

TRAFIC AERIEN ET DEVELOPPEMENT DU TOURISME DOMESTIQUE EN COTE D'IVOIRE : CAS DE LA REGION DE SAN PEDRO

Kouamé Ferdinand N'ZI

Université de San Pedro
nzikouame610@gmail.com

Ibrahim SAGNON

Université de San Pedro
ibrahima.sagnon@usp.edu.ci

Résumé :

Le transport aérien apparaît aujourd'hui comme un facteur dynamisant de la croissance touristique. Au plan régional, il aide à développer le potentiel du tourisme intérieur. Aussi, cette étude vise-t-elle à mettre en relief la contribution du transport aérien, à l'essor de l'activité touristique dans la région de San Pedro. La méthodologie adoptée est une collecte d'informations de terrain en rapport avec le tourisme domestique en Côte d'Ivoire, avec une recherche documentaire relative aux données sur le trafic aérien à destination de la région de San Pedro et un questionnaire adressé aux parties prenantes. En définitive, les résultats de l'étude relèvent que l'aéroport de San Pedro, demeure le premier des aéroports régionaux d'accueil des destinations touristiques en Côte d'Ivoire. Ainsi, le trafic aérien a incontestablement des incidences socio-économiques, avec 47, 57% des vols réguliers nationaux à destination de San Pedro, un fret aérien estimé à huit (8) fois son volume initial et la diversité de festivals initiés à travers la région.

Mots clés : incidences, trafic aérien, tourisme domestique, région, San Pedro.

Abstract :

Air transport today appears to be a boosting factor in tourism growth. Regionally, it helps develop the potential of domestic tourism. Also, this study aims to highlight the contribution of air transport to the growth of tourist activity in the San Pedro region. We propose as a methodology a collection of field information relating to domestic tourism in Côte d'Ivoire,

with a documentary research relating to data on air traffic to the San Pedro region and questions addressed to the stakeholders. Thus, air traffic undoubtedly has socio-economic impacts with 47.57% of national regular flights to San Pedro, air freight estimated at eight (8) times its initial volume and the diversity of festivals initiated across the region.

Key words_: incidences, air traffic, domestic tourism, region, San Pedro

Introduction

Tributaire de divers atouts, notamment de sites attrayants, un personnel qualifié, des chaînes hôtelières offrant de meilleurs services, de la restauration de qualité et des voies de transport adaptées, l'industrie touristique est aujourd'hui en plein essor dans plusieurs pays à travers le monde. Par contre, il est impossible d'isoler l'activité touristique des moyens de transport qui régulent les flux de visiteurs et de touristes, tout en facilitant l'accès à de nombreux lieux touristiques. Le tourisme étant certes une forme de mobilité, mais « ce sont les différents modes de transport qui ont permis l'accès à des lieux jadis inaccessibles et à un tourisme de masse » (Gay, 2006 : p.12).

En effet, qui parle de tourisme, national ou international, parle de moyens de transport, quel que soit le mode utilisé, qu'il soit maritime, terrestre ou aérien. Parmi tous ces formes de mobilité liées au tourisme, le transport par voie aérienne reste aujourd'hui de loin la plus usitée à travers le monde, en raison sa rapidité et de son accès à des destinations souvent les plus reculées des espaces urbanisés. En Côte d'Ivoire, le secteur du tourisme et du voyage constitue 4.8% du Produit Intérieur Brut (PIB) ivoirien (Ministère du tourisme, 2016).

Cette contribution devrait connaître une hausse moyenne d'environ 5.6% par an d'ici 2026, montrant la nette progression de l'apport de ce secteur au développement économique du pays. Ce faisant, de plus en plus de touristes optent pour un tourisme intérieur ou domestique. Ce type de tourisme axé sur

les potentialités touristiques internes du pays, est perçu des gouvernants comme un facteur de développement économique. Dans le but de développer cette forme de tourisme, la contribution des moyens de transport demeure la pierre angulaire sur laquelle devra reposer les efforts de l'Etat. C'est à juste titre que plusieurs aéroports régionaux sont construits en Côte d'Ivoire, faisant du transport aérien, le nouveau levier de l'essor de l'activité touristique. Aussi, à l'effet de contribuer à son développement, la compagnie nationale aérienne, Air Côte d'Ivoire va-t-elle transporté au cours de l'année 2016, plus de 1,8 million de passagers à destination des aéroports de l'intérieur du pays, soit une hausse de 11% de son trafic (ANAC, 2020). Bénéficiant du plus grand nombre de vols aériens à destination des régions (ANAC, 2020), la région de San Pedro reste l'une des régions les plus attractives et visitées du pays (Ministère du tourisme, 2016). Elle regorge un réel potentiel touristique naturel et un riche patrimoine culturel qui attirent de nombreux touristes aussi bien nationaux, qu'internationaux. Avec 10145 vols sur un total de 21322 vols nationaux, de 2011 à 2015, ils s'y rendent désormais, en utilisant principalement l'avion comme mode de transport (ANAC, 2020). Les vols à destination de la région de San Pedro ont donc un impact certain sur le tourisme domestique. Ainsi, quelles sont les incidences du trafic aérien sur les activités touristiques de la région? Avant toute reponse, qu'en est-il de la situation géographique de notre espace d'étude ?

