 2015). Une destination touristique attractive doit créer une expérience unique et comporter plusieurs attributs : des résidents locaux sympathiques et accueillants, des centres artistiques et culturels, des paysages intéressants et un environnement naturel, des hôtels et services, de la nourriture typique, des événements culturels, un niveau de vie et des prix intéressants, une qualité et une variété de produits, de l'information et des services touristiques (Cracolici et al., 2008 ; Hmioui et al., 2020).

La performance d'une destination touristique est un résultat composite de tout un processus d'amélioration de l'offre. En effet, et étant donné la complexité du phénomène touristique, la multiplicité des dimensions de l'expérience touristique et les incertitudes entachant les attentes du touriste et les motivations et déterminants de son comportement d'achat, ..., l'évaluation de la performance touristique d'une destination ou d'un territoire est le fruit de la combinaison de toute une panoplie d'indicateurs, à conjuguer avec des pondérations spécifiques (Hmioui et al., 2019). L'analyse de cette performance est relativement spécifique vu que le domaine des services comprend des mécanismes particuliers et spécifiques (Hmioui et Bentalha, 2020 ; Bentalha et al., 2020). A ce titre, Ben Massou (2015) conclut que *« ces indicateurs classiques de mesure utilisés séparément par les institutions touristiques marocaines faussent parfois les calculs statistiques, induisent les décideurs en erreur, ne traduisent pas les performances réelles des destinations et ne permettent pas à eux seuls de se renseigner sur leurs potentialités et leurs moyens, d'où la nécessité de remettre en cause la modalité de calcul de la performance touristique au niveau local, régional et national et de chercher une nouvelle méthode de calcul englobant l'ensemble des indicateurs en un seul capable de renseigner les acteurs et les décideurs sur les destinations »*. D'où la nécessité de construire un indice composite de performance touristique, par l'intégration des indicateurs pertinents pour mieux rendre compte de la performance de la destination dans sa globalité et responsabiliser davantage ses acteurs afin d'agir dans le sens de l'amélioration et du renforcement de la performance.

1.3. Performance logistique territoriale et performance des destinations touristiques : Outil et catalyseur de l'intégration dans les chaînes de valeurs touristiques

La logistique interpelle la juxtaposition des politiques d'aménagement du territoire tant au niveau local et régional qu'à l'échelle nationale et internationale. La technologie permet de combiner les relations de gestion des clients et la gestion de la chaîne d'approvisionnement en une seule source

qui facilite une variété d'opérations, telles que la sélection des produits, la commande, l'exécution, le suivi, le paiement et les rapports, à effectuer avec un seul outil facile à utiliser (Bethapudi, 2013).

La plupart des destinations touristiques sont accessibles par plusieurs modes de transport. L'infrastructure de transport est primordiale afin de répondre aux besoins avec des caractéristiques techniques et technologiques adéquates, ainsi qu'avec une capacité de trafic adaptée, même aux besoins les plus élevés. Les possibilités de choix des itinéraires et des emplacements sont généralement très larges. Combinées ensemble dans une politique de circulation financièrement et temporairement bien équilibrée et définie, elles peuvent aboutir à une bonne accessibilité de la destination touristique.

Dans les destinations touristiques, les possibilités de transport sont souvent limitées, et déterminées par une infrastructure de transport dont la capacité de trafic est insuffisante. L'emplacement de l'infrastructure de transport est, en règle générale, déterminé par l'emplacement des monuments culturels et historiques, des hôtels et des moyens d'hébergement, des installations hôtelières, sportives, commerciales et autres installations touristiques. Il est plus difficile d'assurer un réseau d'infrastructures de transport adéquat et une capacité de trafic suffisante pendant la saison touristique dans la destination touristique que vers celle-ci, bien que les fonds d'investissement les plus faibles soient nécessaires. Dans le monde entier, diverses solutions ont été trouvées pour résoudre ce problème. On peut énoncer une réglementation adaptée du trafic pendant la saison touristique, la fermeture du centre-ville pour le trafic individuel et l'offre de moyens de transport alternatifs.

