

Aérodromes locaux et développement des territoires

*Paul ROSELE CHIM¹
Maître de Conférences
LEAD² EA 2438 GUYANE - IES-G
Université des Antilles et de la Guyane
CAASSIDD*

Résumé

En France Métropolitaine, les aérodromes locaux jouent un rôle particulièrement important en terme de services de transport dans les localités nécessiteuses ayant des besoins particuliers. Toutefois, dans la dynamique active des entreprises dans ce domaine, et compte tenu des demandes concurrentes, sur une période de trente ans, les aérodromes locaux ont été confrontés à la crise. D'une part, les politiques de déréglementation du transport tant terrestre qu'aérien ont mis en évidence des changements dans les modes de gestion administrative et technique, d'autre part la restructuration des grands aéroports a activé les demandes concurrentes au point où le rythme de développement des aérodromes locaux s'est démultiplié entraînant quelquefois en même temps la crise de nombre d'entre eux. La problématique soulevée est au cœur de celle de l'aménagement des territoires et de leur développement.

L'objet de cet article est d'examiner la problématique des aérodromes locaux en cherchant à approcher les éléments visant à repérer une politique en la matière et de qualifier celle-ci. Nous procémons à deux études de cas : la Guyane française et les îles de Guadeloupe. Comment les aérodromes locaux peuvent-ils jouer un rôle efficace dans le développement des territoires ? Connaissent-ils la crise du développement par manque de politique d'aménagement du territoire ?

¹ Ce papier est extrait d'un programme de recherche conduit par le réseau LEAD EA 2438 GUYANE-CAASSIDD (Centre d'Analyses Amérique Sud Spatiales Internationales des Dynamiques de Développement), IES-G avenue d'Estrées, 97337 Cayenne, Guyane française qui porte sur les déséquilibres de développement et les dynamiques territoriales. Il a fait l'objet de présentation dans le cadre de séminaires. Que soient remerciés tous les participants du panel sur le désenclavement présidé par le professeur Jean-Luc Albert pour leurs fructueuses discussions. L'auteur est Docteur de l'Université Paris X-Nanterre, Maître de Conférences en Sciences Economiques et directeur d'études à l'Institut d'Enseignement Supérieur de la Guyane, 97337 avenue d'Estrées, Cayenne, membre du LEAD EA 2438 GUYANE et coordonnateur du CAASSIDD. Paul.roselle@guyane.univ-ag.fr

² Laboratoire d'Economie Appliquée au développement

Aérodromes locaux et développement des territoires

*Paul ROSELE CHIM
Maître de Conférences
LEAD EA 2438 GUYANE –IES-G
Université des Antilles et de la Guyane
CAASSIDD*

Introduction

Dans le domaine de l'économie des infrastructures, les pièces maîtresses de l'intégration et du développement d'un territoire sont sans conteste les routes, les gares, les ponts, les ports et les aéroports.

Depuis les années 1950, de nombreuses collectivités territoriales ont obtenu de l'Etat, la création d'aérodromes qui ont une vocation locale. Ces biens viennent de leur être transférés. En effet conformément à la loi du 13 Août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, la Région, même si l'étendue de son pouvoir a été revue et le Département se voient confier de nouvelles compétences. Parmi les évolutions dans les compétences dévolues à ces collectivités locales, si la demande a été faite avant le 1^{er} Juillet 2006, figurent l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes civils.

Quelle est la situation actuelle et l'avenir des aérodromes locaux dans un contexte de contrainte financière pour les collectivités territoriales et de tendance au pic du pétrole ?

Le réchauffement climatique et le développement des autres modes de transport n'activent-ils pas la crise de ces mini plateformes aéroportuaires ?

Comment les activités de ces aérodromes parviennent-elles à se maintenir et se concilier avec un environnement démographique en croissance ?

Dans cet article, notre objet consiste à approcher les éléments conduisant au repérage d'une politique en la matière et de qualifier celle-ci.

Ainsi, nos propos se déroulent en trois temps :

D'abord, en nous plaçant dans le cadre de l'analyse du développement et des infrastructures, nous cherchons à aborder le contexte des aérodromes locaux dans l'affirmation de la dynamique de territoire.

Ensuite, nous procédons à une première étude de cas portant sur la Guyane française aux prises avec le développement sous quelques contraintes fortes de type géographique, démographique et dimensionnel. La dynamique spatiale fait face aux déséquilibres.

Enfin, nous poursuivons dans le même ordre d'analyse, une deuxième étude de cas relative aux îles de Guadeloupe aux prises avec des dynamiques économiques territoriales insulaires.

La conclusion se polarise sur un repositionnement de l'analyse de la dynamique des territoires et de la dynamique de développement.