Situation de la zone d'étude

Notre étude a pour centre d'intérêt, la région de San Pedro, située au Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire, entre la latitude 4° 44' 54'' Nord et la longitude 6° 38' 10'' Ouest. Elle est limitée dans sa partie Sud par l'océan Atlantique, au Nord par la région de

la Nawa, à l'Est la région du Gbôklé et à l'Ouest par le Liberia (Pays voisin). Elle a pour chef-lieu de région, la ville de San Pedro.

1. Cadre théorique et méthodologie

Sur la base de la méthode descriptive et analytique, notre méthodologie a fait le choix d'une étude descriptive appartenant au courant de la recherche qualitative. Il s'agit pour nous dans cette étude d'établir des relations de cause à effet, de présenter et de décrire les atouts touristiques de la région de San Pedro, tout en mettant en exergue les réactions qui découlent des perceptions des acteurs et décideurs du secteur du tourisme, aux fins de procéder à une analyse de celles-ci à travers l'apport que génère le transport aérien pour le développement du tourisme domestique. Nos outils de recherche prennent appui sur deux (2) techniques de collecte de données, l'une dédiée à la documentation secondaire relative aux données en lien avec le trafic aérien à destination des aéroports régionaux en Côte d'Ivoire.

Cette première technique axée sur une collecte documentaire a été réalisée en novembre 2022, auprès de la Direction régionale du tourisme de San Pedro, de la Direction de la SODEXAM (Société d'exploitation et de développement aéroportuaire, aéronautique et météorologique). Elle a porté sur les bulletins d'informations statistiques du trafic aérien au plan régional de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) en Côte d'Ivoire.

Le second axe de notre collecte de données porte sur une enquête par questionnaire réalisée selon la méthode probabiliste aléatoire sur la base du tout-venant. Elle est afférente à la perception des parties prenantes du tourisme domestique de la région de San Pedro relative à l'utilisation par les touristes des vols aériens et leurs incidences sur les activités

touristiques de la région. Notre questionnaire a été administré à un échantillon de 109 acteurs du secteur de l'hôtellerie et de la restauration, 32 membres du personnel de l'aéroport de San Pedro, 17 membres du personnel de la Direction régionale du tourisme et 15 décideurs locaux. Cette enquête a été réalisée au mois de novembre 2022, sur une durée de deux (2) semaines ouvrables. Une analyse des données collectées a donc permis de mettre en relief les incidences subséquentes du trafic aérien sur le tourisme intérieur pour la région de San Pedro.

2. Résultats

De prime abord, les résultats obtenus mettent en relief l'attractivité de la région de San Pedro à travers ses attraits et atouts touristiques, favorisant les nombreux vols domestiques de la compagnie nationale « Air Côte d'Ivoire » à destination de la région ; ensuite une réflexion menée sur le facteur dynamisant du trafic aérien et ses incidences sur les activités touristiques de la région.

2.1. Offres touristiques au bénéfice de l'attractivité de la région de San Pedro

Située au Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire, la région de San Pedro, présente une diversité de sites et atouts touristiques qui font d'elle, l'une des régions les plus visitées du pays avec un effectif cumulé de 19000 passagers sur la période de 2014 à 2015 et de 13000 passagers de 2015 à 2016, ayant effectué un déplacement à destination de la région de San Pedro, pour des motifs de séjours touristiques (Ministère du Tourisme, 2016). Son patrimoine matériel naturel, est fait de beaux sites balnéaires et de spécificités zoologiques, qui attirent la curiosité de nombreux touristes. La région possède de belles plages qui ont la particularité d'avoir à leur rivage des étendues de sable fin, avec une texture granulée unique faisant

d'elles, les plus belles plages du pays (Cf. planche 1). On y trouve également des baies tout au long de la zone côtière de la région (Cf. carte 1). Il faut ajouter à ces plages et baies, des piscines naturelles (Cf. planche 3). Elles sont incrustées dans des roches granitiques, qui en font le berceau, tout en retenant l'eau de mer qui s'y déverse. Ces piscines naturelles sont l'une des curiosités qui attirent de nombreux visiteurs et touristes dans la région.