Afin de permettre aux visiteurs d'une destination touristique d'utiliser les services touristiques convenablement, il est nécessaire de prévoir :

- L'offre d'hôtels, de logements et d'autres installations touristiques,
- L'offre de magasins,
- L'accessibilité des logements et des hôtels, ainsi que des magasins,
- L'accessibilité des objets culturels, historiques, sportifs et récréatifs,
- L'accessibilité des agences de tourisme
- L'accessibilité des terminaux de passagers et des objets d'infrastructure portuaire importants pour le trafic.

Seul le transport permet d'établir des connexions efficaces entre tous les éléments d'infrastructure d'une destination touristique afin de les rendre facilement accessibles aux touristes et de les intégrer dans un système d'approvisionnement unique (Bentalha et al., 2019). Puisque la coordination des flux dans le temps et l'espace dans une destination touristique est indispensable pour offrir la plus haute qualité de service touristique, un concept organisationnel plus large du trafic est nécessaire sous la forme de la logistique.

Ainsi, la capacité de la logistique territoriale de fournir une offre complémentaire au secteur touristique semble être un point primordial d'attractivité des destinations touristiques.

2. Méthode d'analyse : Objet, terrain et méthodologie de recherche

2.1. Esquisse de modèle d'analyse

Nous allons appliquer le modèle intégré de compétitivité des destinations, créé par Dwyer et Kim (2003) aux territoires des pays sélectionnés. Il nous semble approprié pour notre étude, parce qu'il fournit aux acteurs du tourisme et à la société civile des informations sur la compétitivité des destinations. Le modèle original a été réalisé sous la forme d'un questionnaire d'enquête qui a été divisé en plusieurs indicateurs de performance économique, c'est-à-dire les principaux déterminants de la compétitivité des destinations (Ressources dotées, Ressources créées, Facteurs de soutien, Gestion de la destination, Conditions situationnelles, Facteurs de demande et Indicateurs de performance du marché) (Hmioui et al., 2017b).

Notre esquisse de modèle s'inspirant du modèle de Dwyer et Kim (2003), tout en prenant en considération la contrainte de disponibilité des données statistiques pour opérer un rapprochement entre les principales destinations touristiques africaines. Ce qui nous a mené à retenir les mesures suivantes des variables du modèle la performance touristique et de la performance logistique :

Tableau 1- Mesure des variables du modèle

Performance logistique		Performance touristique	
IPL 1	Compétence et qualité des services logistiques	IPT 1	Nombre d'arrivées internationales
IPL 2	Qualité des infrastructures liées au commerce et au transport	IPT 2	Recettes internationales (milliards \$ US courants)
IPL 3	Performance logistique globale	IPT 3	Recettes internationales en pourcentage des exportations

2.2. Echantillon et période d'étude

Pour mieux évaluer la position du Maroc à l'échelle africaine, nous avons décidé de le comparer aux autres destinations touristiques africaines, qui sont directement ou indirectement ses principaux concurrents au niveau continental, à savoir : l'Égypte, la Tunisie et l'Afrique du Sud.

Suivant la disponibilité des données secondaires, données par la banque Mondiale sur ces mêmes pays, nous avons retenue l'année 2018². Cependant, et comme l'illustrent le tableau 2 et la figure 1 suivants, tout en devançant la Tunisie, le Maroc enregistre un retard significatif par rapport à l'Afrique du Sud (leader) et l'Égypte (suiveur).