I. Les aérodromes locaux, des pièces maîtresses de l'intégration territoriale

a) Sur le contexte des aérodromes et du territoire

Ces infrastructures répondent aux besoins d'aménagement permettant l'intégration et le développement des portions éloignées du territoire à la dynamique de métropolisation des grandes zones. Ainsi, l'on observe qu'en France Métropolitaine, les aérodromes locaux jouent un rôle de centralité en termes de services de transport (passagers, marchandises) vers les localités nécessiteuses ayant des besoins particuliers.

Le territoire de la Corrèze est fort illustratif à cet égard. 4 aérodromes³ dynamisent l'intégration du territoire corrézien en assurant un montant total de +23672 mouvements annuels de petits avions. Dans la dynamique active des entreprises et compte tenu des demandes concurrentes, sur une période allant de 1950 à 2005, les aérodromes ont été confrontés à la crise.

D'une part les politiques de déréglementation tant terrestre qu'aérien du transport de la décennie 1980-1990 ont mis en évidence des changements dans les modes de gestion administrative et technique, les modalités d'application et de contrôle des mesures assurant la sécurité, et d'autre part la restructuration des grands aéroports et la construction de nouveaux, ont accéléré les demandes concurrentes, au point où le rythme de développement des aérodromes locaux s'est démultiplié, entraînant quelquefois en même temps la crise de bon nombre d'entre eux. L'exemple de l'aérodrome de Brive-Laroche en Corrèze est très illustratif, car devenu inadapté au trafic aérien et cessant à un certain moment de répondre aux normes de sécurité. Cumulant des handicaps tant sur son développement que sur ses conditions de fonctionnement, il fut abandonné et remplacé par un nouvel aérodrome.

Il est important d'observer que même si la loi du 13 Août 2004 transfère la compétence en matière d'aérodromes aux collectivités territoriales, dans l'ensemble des 160 aérodromes du territoire français, l'Etat conserve la propriété de ceux qui sont destinés aux opérations militaires et une dizaine ayant une vocation nationale et internationale. Par ailleurs, il reste en charge de la sécurité aérienne.

D'après ESRCHENS[2007]⁴, dès lors que les intérêts et les objectifs militaires sont réunis, les aérodromes militaires répondent aussi au trafic aérien civil. Si les opérations de vols civiles dépassent plus de 10% des mouvements militaires, soit excèdent 1000 mouvements par an, alors, c'est le cadre PSIA qui a la charge du fonctionnement de l'aérodrome. De même, dans le cadre du PSIA, il est constitué le réseau des places d'atterissage en montagne appelé PAM⁵. Ces derniers sont des terrains d'atterissage situés en dehors des aérodromes et à plus de 1100 mètres d'altitude. Elles font l'objet d'une utilisation uniquement pour l'instruction, l'entraînement et le transport à des fins touristiques.

b) Les aérodromes locaux et le travail aérien

L'aérodrome classique dispose en moyenne d'une piste revêtue allant de 800m à 1400m de longueur et 20m à 60m de largeur, et d'une piste en herbe en moyenne de 800m à 900m de longueur sur 20m à 50m de largeur. Les atterrissages se font en général de jour. Les aérodromes présentant un nombre important de mouvements s'effectuant au delà de la tombée du soir sont équipés du système ILS, PAPI et du balisage nocturne. Ces équipements garantissent une capacité de fonctionnement élevée, d'où le travail aérien.

L'avion petit porteur de passager (12 à 30 passagers) et de marchandises est non seulement le moyen le plus réactif de l'intégration des territoires difficilement accessibles par voie terrestre -les vallées, les plateaux, les fleuves où la mer constituent des obstacles à dépasser pour le développement des échanges-, mais également le passage obligé pour rendre plus dynamique

³ Egletons-Meymac (gestionnaire : Commune d'Egletons), Brive (gestionnaire : Communauté d'Agglomération de Brive), Ussel (gestionnaire : la Chambre de Commerce et d'Industrie de Tulle et d'Ussel), Brive-Souillac (gestionnaire : Syndicat Mixte composé de CCI du pays de Brive, Conseil Général de la Corrèze, la Communauté d'Agglomération de Brive, le Conseil général du Lot, la CCI du Lot, la Ville de Souillac et la Ville de Terrasson).

⁴ Olivier ERSCHENS, colonel, Commandant de la base aérienne 102 de Dijon-Longvic « la gestion des aérodromes mixtes, civils et militaires », Colloque « les aérodromes : quels modes de gestion, pour quels développements locaux ? », Université de Cergy Pontoise, mars 2007.