Planche 1 : Vue d'une plage à sable fin à Mani béréby



Prise de vue, N'ZI K. Ferdinand, Novembre 2022

Planche 2 : Vue d'une baie à San Pedro



Prise de vue, N'ZI K. Ferdinand, Novembre 2022

Planche 3 : Vue de la Piscine naturelle de Taboulé (Mani Bereby)



Prise de vue, Sagnon Ibrahim, Octobre 2023

Planche 4 : Palmier « anaconda » à Mani béréby



Prise de vue, N'ZI K. Ferdinand, Novembre 2022

Outre ces piscines naturelles, la région regorge d'autres sites touristiques. A l'Ouest de la ville de Tabou, les visiteurs et touristes ont la possibilité de se rendre sur les îles de la localité

de Djamandioké (Cf. Carte 1). Aussi, dans la sous-prefecture de Grand bereby, ils pourront résider dans des complexes hôteliers, réputés pour leur standing, à l'image de « la baie des syrènes » à Grand béréby. Ils auront à visiter entre autres, la forêt sacrée de Béréby et le « palmier Anaconda ». Pour cette dernière curiosité, il s'agit d'un palmier au tronc de forme sinusoïdale (Cf. planche 4), tel un serpent qui s'apparente au serpent « anaconda » (une espèce de boïdés vivant dans les forêts amazoniennes de l'Amérique du Sud).

Cette spécificité lui a valu le nom de « palmier anaconda ». Son tronc mesurant une trentaine de mètres, qui 'serpente' majestueusement au bas de la partie supérieure dudit palmier (Cf. planche 4). Il faut aussi noter, les cascades de Dapo-Iboke et d'Elodio dans la localité de Tabou ; le barrage sur le fleuve Go à proximité de la localité de Gabiadji, qui abrite également la forêt classée de Nonoua (Cf. Carte 1). Pour les sites touristiques faisant partie du patrimoine immobilier, ils sont à visiter dans le village de Mani béréby, à 14km de Grand-béréby, notamment les bâtiments, vertiges coloniaux, témoignant la présence du colonisateur : canons, gendarmerie coloniale et la présence de la première école de la région (Cf. Carte1).

chorégraphie présente des figures circulaires, faites de pas et de gestes variés, sous la direction d'un animateur principal. Aujourd'hui, cette danse a subi une évolution, elle s'est enrichie de sonneries modernes avec des artistes musiciens du terroir tel que Kané Sondé, natif de la région. Le Mapouka, aussi connu sous le nom de Macouka ou encore Mapaka (Cf. planche 7) est originaire de Tabou dans la région de San Pedro. Elle est dansée principalement par les femmes, pour implorer la maternité du 'Dieu' de la fécondité. Le Mapouka trouve ses origines dans le petit village Ahizi de Nigui saff, à quelques dizaines de kilomètres d'Abidjan. Par sa chorégraphie assez sensuelle, elle permet à la femme, surtout celles de la région, de s'affirmer. Outre ces deux danses assez représentatives de la région de San Pedro, on note les danses du Matiko ; du Dowla ; de Dabê ; du Boyê, de Towé et de Gahi, pratiquées plus à l'Est de la région, dans les localités de Noui, Grabo ,Olodio, de Dapo-Beke et Kepou (Cf. Carte 2) .

Planche 6 :La danse « Bollo danse » de la région de San Pedro



Prise de vue, Sagnon Ibrahim, Octobre 2023

Planche 7 :La danse du Mapouka de la région de San Pedro



Source : Voyage en Côte d'Ivoire .Com. 2022

2.2. Trafic aérien à destination de la région de San Pedro, un facteur dynamisant du tourisme domestique

Les vols domestiques en Côte d'Ivoire s'effectuent

principalement dans cinq (5) villes de l'intérieur, à savoir San Pedro, Bouaké, Man, Odienné et Korhogo (Cf. Carte 3).

Les aéroports de ces villes à caractère régional, reçoivent des passagers venant de divers horizons, soit d'un aéroport régional ou soit de l'aéroport international Félix Houphouët Boigny d'Abidjan. Ces derniers atterrissent pour une première étape à l'aéroport à Abidjan, avant de rallier par vols réguliers, les aéroports régionaux de l'intérieur du pays. Ces aéroports ont pour vocation d'assurer le trafic aérien interne et de promouvoir le tourisme domestique. Au titre de l'année 2019, c'est un effectif cumulé de 88 636 passagers qui ont transités dans les différents aéroports régionaux (Cf. Rapports Ministère des Transports, 2019). De cet effectif, la région de San Pedro enregistre, plus de 40% des passagers soit 35454 passagers, avec un fret aérien estimé à 34 tonnes soit 34567 kg (Cf. Tableau 4), sur un total de 229 tonnes pour l'ensemble des aéroports de l'intérieur du pays. (Cf. *Rapport Diagnostic de l'élaboration de la feuille de route mobilité durable en Côte d'Ivoire*, Ministère des transports, 2019).