3. Résultats et discussions

3.1. Rapprochement des performances logistiques des pays

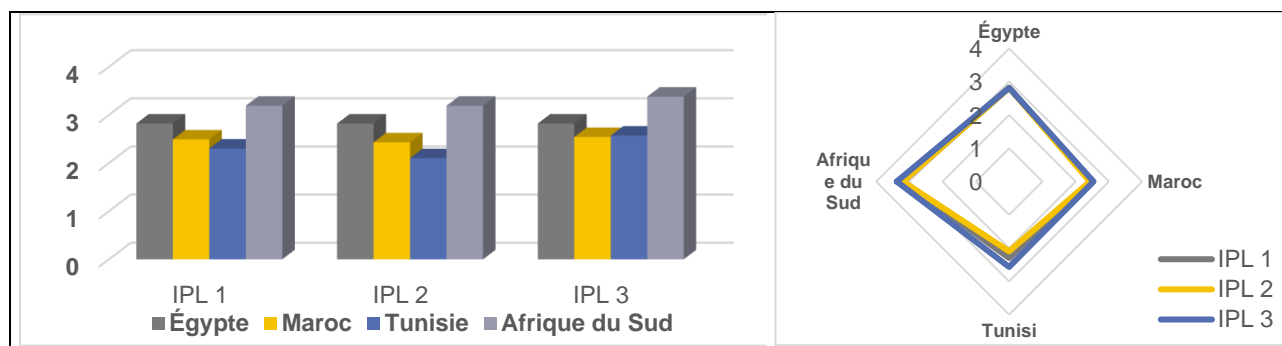
Certes, en matière de performance logistique, les quatre pays enregistrent des indices globalement moyens en 2018². Cependant, et comme l'illustrent le tableau 2 et la figure 1 suivants, tout en devançant la Tunisie, le Maroc enregistre un retard significatif par rapport à l'Afrique du Sud (leader) et l'Égypte (suiveur).

Tableau 2 – Indices de performance logistique des pays

	IPL 1	IPL 2	IPL 3
Égypte	2,82	2,82	2,82
Maroc	2,49	2,43	2,54
Tunisie	2,30	2,10	2,57
Afrique du Sud	3,19	3,19	3,38

Source : Elaboré par les auteurs depuis les données de la banque Mondiale³

Figure 1 – Comparaison des indices de performance logistique



Source : Elaboré par les auteurs depuis les données de la banque Mondiale

² 1 (faible), 5 (élevé).

³ <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPL.INFR.XQ>

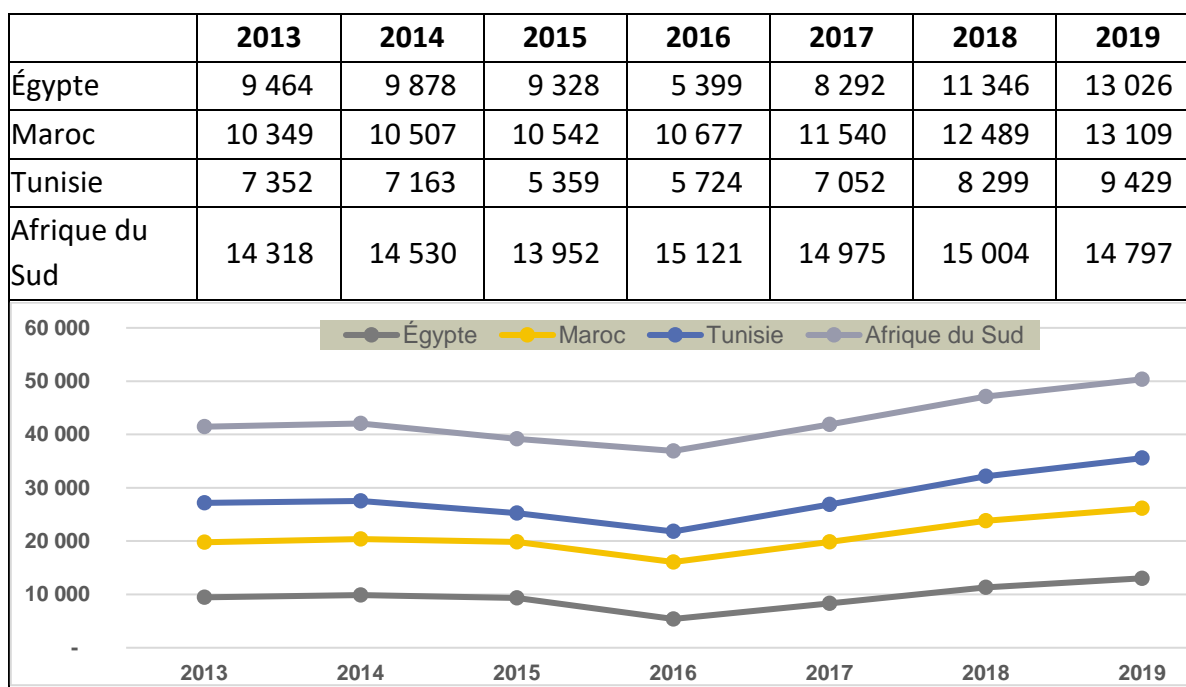
Un tel désavantage du Maroc en matière de performance logistique le sanctionnerai-t-il sur le plan de la performance touristique à l'internationale ?