⁵ Il existe deux catégories de PAM : PAM uniquement pour les hélicoptères, PAM ouvertes aux avions et aux hélicoptères.

les relations purement commerciales, le travail à des fins industrielles, agricoles, scientifiques et autres.

Les agriculteurs emploient les aérodromes locaux pour le traitement de lutte contre les parasites animaux et végétaux de diverses cultures. Les petits avions sont utilisés pour des missions diverses: levés de plans, photographie, recherches archéologiques, études géographiques, travaux agricoles, rapatriements sanitaires, etc... Par ailleurs, il est important de noter la giraviation en complément ou en combinaison avec les petits avions. Vraisemblablement, ces outils conviennent par excellence aux travaux d'ensemencement, de protection des récoltes, de lutte contre les acadiens, et de diverses missions pénibles et peu faciles en raison de la géographie, du climat, des grandes étendues de territoire à exploiter ou à surveiller.

Les utilisateurs d'hélicoptères sont nombreux. La souplesse de cet engin permet d'extraordinaires mouvements et de services dans tous les domaines. Au surplus, l'hélicoptère n'exige que de faibles surfaces d'atterrissement et de faibles dégagements en altitude en comparaison des espaces plus vastes nécessaires à l'évolution de l'avion d'autant plus grands qu'il s'agit d'appareils plus lourds et plus rapides.

Les compagnies d'électricité utilisent les hélicoptères pour visiter les lignes électriques à haute tension, mode d'investigation qui ne laissent échapper aucun défaut de construction ni aucune trace de détérioration.

II. Des aérodromes dans un contexte de zones aux prises avec le développement : la Guyane française

a) Une analyse des contraintes

Si l'on raisonne en terme de PA⁶, compte tenu des contraintes géographiques majeures, la Guyane française⁷ présentent 8 aérodromes locaux⁸ et deux héliports. En terme de prospective, il est fort important de relever 11 PA⁹. Particulièrement, les aérodromes départementaux sont au nombre de 6¹⁰. Parmi les deux autres, on relève un aérodrome comme propriété d'une commune (Camopi), et une PA d'une autre commune dénommée Ouanary. Toutefois, il nous convient de souligner l'existence d'aérodromes communaux tombés en désuétude. Il s'agit des PA de Saint Elie, Trois Sauts et Kourou.

En s'appuyant sur l'éventail démographique autour des communes concernées par les aérodromes locaux, nous pouvons mettre en évidence 3 axes assez complémentaires qui pourraient révéler la dynamique de l'activité aérienne locale de l'intérieur :

-Le premier axe renvoie aux lieux de concentration des populations sur le fleuve Maroni où la commune de Grand Santi et la ville de Saint Laurent du Maroni jouent les rôles principaux.

⁶ Place d'atterrissement

⁷ Superficie 92000 km², population 210000 habitants, située entre le Surinam à l'Ouest et le Brésil à l'Est.

⁸ Camopi, Saint Georges de l'Oyapock, Ouanary, Régina, Saint Laurent du Maroni, Grand Santi, Maripasoula et Saül.

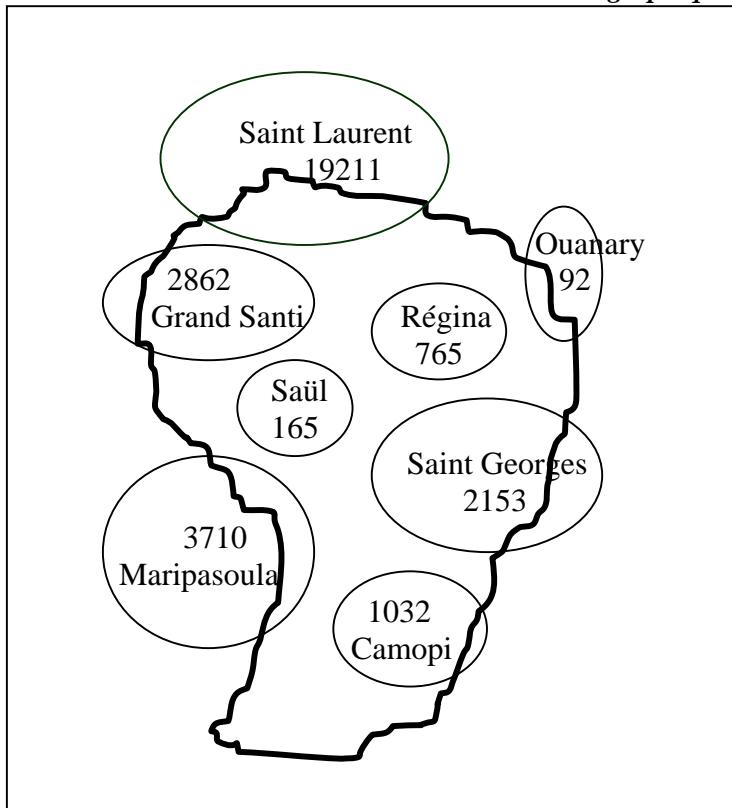
⁹ Les huit aérodromes locaux cités auxquels il importe d'ajouter Trois Sauts, Kourou et Saint Elie.