Tableau 1 : Evolution des flux de touristes par voie aérienne de 2015 à 2021

Mode de transport : Vols aériens	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Flux de touristes domestiques	20100	21297	22494	23691	24141	12071	14886

Source : Mintour-Loisirs/DPAP, 2021

Par conséquent, les flux de passagers par voie aérienne au niveau national sont restés en constante évolution de 2015 à 2019, cela pour l'ensemble des aéroports du pays, passant de

20100 en 2015 passagers à 24141 passagers en 2019(Cf. Tableau1). Cette nette évolution quantitative du nombre de voyageurs à destination des villes de l'intérieur, surtout en destination de la région de San Pedro (Cf. Tableau 2), témoigne de la vitalité des activités touristiques en Côte d'Ivoire. Par contre, une relative baisse des flux de voyageurs est à noter sur la période 2019 à 2021, suite à la crise du COVID-19 qu'a connue la Côte d'Ivoire, à l'image de tous les pays à travers le monde.

Carte 3: Aéroports ouverts au transport aérien interne en Côte d'Ivoire



Source : Ministère des transports, 2019

Tableau 2 : Évolution des mouvements d'aéronefs sur les aéroports domestiques recevant les vols réguliers d'Air Côte d'Ivoire de 2011 à 2019

AEROPORTS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BOUAKE	-	-	-	-	522	1 548	381	516	645
KORHOGO	12	-	-	-	178	1 056	666	790	1 000
MAN	-	-	-	-	72	637	137	374	432
ODIENNE	126	274	318	100	52	323	135	282	371
SAN-PEDRO	1 366	1 543	1 098	757	1 573	1 368	664	903	1 073
TOTAL	1 504	1 817	1 416	857	2 397	4 932	1 983	2 865	3 521

Source : SODEXAM

Par ailleurs, les mouvements d'aéronefs à destination des principaux aéroports domestiques du pays montrent de manière explicite que sur la période de 2011 à 2015, l'aéroport de San Pedro a enregistré un effectif cumulé des plus élevés en termes de vols réguliers, soit 47, 57% des vols (10145 vols) sur un total de 21322 vols (Cf. Tableau 2) pour l'ensemble des aéroports régionaux du pays, avec une légère baisse entre 2016 et 2019, période de vive incertitude socio-politique. Cependant, la période 2011 à 2015 justifie le plus grand nombre de vols réguliers à destination de cet aéroport. Les vols étant toujours assurés par la même compagnie nationale, Air Côte d'Ivoire (ANAC, 2020). Cette évolution des mouvements d'aéronefs à destination de la région de San Pedro démontre de l'attractivité des atouts et activités touristiques dont-elle dispose. (Cf. carte 1 et 2). Selon les données de la Société d'exploitation et de développement aéroportuaire, aéronautique et météorologique en Côte d'Ivoire (SODEXAM, 2020), les vols réguliers en direction de la région de San Pedro ont connu une évolution significative en termes de trafics passagers. L'aéroport de San Pedro a enregistré sur la période de 2011 à 2019, un accroissement du nombre de passagers visitant la région, ceci pour des motifs liés au tourisme domestique, passant ainsi de 7939 passagers à 40814 passagers (Cf. Tableau 3).

En effet, c'est un total cumulé de 19000 passagers sur la période de 2014 à 2015 et de 13000 passagers de 2015 à 2016, qui ont effectués un déplacement à destination de la région de San Pedro, afin d'y séjourner pour des motifs touristiques (Ministère du tourisme, 2016).

Cependant, l'on observe une baisse du nombre de passagers passant à 21543 passagers en 2017. Nonobstant, cette relative

baisse due au redécollage de l'économie ivoirienne après la période de crise de 2010 à 2011, l'évolution du flux passagers à destination de San Pedro est restée l'une des plus importantes des aéroports domestiques du pays, atteignant 40814 passagers en 2019, voire presque la moitié du trafic passagers de l'ensemble des aéroports régionaux du pays, soit un total de 96783 passagers (Cf. Tableau 3).

Tableau 3 : Évolution des trafics passagers des aéroports régionaux recevant les vols réguliers d'Air Côte d'Ivoire de 2011 à 2019

AEROPORTS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BOUAKÉ	-	-	-	-	5 068	23 143	7 786	7 918	10 023
KORHOGO	33	-	-	-	2 853	17 341	19 559	24 123	28 616
MAN	-	-	-	-	587	5 924	5 135	8 762	11 322
ODIENNE	416	891	1 187	328	579	6 919	4 259	4 473	6 008
SAN PEDRO	7 939	9 122	5 818	3 215	22 498	35 309	21 543	29 514	40 814
TOTAL	8 388	10 013	7 005	3 543	31 585	88 636	58 282	74 790	96 783

Source : SODEXAM

*Le nombre de passagers dans ce tableau intègre les passagers en transit en faisant abstraction des bébés.