3.2. Rapprochement des performances touristiques des pays

Le résultat de ce rapprochement donne des résultats très disparates :

- Nombre d'arrivées internationales : L'évolution de la performance touristique traduit globalement une tendance nette vers l'accroissement du nombre de touristes internationaux pour les quatre pays entre 2013 et 2019 (Figure 2).

Figure 2 – Evolution du nombre d'arrivées internationales par pays (PTI 1) :

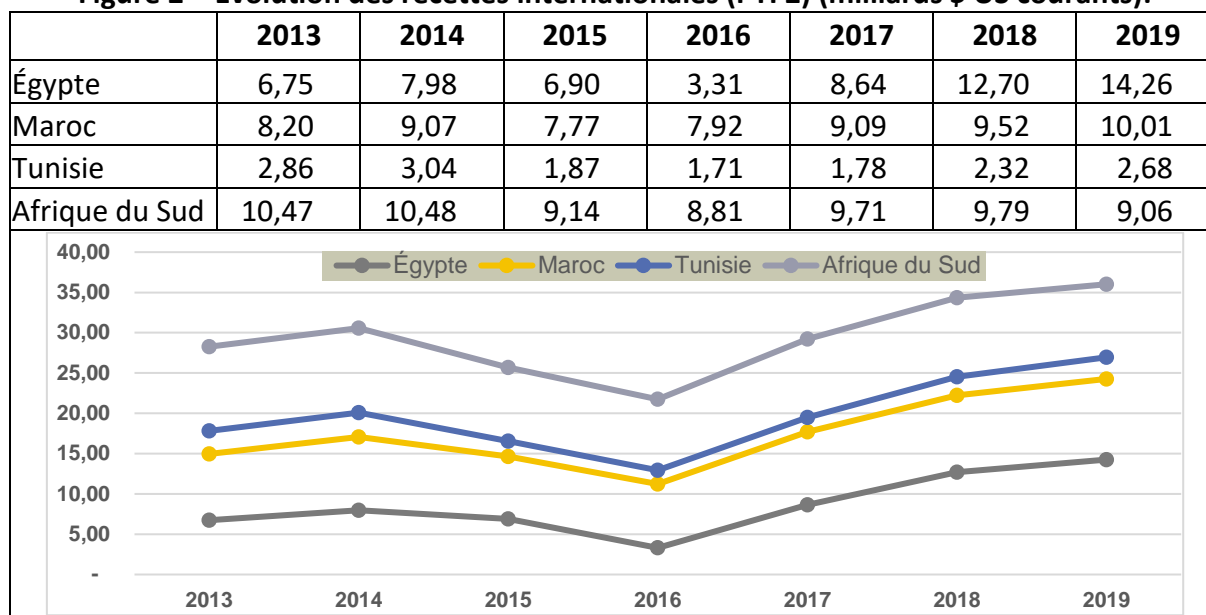


Source : Elaboré par les auteurs depuis les données de la banque Mondiale⁴

- **Recettes internationales** : Contrairement aux cas de la Tunisie et de l'Afrique du Sud, l'évolution de la performance touristique reflète une tendance nette vers l'accroissement des recettes internationales pour le Maroc et l'Égypte entre 2013 et 2019, avec un avantage pour cette dernière (Figure 2).