¹⁰ Saint Laurent du Maroni, Grand Santi, Maripasoula, Saül, Régina et Saint Georges de l'Oyapock.

-Le second axe relie deux communautés du centre intérieur. En effet, les communes de Maripasoula et de Saül développent des liaisons régulières entre elles. Ces dernières trouvent leurs cohésions avec l'aéroport international de Cayenne-Rochambeau.

-Le troisième axe apparaît résulter de déséquilibres entre la ville capitale Cayenne, attractive assez distante d'une commune intermédiaire dénommée Régina et une commune frontalière Saint Georges de l'Oyapock au cœur des pratiques sociales de type informel orientée vers le Brésil. Ces deux communes restent suffisamment distancées géographiquement pour bénéficier des effets des échanges plus rapides par l'avion.

*Croquis n°1
Localisation des aérodromes et distribution démographique*



Croquis Paul Roselé Chim Lead EA 2438 Guyane et Caassidd 2007

Les aérodromes locaux de la Guyane constituent des infrastructures de transport aérien dans un contexte de faible aménagement du territoire. Selon l'approche Bossérupienne¹¹, il est fort important de souligner que la variable démographique structure et impulse la croissance et le développement que les infrastructures activent pour structurer le territoire. Aussi, l'on observe que les lieux locaux d'atterrissement n'ont que peu évolué depuis leur origine remontant à la période de la 2^{ème} guerre mondiale. En effet, c'est sous l'impulsion des américains en 1943 que l'aérodrome principal de Cayenne-Rochambeau a été construit sur le lieu-dit « Camp des Malgaches » sur la commune de Matoury. L'objectif était d'ouvrir une liaison pour desservir l'Europe par l'Afrique occidentale, l'Afrique du nord en passant par l'Atlantique Sud. Le « Liberator » d'Air France desservit Paris via Dakar. Ainsi, la première Société Aérienne de Transport Guyane-Antilles va inaugurer la desserte des communes de l'intérieur. Comparativement aux aérodromes locaux classiques, la piste de ceux de Guyane a été peu élargie en 50 ans.

Quelques caractéristiques des aérodromes locaux de Guyane

Aérodromes	Longueur piste (m)	Largeur piste (m)	Type de piste	Infrastructures d'accueil aérogare / vols journalier
<i>Grand Santi</i>	800	15	<i>Revêtement béton</i>	<i>Rénovée oui significatif non en Préparation</i>
<i>Maripasoula</i>	1200	15	<i>Revêtement béton</i>	<i>Oui significatif oui</i>
<i>Régina</i>	850	15	<i>Revêtement béton</i>	<i>Oui non significatif non</i>
<i>Saint Georges de l'Oyapock</i>	1200	15	<i>Revêtement béton</i>	<i>Oui significatif non</i>
<i>Saint Laurent du Maroni</i>	1000	45	<i>Piste en terre en herbe</i>	<i>Oui non significatif non en Préparation</i>
<i>Saül</i>	1200	60	<i>Piste en terre et en herbe</i>	<i>Oui non significatif oui</i>

Sources : Enquêtes de terrain Paul Roselé Chim LEAD EA 2438 GUYANE et CAASSIDD 2007
D'après Conseil Général de la Guyane

Les données du tableau sur les caractéristiques des aérodromes de la Guyane sont assez différentes des données relevées sur les aérodromes extérieurs en ce qui concerne la longueur et la largeur des pistes. Bien que demeurant dans le cadre classique, les dimensions sont plus réduites. L'existence de piste en herbe résulte de faibles préoccupations d'investissement. Les infrastructures rénovées et significatives sont fonctionnelles. Celles qui sont non significatives sont peu fonctionnelles et interpellent sur les initiatives à mettre en œuvre de sorte que les vols soient effectifs.

b) Une analyse de données

Les données sur la desserte intérieure assurée par la seule compagnie Air Guyane Express montrent une augmentation entre 2002, 2003 et 2004 qui passe respectivement de 1847 à 2900, puis à 3977 mouvements, soit une oscillation de croissance de 36,3% à 27%. Toutefois, avec 50486 passagers transportés en moyenne, le trafic reste à un niveau faible.

¹¹ Du nom d'Ester Boserup sur l'évolution économique et la pression démographique.