Source : SODEXAM, 2019

A ce propos, l'évolution constante du trafic passager reste similaire au fret aérien à destination de la région de San Pedro. Le fret en direction de cette région a enregistré une nette progression de plus 7000 kg soit 7 tonnes, de 2017 à 2019, passant ainsi de 21543 kg à 29514 kg de fret (Cf. Tableau 4). Ces chiffres sont révélateurs de l'importance au plan quantitatif du fret aérien en volume enregistré pour la région de San Pedro. Ce fret s'est aussi multiplié par plus de huit (8) fois, passant de 3519 kg à 26670 kg, pour l'ensemble des touristes ayant visité la région de San Pedro, de 2017 à 2019, et cela

comparativement au fret enregistré dans les autres aéroports (Cf. Tableau 4).

Tableau 4 : Évolution du trafic fret (kg) des aéroports domestiques recevant les vols réguliers d’Air Côte d’Ivoire de 2011 à 2019

AEROPORTS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BOUAKE	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KORHOGO	-	-	-	-	-	3	6	41 338	31 723
MAN	-	-	-	-	-	75	-	10 009	13 004
ODIENNE	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SAN-PEDRO	-	-	89	-	1 619	8 447	3 579	4 173	26 670
TOTAL	-	-	89	-	1 619	8 525	3 584	55 520	71 397

Source : SODEXAM

Source : SODEXAM, 2019

En définitive, nous retenons que l’aéroport de San Pedro, demeure le premier des aéroports régionaux d’accueil des destinations touristiques. Il reste incontestablement en termes de flux passagers et de fret aérien, le plus usité par les touristes pour l’ensemble de ses atouts et destinations touristiques.

Cependant, ce trafic aérien à destination de la région de San Pedro a des incidences d’ordre socio-économique, culturel et environnemental sur les activités touristiques qui s’y trouvent.

2.3. Incidences socio-économiques, culturelles et environnementales du trafic aérien sur les activités touristiques de la région de San Pedro

Comme l’indique le tableau 5, un certain nombre de constats sont faits relativement à la perception des parties prenantes du secteur de l’hôtellerie et de la restauration liée aux incidences du trafic aérien sur les activités touristiques de la région.

Tableau 5 : Perception des parties prenantes du secteur de l'hôtellerie et de la restauration liées aux incidences du trafic aérien sur les activités touristiques de la région de San Pedro

N°	Questions	Réponses des parties prenantes du secteur de l'hôtellerie et de la restauration					
		Oui	%	Non	%	Pas de réponse	%
1	Avez-vous reçu des touristes venus des autres régions du pays par le biais d'un vol aérien ?	102/109	93,57				
2	Durant les cinq dernières années, avez-vous constaté une incidence économique sur votre chiffre d'affaires relative aux séjours des touristes domestiques?	105/109	93,33				
3	Le séjour de touristes a-t-elle des incidences sur l'environnement immédiat de votre hôtel ou restaurant ?	12/109	11	93/109	89		

Source : Notre enquête de terrain, novembre 2022

En effet, l'on constate, selon le tableau 5, l'effectivité des mouvements de touristes à destination de la région de San Pedro. Par leur nombre (Cf. tableau 2), on note de manière significative une incidence économique sur les chiffres d'affaire des réceptifs et établissements hôteliers durant les cinq dernières années. 93,57% des enquêtés l'attestent par l'affirmatif à travers leurs réponses (Cf. tableau 5).

Cependant, pas d'incidence environnementale majeure pour les hôtels et restaurants ayant reçus des touristes. 89% des enquêtés ont répondu ne pas avoir constaté d'incidences d'ordre environnemental sur les activités des réceptifs hôteliers ou restaurants.

Tableau 6 : Perception du personnel de l’aéroport de San Pedro relative aux incidences du trafic aérien sur le mouvement de touristes à destination de la région de San Pedro

N°	Questions	Réponses des agents de l’aéroport de San Pedro					
		Oui	%	Non	%	Pas de réponse	%
1	Recevez-vous des touristes par vol domestique des autres régions du pays ?	32/32	100	00			
2	L’arrivée de touristes a-t-elle une incidence en terme d’empreinte environnemental ?	30/32	93, 75	02/32	06, 25		
3	Avez-vous reçu un flux important de touristes venus par vols domestiques ?	25/32	78, 12	07/32	21, 88		

Source : Notre enquête de terrain, novembre 2022

Le tableau 6 indique de manière explicite que l’aéroport de San Pedro reçoit effectivement des touristes domestiques (100% des enquêtés). Un effectif cumulé estimé à 174.472 passagers de 2011 à 2019, ont été accueillis par le personnel de l’aéroport (Cf. tableau 6).