⁴ <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/>.

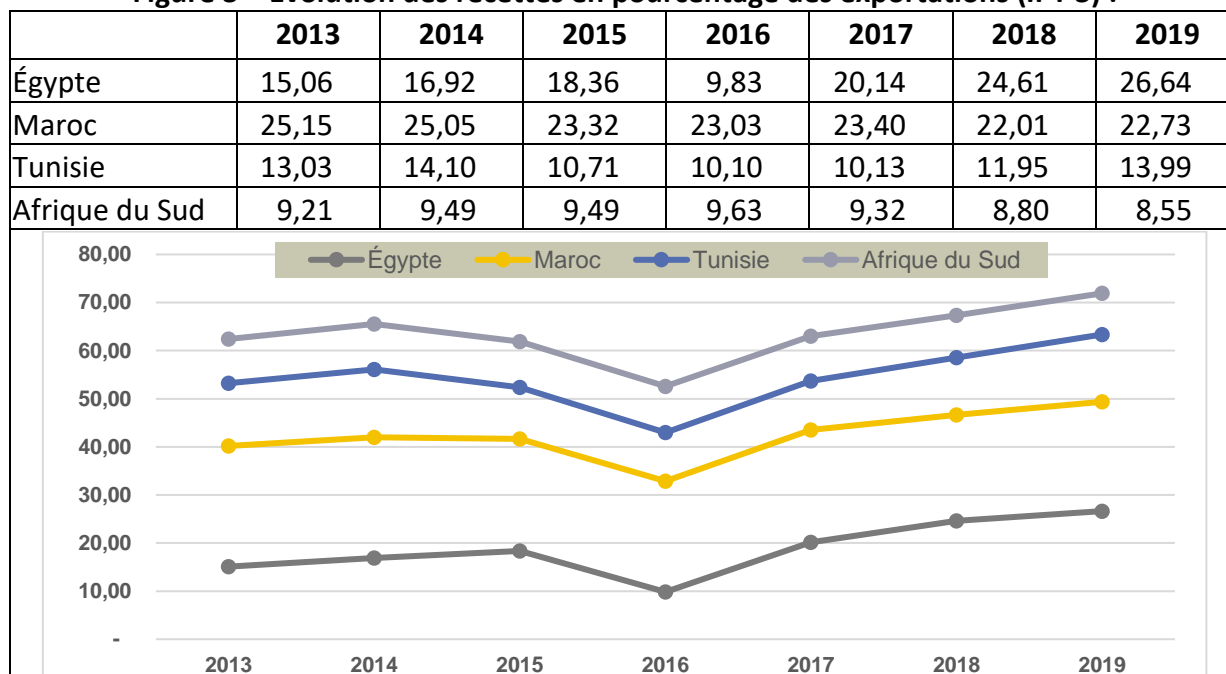
Figure 2 – Evolution des recettes internationales (PTI 2) (milliards \$ US courants):



Source : Elaboré par les auteurs depuis les données de la banque Mondiale⁵

- **Recettes internationales en pourcentage des exportations** : L'évolution de cet indicateur est identique à celle des recettes internationales, avec une chute pour la Tunisie et de l'Afrique du Sud, et un accroissement significatif pour le Maroc et l'Égypte (Figure 3).

Figure 3 – Evolution des recettes en pourcentage des exportations (IPT 3) :



Source : Elaboré par les auteurs depuis les données de la banque Mondiale⁶

⁵ <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/>.