Alors, l'on peut présenter deux raisons explicatives :

-La première tient à l'absence de politique volontariste sur le transport aérien de l'intérieur et quelques mouvements sociaux défavorables au redéploiement. L'exploitation semble assez passif tant au niveau de la stratégie d'animation du marché que de l'aménagement des infrastructures.

-La seconde résulte des effets d'infrastructures sur cette desserte. Ceux-ci sont dûs à l'ouverture de la route trans-Amazonienne de Saint Georges de l'Oyapock. Le projet de construction du pont sur le fleuve Oyapock étant une ouverture direct vers le Brésil pourrait ouvrir une nouvelle stratégie d'expansion régionale de l'aérodrome local.

Dans le transport aérien, les stratégies de volume permettent souvent de densifier les fréquences. Le transport de marchandises joue au renforcement des mouvements à cause de l'inaccessibilité par la route. On observera un fort effet de compensation entre le transport de passager et le fret qui connaît la stabilité, voire la croissance.

Activité globale Air Guyane Express

Année	2000	2001	2002	2003
Total passagers	69372	33879	37023	50486

Ministère de l'Équipement et des Transports
Direction Générale de l'Aviation Civile

Activités par aérodromes desservis
Passagers

Destinations	2002	2003	2004	2006
<i>Maripasoula</i>	18143	23645	26185	23820
<i>Saül</i>	1549	5942	6175	4522
<i>Saint Georges de l'Oyapock</i>	17341	20905	7446	0
<i>Régina</i>	Nc	382	261	1440
<i>Saint Laurent du Maroni</i>	0	0	0	0
<i>Grand Santi</i>	NC	NC	NC	NC
Total	37033	50874	40067	29782

Ministère de l'Équipement et des Transports
Direction Générale de l'Aviation Civile

Activités par aérodromes desservis
Fret en tonnes

Destinations	2003	2004	2006
<i>Maripasoula</i>	299,7	362,4	392,7
<i>Saül</i>	77,5	82,5	121,9
<i>Saint Georges de l'Oyapock</i>	68,0	22,7	0
<i>Régina</i>	NC	NC	NC
<i>Saint Laurent du Maroni</i>	0	NC	NC
<i>Grand Santi</i>	NC	NC	NC
Total	445,2	467,6	514,6

Ministère de l'Équipement et des Transports
Direction Générale de l'Aviation Civile

La taille du marché reste assez réduite pour supporter plusieurs compagnies mais on peut considérer que les effets de volume activent les fréquences. La compagnie brésilienne Penta a subit à la baisse l'effet de l'ouverture de la route de Saint Georges de l'Oyapock sur ses lignes Cayenne Bélém. D'où quel est le niveau de concurrence estimé du réseau terrestre supportable par toute entreprise dans ce domaine ? De même quel est l'effet du faible aménagement des infrastructures ? Le maillage des axes mis en évidence aux lignes d'avant, n'est-il pas de nature à activer le volume des mouvements de passagers et le transport du fret.

Il est toutefois important de relever l'observation suivante :

Dans les tableaux de données présentées, l'on pourrait céder à l'analyse systématique tendant à expliquer les difficultés de la liaison aérienne entre Cayenne et Saint Georges de l'Oyapock par la réalisation de la route trans-Amazonienne. Or, selon une approche d'économie spatiale d'aménagement du territoire, la distance entre ces deux villes est de 200 kilomètres, ce qui représente près de 4 heures de trajet dans le meilleur des cas, car le tronçon Cayenne-Régina est de moins bonne qualité. Par rapport à la région de l'Ouest de la Guyane, la PA de Saint Laurent du Maroni est à la même distance et reliée à la capitale par une route de très bonnes caractéristiques. La réactivation de cet aérodrome est au calendrier des collectivités locales. Aussi, Saint Georges de l'Oyapock pourrait être envisagée comme une ville escale permettant de desservir la destination frontalière d'Oiapoque et au-delà l'agglomération de Macapa au Brésil.

Nous pourrions insister sur la forte dualisation du territoire. 80% de la population restent concentrées sur une étroite partie du littoral. Les contraintes naturelles sur la côte accentuent les difficultés d'accès et renforcent l'isolement de l'intérieur. L'aménagement du territoire se fixe donc plusieurs objectifs parmi lesquels le développement des infrastructures visant à désenclaver les zones isolées est profondément onéreux, voire au coût prohibitif pour les collectivités locales.