Le flux de touristes à destination de la région de San Pedro reste donc important. Par contre, une incidence en termes d’empreinte environnementale du trafic aérien demeure certaine, à travers la charge carbone liée au trafic du fret aérien et de passagers à destination de la région (Cf. tableau 6).

Tableau 7 : Perception du personnel de la Direction régionale du Tourisme liée aux incidences du trafic aérien sur les activités touristiques

N°	Questions	Réponses de la représentation régionale du Ministère du tourisme (Direction Régionale du Tourisme)					
		Oui	%	Non	%	Pas de réponse	%
1	Les mouvements de passagers par vol aérien à destination de la région de San Pedro ont-ils une incidence sur l'organisation d'activités culturelles à visée touristique ?	17/17	100				
2	Recensez-vous plusieurs festivals dans le cadre de la promotion du tourisme domestique ?	17/17	100				
3	Les retombées économiques du tourisme domestique sont-elles perceptibles et importantes pour la région ?	17/17	100				

Source : Notre enquête de terrain, novembre 2022

Le tableau 7 indique une incidence des mouvements de passagers sur l'organisation d'activités culturelles à visée touristique dans la région de San Pedro. Les mouvements de touristes à destination de la région de San Pedro répondent aussi à leur présence lors des festivals organisés dans la région et la mise place du dispositif devant accueillir les festivaliers, tel est le cas de l'organisation annuelle par la municipalité de la commune de San Pedro du « festival Saint Pierre » à la place du même nom " Saint pierre".

Par contre, cette incidence culturelle se traduit par l'existence de plusieurs atouts du patrimoine immatériel de la région, à savoir les festivals et danses vivantes de la région (Cf. carte 2). En somme, les retombées économiques restent perceptibles à travers la vitalité touristique qu'offrent les nombreuses

activités culturelles et touristiques organisées dans la région de San Pedro (Cf. tableau 7).

Tableau 8 : Perception des décideurs locaux des incidences du trafic aérien relative aux activités touristiques de la région de San Pedro

N°	Questions	Réponses de décideurs locaux					
		Oui	%	Non	%	Pas de réponse	%
1	Avez-vous déjà initié des projets pour la promotion des activités touristiques au profit de la région ?	12/15	80	03/15	20		
2	Selon vous l'arrivée de touristes par voie aérienne a-t-elle des incidences sur l'environnement immédiat des populations résidentes?	05/15	33,33	10/15	66,67		
3	La région bénéficie-t-elle de retombées économiques liées aux activités touristiques?	14/15	93,33	01/15	06,37		

Source : Notre enquête de terrain, novembre 2022

La perception des décideurs locaux relative aux incidences du trafic aérien reste positive. Plusieurs projets sont réalisés au profit de la région pour la promotion des activités touristiques (Cf. tableau 8). Cependant, aucune incidence d'ordre environnemental n'est constatée par les populations résidentes, cela relativement aux mouvements de touristes par voie aérienne à destination de la région. Bien au contraire, ce sont plutôt des retombées économiques liées aux activités touristiques dont bénéficient la région (Cf. tableau 8), 93, 33% des réponses des enquêtés l'attestent.

En définitive, notre enquête relève qu'il existe bel et bien des incidences d'ordre socio-économique, culturel et

environnemental du trafic aérien sur les activités touristiques de la région de San Pedro. Cependant, qu'en est-il réellement des incidences du trafic aérien sur le développement du tourisme intérieur ?

3. Discussions

Le positionnement en nette croissance du trafic passagers et du fret aérien au profit de la région de San Pedro démontre assurément l'attractivité de cette région due à ses atouts touristiques. Ce faisant, il est à noter que des incidences du trafic aérien sur le développement du tourisme intérieur seraient perceptibles à travers la corrélation entre le transport aérien et les activités touristiques ? Par contre qu'elles seraient les perspectives de développement du transport aérien au profit des espaces touristiques ?

3.1. Incidences du trafic aérien sur le développement du tourisme intérieur

La corrélation entre le transport aérien et le développement du tourisme intérieur est mis en évidence à travers une analyse parue dans la revue « *espace, tourisme et loisirs* »(2008). Elle présente les incidences à travers deux (2) systèmes de dessertes, l'un traditionnel et l'autre, qualifié de « low-cost ». Cette étude montre que des retombées économiques indirectes du premier système donc traditionnel, sont capitalisées à l'issu de séjours de touristes selon le type de desserte usitée. Ainsi, l'accessibilité par la voie aérienne d'une région, à coût normal, constitue un apport économique réel pour toute destination touristique.