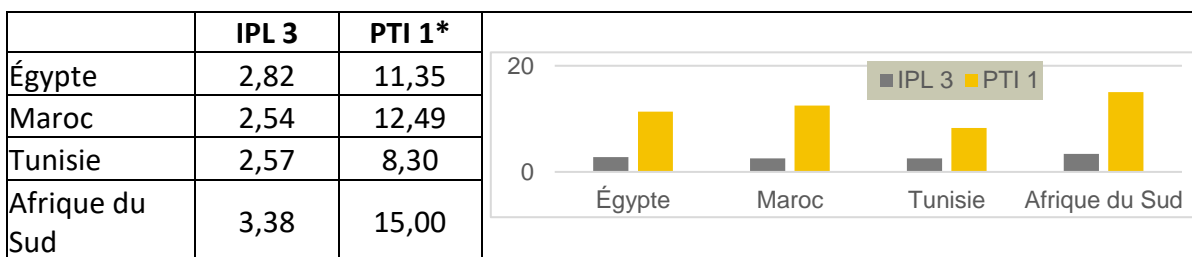
⁶ <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/>.

3.3. Comparaison des corrélations "performance logistique- performance touristique"

En se focalisant sur l'année 2018, le rapprochement des corrélations. Le résultat de ce rapprochement donne des résultats très disparates :

- « IPL 3- IPT 1 » : Le rapprochement de la liaison « Performance logistique globale- Nombre de touristes internationaux » des quatre pays en 2018, fait ressortir une corrélation positive entre le niveau de performance logistique et celui de la performance touristique de la destination en matière du nombre de touristes internationaux (Figure 4).

Figure 4 – Liaison « IPL 3 – IPT 1 » en 2018 :

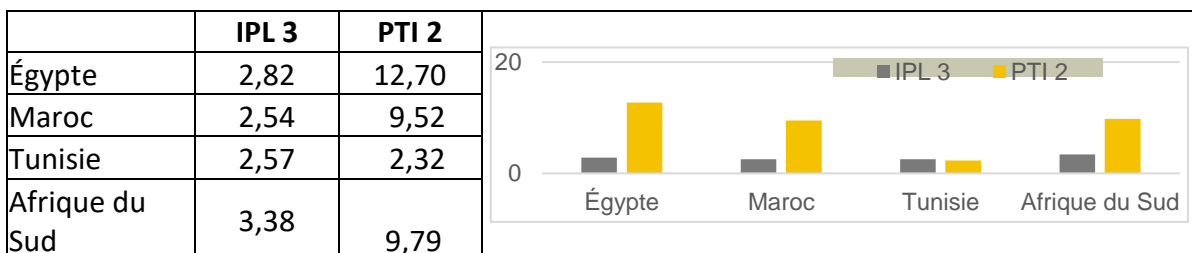


*En millions de touristes

Source : Elaboré par les auteurs

- « IPL 3- IPT 2 » : Le rapprochement de la liaison « Performance logistique globale- Recettes internationales » des quatre pays en 2018, fait ressortir une relation confuse entre cet indicateur de performance touristique et la performance logistique. En effet, nous remarquons un effet multiplicateur de la logistique plus conséquent pour l'Égypte et le Maroc, contrairement à celui de l'Afrique du Sud et de la Tunisie (Figure 5).

Figure 5– Liaison « IPL 3 – IPT 2 » en 2018 :

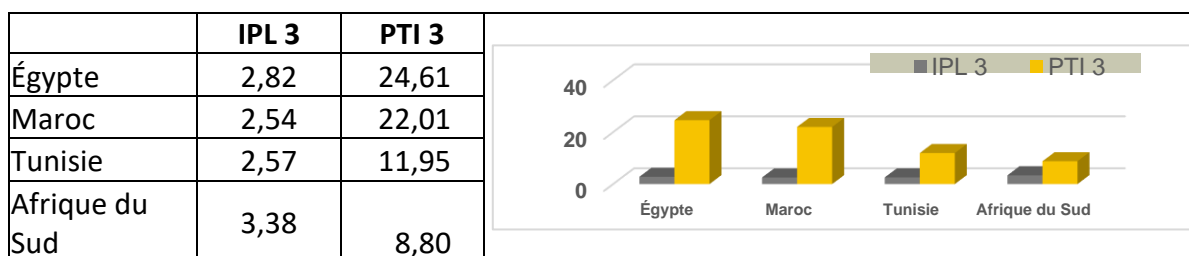


Source : Elaboré par les auteurs

- « IPL 3- IPT 3 » : Le rapprochement de la liaison « Performance logistique globale- Recettes internationales en % des exportations » des quatre pays en 2018, ne fait que consolider le constat du caractère contingent de l'impact de la logistique sur la performance touristique. En ce sens, la part des recettes internationales dans les exportations demeure différemment impactée par la