Extrait du tableau général d'investissement plan Etat-Région 2000-2006 (en Euros)

Structure	Désenclavement du territoire	Aménagement du territoire et environnement	Rééquilibrage territorial
<i>Coût total</i>	133 649 007	115 761 940	3 910 323
<i>Total PC</i>	69 669 201	77 062 979	2 286 736
<i>% Europe</i>	52,1	66,5	58,4
<i>FEDER</i>	69 669 201	44 972 459	2 286 736
<i>FSE</i>	--	--	--
<i>FEOGA</i>	--	32 090 520	--
<i>IFOP</i>	--	--	--
<i>Total CN</i>	63 168 177	35 710 960	1 623 587
<i>%N</i>	47,3	31	41,5
<i>Etat</i>	63 168 177	35 710 960	1 623 587
<i>Privé</i>	811 029	2 988 001	--
<i>%P</i>	0,6	2,5	--

Sources : DOCUP 2001 (Document Unique de Programmation)

PC : Participation Communautaire FEDER : Fonds Européen de Développement Régional

FSE : Fonds Social Européen FEOGA : Fonds Européen d'Orientation et de Garantie Agricole

IFOP : Instrument Financier d'Orientation de la Pêche CN : Contreparties Nationales

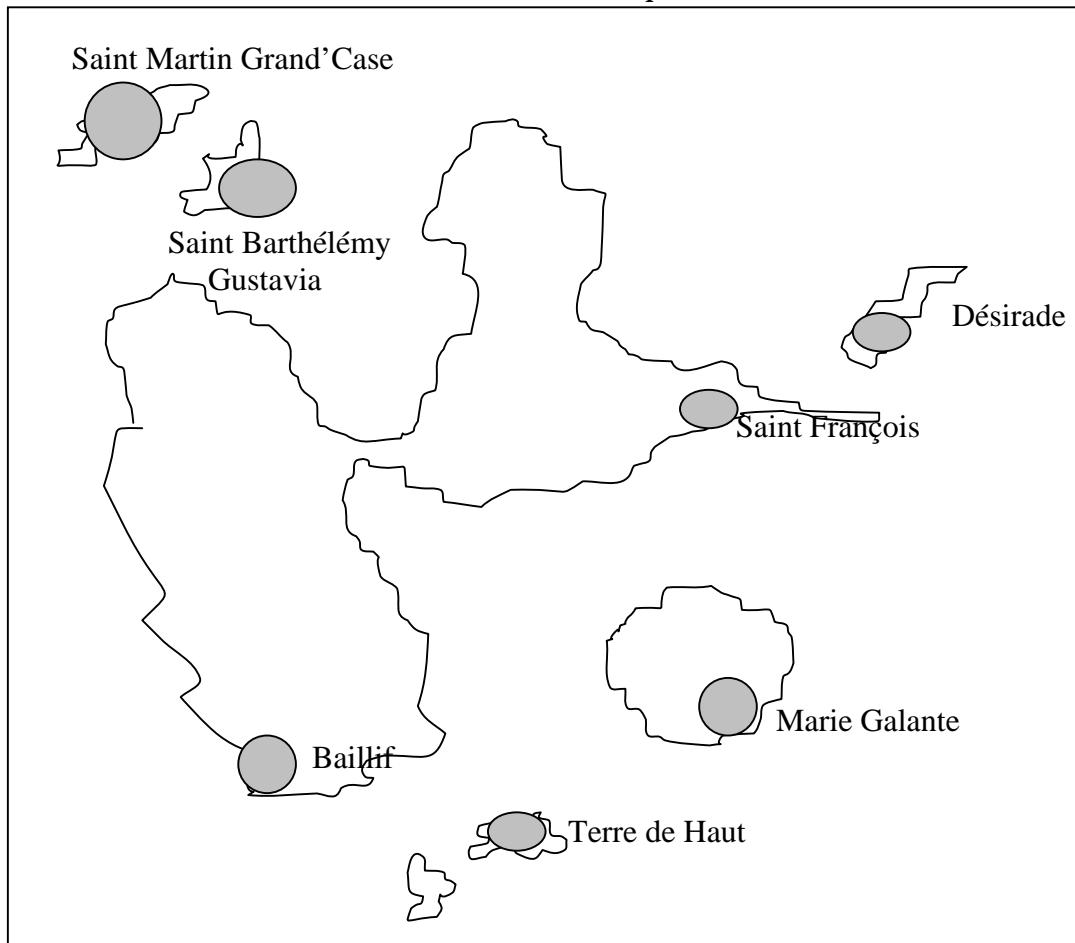
III. Des aérodromes dans un contexte aux prises avec des dynamiques économiques insulaires territorialisées : les îles de Guadeloupe

a) Une analyse aérodromes locaux-enjeux des territoires

La carte des réseaux de communication de l'archipel de la Guadeloupe présente une dynamique d'unification du territoire -celui-ci est appelé « le continent » par les populations des îles proches dénommées « les dépendances » - avec les autres zones insulaires. Les aérodromes sont au nombre de 7¹².