Par contre, M. Porter (1985: p.5) fait l'écho dans son ouvrage fondateur de « *L'Avantage concurrentiel* » à travers « la stratégie par la domination par les coûts de billets d'avion » basée sur le système dit de « low cost » qui fait de la

différenciation et de la niche, un impact différentiel, en s'arrogeant plus de clients, voire le déplacement de plusieurs touristes vers les villes ou régions, qui offrent divers attraits et atouts touristiques.

N. Ansari (2018 : p.44), dans son analyse des facteurs de polarisation du trafic aérien en Amérique du Nord : Le cas de Montréal, évalue l'importance des caractéristiques urbaines attractives sur le niveau du trafic aérien, et met en relief trois (3) variables, à savoir la taille de la région métropolitaine via la population, le nombre d'emplois et la structure de l'économie de la région desservie. L'incidence de la taille de la ville ou de la région, à l'image de la ville de Montréal met en avant la corrélation entre le volume du trafic aérien en termes de passagers et les variables liées à l'occupation spatiale de la ville ou de la région et le nombre d'habitants. Ainsi, toutes les variables afférentes à la taille des régions ou des villes métropolitaines et le volume du trafic aérien, ont des coefficients de corrélation qui sont très forts, voire positifs et significatifs en termes de gains économiques pour la région ou la ville. La région de San Pedro, espace de notre étude ne déroge pas à cette règle, car de par son économie basée sur l'activité portuaire en lien avec l'approvisionnement de la production cacaoyère du pays, et son fort potentiel touristique, enregistre l'apport économique que génère les mouvements de passagers et du fret aérien au profit de la région. Ainsi, l'effet de la structure d'une région et le volume du trafic aérien à destination de celle-ci expliquent aisément la variation d'ordre quantitatif du volume du trafic aérien et des gains substantiels en devise pour cette région. Comme le soutiennent Liu et al. (2006 : p.21), les villes qui hébergent un aéroport pivot, détiennent dans leur structure économique locale une plus grande part d'activités structurantes de son économie, notamment un pôle industriel important et des atouts touristiques appréciables. Ce qui est vérifié pour la région de

San Pedro, qui abrite un port en eau profonde, socle de son économie.

Selon les recherches de Mukkala et Tervo (2013 : p.32), le sens de causalité à effet est d'abord lié aux typologies de régions concernées par les importantes activités économiques qui s'y exercent. Les régions dites « centres », qui ont un réel potentiel économique et possèdent des atouts touristiques, attirent à travers le transport aérien, bon nombre de touristes, qui impactent directement par leur pouvoir d'achat, l'économie de la région à travers l'accroissement du trafic et du fret aérien. Aussi soutiennent-ils qu'en revanche, par rapport aux régions périphériques à la région « centre », le transport aérien va stimuler directement l'activité économique y compris le secteur du tourisme, par le truchement de l'afflux constant de touristes dans la région « centre ».

En somme, comme le souligne O'Connor, (2001: p.5) ; Liu et al. (2006 : p.18), le tourisme constitue, dans ce cas, un puissant générateur de vols aériens au profit d'une région.

Il faudra le rappeler que « d'un point de vue quantitatif, (et non qualitatif), les touristes constituent la plus grande catégorie de voyageurs les moins rentables en termes de revenus pour les transporteurs aériens » (G. Cu, 2016 : p.151), mais leur présence stimule fortement l'économie locale. A ce titre, I. Biosca (2020 : p. 3) relevait qu'en 2019, avant la pandémie de COVID-19 « on pouvait se faire une idée de l'importance du transport aérien entre les pays de la zone méditerranéenne et le « vieux continent » (l'Europe). On estimait en cette année, environ 130 millions de sièges qui ont été mis en vente par les compagnies aériennes, qui ont effectué des vols internationaux entre deux points des différentes régions. ». Ainsi, une estimation de gains très importants pour les compagnies aériennes, voire des régions qui les accueillent. Cependant, à la suite d'une telle réflexion liée aux incidences induites du trafic aérien sur le développement du tourisme

intérieur, quelles sont donc les perspectives de développement du transport aérien au profit des régions touristiques ?

3.2. Perspectives de développement du transport aérien au profit des régions touristiques

L. Dumas (2020 : p.1), dans son étude « *Transport aérien et développement durable* » : *Trilogie de perspectives*, cherche à comprendre dans quelle mesure le secteur le transport aérien pourrait s'inscrire dans une dynamique de développement durable par l'entremise de différents niveaux de pouvoir d'interventions soit de l'Etat, de l'entreprise ou soit individuelle. Dans l'optique d'y apporter une réponse à cette question, L. Dumas (2020 : p.2) propose d'observer les leviers et les tensions au niveau politique qui touchent à l'aspect environnemental du secteur du transport aérien, cela en étudiant les actions et les perspectives de développement portées en interne dans ce secteur d'activités. A ce titre, pour lui l'incidence du trafic de l'aviation civile sur l'économie nationale à l'image de la Suisse, reste perceptible par la construction d'infrastructures aéroportuaires de qualité, créant ainsi une valeur ajoutée, des emplois directs et un accroissement de demandes en passagers.