performance logistique suivant les pays. Si pour l’Égypte et le Maroc, l’effet est positif, ce qui n’en est pas le cas pour l’Afrique du Sud et la Tunisie (Figure 5).

Figure 5– Liaison « IPL 3 – IPT 3 » en 2018 :



Source : Elaboré par les auteurs

Conclusion et perspectives :

La performance territoriale est de plus en plus un véritable challenge pour les différents décideurs et acteurs territoriaux. Au Maroc, et s’agissant du domaine touristique, les spécificités de l’activité et du marché, les complexités et incertitudes marquant le comportement des acteurs, l’acuité de la concurrence intra et inter territoriale.

Cependant, l’évaluation d’une telle performance touristique territoriale s’effectue le plus souvent, selon des méthodes standards basées essentiellement sur des indicateurs classiques.

La performance de toute destination touristique est davantage tributaire de la capacité des acteurs territoriaux à développer l’ancrage territorial du produit touristique offert. Cette attractivité est également tributaire des infrastructures logistiques et de la logistique territoriale et régionale.

Nous avons mobilisé une revue de littérature pour cerner les notions de performance touristique de la destination et de performance logistique territoriale avant d’analyser empiriquement via une étude de cas comparative entre la destination touristique marocaine et des destinations africaines. L’étude réalisée montre une forte corrélation entre ces deux variables. En effet, une performance logistique implique des effets sur l’attractivité des destinations touristiques.

Notre travail est une contribution scientifique dans la compréhension de la relation entre la performance touristique territoriale et l’attractivité des destinations touristiques. Il permet de mettre en liaison cette relation à l’aide d’une comparaison entre quatre pays africains. Une

analyse plus détaillée de cette relation est possible. Aussi, une analyse plus large temporellement et une augmentation de l'échantillon est possible.

Bibliographie :

Alla, L., Bentalha, B., & Bouhtati, N. (2022). Assessing Supply Chain Performance in the Covid 19 Context: A Prospective Model. In 2022 14th International Colloquium of Logistics and Supply Chain Management (LOGISTIQUA) (pp. 1-6). IEEE.

Ben Massou, S-M. (2015), « La mise en place d'un indice de performance touristique pour le Maroc », *Tourisme & Territoires / Tourism & Territories*, Volume 4, pp 69-103.

Bentalha, B. (2022). Green Transportation Balanced Scorecard Model: A Fuzzy-Delphi Approach During COVID-19. In *Computational Intelligence Techniques for Green Smart Cities* (pp. 107-127). Springer, Cham.

Bentalha, B., Hmioui, A., & Alla, L. (2019). The digitalization of the supply chain management of service companies: a prospective approach. In *Proceedings of the 4th International Conference on Smart City Applications* (pp. 1-8).

Bentalha, B., Hmioui, A., & Alla, L. (2020). La performance des entreprises de services: Un cadrage théorique d'un concept évolutif. *Alternatives Managériales et Economiques*, 2, 58-78.

Bethapudi, A. (2013). The role of ICT in tourism industry. *Journal of applied economics and business*, 1(4), 67-79.

Botti L., Peypoch N., Solonandrasana B. (2008), "Time and tourism attraction", *Tourism Management*, No. 29, p. 594-596.

Corne, A. (2018). Performance touristique et gestion du territoire français : l'impact de la réforme NOTRe. *Gestion et management public*, 6(3), 35-50. <https://doi.org/10.3917/gmp.063.0035>.

Cracolici, M. F., Nijkamp, P., & Rietveld, P. (2008). Assessment of tourism competitiveness by analysing destination efficiency. *Tourism economics*, 14(2), 325-342.