Croquis n°2

Positionnement des aérodromes des îles de Guadeloupe



Croquis Paul Roselé Chim Lead EA 2438 Guyane et Caassidd 2007

Ce sont des hubs qui activent le développement des activités locales. Ils ont un impact important sur le territoire et les dépendances qui les utilisent. Par ailleurs, certains ont un positionnement à rayonnement ou utilité internationale. Les enjeux sont identifiables en faveur des territoires et des entreprises : maintien et développement des activités endogènes, développement d'activités exogènes, territorialisation et internationalisation des tissus économiques et renforcement de l'attractivité des territoires.

¹² *Saint Martin Grand'Case, Saint Barthélémy Gustavia, Désirade, Marie Galante, Saint François, Terre de Haut, Baillif.*

-Maintien et développement des activités endogènes.

La dynamique des activités endogènes est fortement relié au développement des activités touristiques. Plus l'élargissement de l'offre touristique est significatif comme le positionnement sur la clientèle haut de gamme et de caractère, alors plus la croissance du secteur influence les activités endogènes. De ce fait, la création de produits touristiques nouveaux, notamment en faveur des groupes, active la demande de transport par mer et par air, d'où une concurrence très sensible entre l'avion et le bateau.

Les activités endogènes des îles sont actives car le lien fort avec le territoire principal développe de manière rapide les services (portuaires, aéroportuaires, etc...) et les échanges commerciaux notamment dans le domaine du transport, d'où la nécessité de renforcer et d'améliorer l'accessibilité des territoires.

Les plate-formes aéroportuaires des îles ont pour effet la dynamisation et le développement de l'économie locale. L'accroissement de la demande en résidence haut de gamme provenant des natifs en situation de migration de retour, mais aussi des visiteurs nationaux (non locaux) et étrangers, influe sur le secteur de la construction. La montée de l'immobilier et du bâtiment a pour effet l'importation de technique. Présentement cette tendance s'intègre davantage dans le cheminement du développement durable.

-Le développement d'activités exogènes.

Dans la zone d'influence des aérodromes, il apparaît un zonage de fait porté par les activités induites du transport aérien : parc d'activités de loueurs de voitures, hall de commerce de produit touristique, zones réactives, c'est-à-dire offrant des services préparatifs à l'exportation.

Les activités ainsi considérées s'appuient sur l'offre des entreprises de l'intérieur de l'île qui comptent sur les avions pour satisfaire leur clients, la plupart du temps basé sur le territoire principal. Ces intra-exportations sont constitués par les produits de la mer. Ces derniers exigent la rapidité pour garder l'image valorisante de la marée du jour : fruits de mer, langoustes, crabes de mer et autres, etc...

-La territorialisation et l'internationalisation des tissus économiques.

Ces deux mouvements de l'économie locale sont apparemment distincts, mais contradictoires. La territorialisation correspond aux dynamiques d'activités localisées où les entreprises sont tournées sur leurs propres partenaires locaux. Des relations de réseaux d'entreprises constituent un maillage territorial se limitant aux contrées dans un certain périmètre d'influence. Cette dynamique peut être fortement valorisante en fonction du nombre d'entreprise, des dotations du territoire et de la taille de la population.

L'internationalisation traduit plutôt un cheminement d'ouverture ou d'éclatement des échanges qui prennent leur appui sur le territoire et cherchent à se renforcer en truchant une demande représentative dans d'autres zones, voire du côté de la frontière de proximité. Le nombre d'entreprises qui exportent et importent, détermine le degré d'internationalisation du périmètre du territoire concerné. Dans ce domaine, il est important d'observer que les aérodromes locaux de Guadeloupe présentent des positionnements très différenciés tant dans la dynamique de territorialisation que de l'internationalisation. Il s'agit de Saint Martin Grand'Case, Saint Barthélémy et voire même Baillif. Les autres, Marie galante, Saint François,, les Saintes et Désirade restent dans une dynamique de territorialisation. Ainsi les performances économiques dépendent du nombre d'entreprises qui forment le tissu économique territorial.

-Le renforcement de l'attractivité des territoires.

Le développement des plate-formes aéroportuaires constitue un point fort de l'image globale des territoires. La localisation des infrastructures présente un effet d'entraînement en terme d'offre de services aéroportuaires et connexes, de promotion du territoire, surtout en qualité de pseudo prescripteurs des spécialités de zone. L'activité provient des emplois et des services du gestionnaire de la plate-forme et des entreprises qui sont implantées dans la zone aéroportuaire : restaurant, cafétéria, aéroclub, etc... L'impact induit des activités est sensible à travers les dépenses dans la zone. Ces dernières agissent sur le plan social. D'où l'impact des infrastructures, celui des visiteurs et l'effet induit, traduisent l'attractivité et l'image globale des territoires.

b) Une analyse de données

Les données sur l'activité des aérodromes locaux de Guadeloupe mettent en évidence un potentiel atteignant 392247 à 400000 passagers par an. C'est un trafic significatif compte tenu de la démographie d'environ 450000 habitants.