Cette approche managériale élargit les débouchés pour les entreprises aériennes et leur ouvrant de nouveaux marchés pour une plus grande compétitivité. Abordant aussi la question de la libéralisation du transport aérien et des stratégies touristiques des compagnies aériennes, W. Wan, (2021 : p.322) soutient que le secteur du transport aérien connaît au cours des dernières décennies, une forte croissance, avec la création de nouvelles compagnies aériennes qui ont facilitées l'accessibilité à moindre coût des populations aux vols, mieux aux voyages touristiques. Cette dynamique dans le secteur du transport aérien a permis en Côte d'Ivoire de diversifier les dessertes à coût réduit, à l'image de la compagnie « Air Côte

d'Ivoire », qui est présente dans les principales villes abritant un aéroport régional.

Cette croissance en termes de dessertes crée de nouvelles perspectives de développement pour les compagnies aériennes. Nous estimons que cette nouvelle approche induit positivement le développement du transport aérien en direction des différentes régions touristiques du pays. Ainsi, le projet de modernisation de l'aéroport de San Pedro, débuté en 2021 par l'Etat ivoirien, vise à impulser une nouvelle dynamique des activités aéroportuaires en direction de la région et surtout faciliter sa desserte par nombreux vols au profit du tourisme domestique.

Conclusion

L'attractivité de la région de San Pedro à travers son patrimoine matériel et immatériel représente des atouts majeurs qui attirent de nombreux touristes. Le trafic aérien à destination de cette région demeure un facteur dynamisant pour le tourisme domestique. Aussi la perception des parties prenantes du secteur de l'hôtellerie, de la restauration et des décideurs liée au trafic aérien se traduit-elle par des incidences socio-économiques et culturelles au profit des activités touristiques de la région. Ainsi, une corrélation entre le tourisme domestique et le transport aérien existe fort bien. En définitive, les activités touristiques dans la région de San Pedro restent un puissant générateur de vols aériens qui ont pour but d'impulser le développement du tourisme intérieur. Toutefois, les gouvernants se doivent de développer les infrastructures aéroportuaires, facilitant l'accès régulier de vols régionaux, impactant économiquement les activités touristiques et le nombre de visiteurs désirant découvrir les attraits et potentialités touristiques des différentes régions du pays.

Références bibliographiques

ABOUBACAR Yacouba Barma (2018), *Tourisme d'affaires : la Côte d'Ivoire, troisième destination africaine derrière le Nigeria et le Maroc*, article in la Tribune Afrique, 2020, 2p. <https://afrique.latribune.fr> > services > tourisme-et-loisirs

Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), (2019), *Informations statistiques du trafic aérien*, bulletin édité par ANAC, Côte d'Ivoire, 40p. <https://tourismecotedivoire.ci> > uploads > 2023/04

BIOSCA I, (2020), *transport aérien : impact du covid-19 et estimation des coûts*, article paru dans Atlas magazine, paru le 28 juillet 2020, 5p. <https://www.atlas-mag.net> > article > transport-aérien-imp.

David Hall, (2016), *Transport aérien en Côte d'Ivoire : un secteur en plein essor*, in info-flash, Côte d'Ivoire, 3p. <https://www.ccesp.ci> > actualités > transport-aérien-en-cot.

Dominique Eliane YAO Sigan, (2017), *Les chiffres clés du tourisme en Côte d'Ivoire*, in linkedin, 3p. <https://media-files.abidjan.net/>

Leo DUMAS, (2020), *transport aérien et développement durable : trilogie de perspectives* (avril 2020), article publié en ligne par linkedin, 8 p. <https://fr.linkedin.com/pulse>

MICHEL. Porter (1985), *Avantage concurrentiel*, Collection Stratégie d'entreprise, 672 p. <https://www.dunod.com> > stratégie-d-entreprise

Ministère du tourisme, (2020), *Le tourisme en chiffres* in bulletin d'information sur les statistiques du tourisme en Côte d'Ivoire, Côte d'Ivoire, 28p. <https://www.fratmat.info/article/201993>

NEISSAN Ansari (2018), *Une analyse des facteurs de polarisation du trafic aérien en Amérique du Nord : Le cas de Montréal*, Mémoire présenté comme exigence partielle de la

maîtrise en développement du tourisme, Université du Québec, Montréal, 132p. <https://archipel.uqam.ca/v/12315>

Wenfei WANG 2021, Libéralisation du Transport Aérien et Stratégies Touristiques des Compagnies Aérienne, thèse de doctorat université de Toulouse, France, 408p. <https://theses.hal.science/v/file>