Das, D., Sharma, S. K., Mohapatra, P. K., & Sarkar, A. (2007). Factors influencing the attractiveness of a tourist destination: A case study. *Journal of Services Research*, 7(1).

- Dolati Neghabadi, P., Evrard Samuel, K., & Espinouse, M. L. (2019). Systematic literature review on city logistics: overview, classification and analysis. *International Journal of Production Research*, 57(3), 865-887.
- Dwyer, L.; Kim, C. Destination Competitiveness: Determinants and Indicators. *Curr. Issues Tour.* 2003, 6, 369–414.
- Fabry, N. (2009). Clusters de tourisme, compétitivité des acteurs et attractivité des territoires. *Revue internationale d'intelligence économique*, 1(1), 55-66.
- Gammelgaard, B. 2015. "The Emergence of City Logistics: The Case of Copenhagen's Citlogistik-kbh." *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management* 45 (4): 333–351.
- Hmioui, A., & Bentalha, B. (2020). Service Supply Chain Management et performance commerciale: Esquisse d'une synthèse théorique. *Alternatives Managériales Economiques*, 2(2), 1-21.
- Hmioui, A., & Bentalha, B. (2021). Service supply chain management: a literature review. *International Journal of Logistics Systems and Management*, 40(3), 332-353.
- Hmioui, A., Alla L., & Bentalha, B. (2019). La performance touristique territoriale : Cas de la destination Fès. *Alternatives Managériales Economiques*, 1(1), 3-21.
- Hmioui, A., Alla, L., & Bentalha, B. (2017a). Impact des pratiques de la RSE sur la performance commerciale des entreprises touristiques: Cas des établissements hôteliers de Fès.
- Hmioui, A., Alla, L., & Bentalha, B. (2017b). Pilotage de la touristicité territoriale au Maroc Proposition d'un indice de touristicité pour la destination Fès.
- Hmioui, A., Bentalha, B., & Alla, L. (2020). Service supply chain: A prospective analysis of sustainable management for global performance. In 2020 IEEE 13th International Colloquium of Logistics and Supply Chain Management (LOGISTIQUA) (pp. 1-7). IEEE.
- Houllier-Guibert, C. (2019). L'attractivité comme objectif stratégique des collectivités locales. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 153-175. <https://doi.org/10.3917/reru.191.0153>.

- Masson, S., & Petiot, R. (2012). Interactions entre logistique et territoire: analyse, enjeux et ruptures. Congrès de l'Association de Sciences Régionales de Langue Française (ASRLDF).
- Mentzer, J. T., Flint, D. J., & Hult, G. T. M. (2001). Logistics service quality as a segment-customized process. *Journal of marketing*, 65(4), 82-104.
- Muñuzuri, J., J. Larrañeta, L. Onieva, and P. Cortés. 2005. "Solutions Applicable by Local Administrations for Urban Logistics Improvement." *Cities* 22 (1): 15–28.
- Ritchie, J. R. B., & Crouch, G. I. (2010). A model of destination competitiveness/sustainability: Brazilian perspectives. *Revista de Administração Pública*, 44(5), 1049–1066. doi:10.1590/s0034-76122010000500003
- Taniguchi, E., M. Noritake, T. Yamada, and T. Izumitani. 1999. "Optimal Size and Location Planning of Public Logistics Terminals." *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 35 (3): 207–222.
- Tian, Z., Zhong, R. Y., Vatankhah Barenji, A., Wang, Y. T., Li, Z., & Rong, Y. (2020). A blockchain-based evaluation approach for customer delivery satisfaction in sustainable urban logistics. *International Journal of Production Research*, 1–21. doi:10.1080/00207543.2020.1809733.
- Wu, L., Wang, J., & Gao, H. (2019). Models for competitiveness evaluation of tourist destination with some interval-valued intuitionistic fuzzy Hamy mean operators. *Journal of Intelligent & Fuzzy Systems*, 36(6), 5693-5709.