Activités des aérodromes de Guadeloupe en 2006

Aérodromes	Passagers	Evolution	Mouvement	Evolution	Fret(tonnes)	Evolution
Saint Martin Grand'Case	175119	2,67%	12706	+24,84%	216,7	+0,54%
Saint Barthélémy	174648	+9,75%	36453	4,75%	154,3	-20,56%
Marie Galante	20654	-12,44%	4676	-44,94%	0,7	-54,76%
Saint François	15828	15,47%	5227	7,68%	NC	NC
Les Saintes	3925	-29,61%	1550	-31,23%	NC	NC
Désirade	1243	-54,73%	462	-61,44%	NC	NC
Baillif	830	-15,91%	588	-16,24%	NC	NC

*Ministère de l'Equipement et des Transports
Direction Générale de l'Aviation Civile*

Plusieurs raisons sont à la base de cette dynamique :

-La première s'explique par le périmètre d'influence des différents aérodromes locaux sur leurs territoires respectifs et l'importance des relations aéroportuaires de centralité que joue la plate-forme principale qu'est l'aéroport international Pôle Caraïbe.

-La seconde révèle que le périmètre d'influence des différents aérodromes locaux est axé sur un territoire dynamisé par une ville capitale forte de province dont les caractéristiques socio-économiques sont significatives. Ces aérodromes locaux ont par conséquent des effets stratégiques sur les territoires quand bien même que la concurrence du bateau serait très forte.

-La troisième réside dans la volonté politique. Alors que la concurrence du bateau se fait vive, la collectivité territoriale dont les aérodromes relèvent de sa compétence, quand bien même qu'elle n'affiche pas de politique de développement et d'aménagement du territoire en la matière, mène une politique soutenue d'entretien, de réparation, de fonctionnement des infrastructures et de maintien de la sécurité du trafic des petits avions conformément aux normes européennes. Ainsi, l'attractivité et l'image des territoires à travers les aérodromes restent assez équilibrées. Les plate-formes aéroportuaires locales qui sont poussées par la

dynamique économique font l'objet de transfert entre les collectivités, suite aux évolutions institutionnelles¹³ (Saint Martin Grand'Case, Saint Barthélémy Gustavia).

c) Une analyse discriminante par multi-critères

Nous pouvons nous appuyer sur 5 critères pour rendre compte des différentes dynamiques des aérodromes locaux de Guadeloupe : les services à la population, les services aux entreprises, la masse salariale privée, le nombre de résidences et la capacité hôtelière.

Il ressort de cette approche les caractéristiques suivantes :

-Les territoires dynamisés par la spécialisation touristique représentent la plus grande part du périmètre de la performance en termes socio-économiques des aérodromes locaux. La population, les entreprises et les emplois se traduisent par une intensité en trafic passagers qui oscille entre 96,56% et 98,47%¹⁴. Cet indicateur est relatif aux aérodromes de Saint Martin Grand'Case, Saint Barthélémy Gustavia, Marie Galante et Saint François. Les territoires afférents présentent une économie touristique forte.

-A contrario, les territoires des Saintes Terre de Haut, de la Désirade et de Baillif sont nettement plus marqués par le cabotage. Quand bien même l'activité touristique reste dans une proportion moindre, non négligeable voire assez sensible, l'intensité en trafic passagers des aérodromes est de l'ordre de 1,43% à 3,44%.

-La localisation de la spécialisation touristique est corrélée avec la localisation des aérodromes locaux performants. Les enjeux des plate-formes aéroportuaires, bien que ne se limitant pas aux seules activités touristiques, relèvent aussi des services particuliers aux entreprises, comme le travail aérien¹⁵ ou à la population et surtout aux administrations publiques.

C) Une analyse par l'investissement

L'entretien des infrastructures, pièces maîtresse de l'intégration des territoires soutient les activités. Le maintien de leur fonctionnement en équilibre joue le rôle de sauvegarde en vue d'un développement futur. Notre approche dans ce cadre de la problématique des aérodromes locaux cherche à mettre en évidence l'existence ou non d'une politique de développement en la matière.

Sur l'ensemble des données collectées relatifs à la gestion des aérodromes départementaux de la Guadeloupe de 2004 à 2006, force est d'observer que les investissements sont intensifs vers les aérodromes dont l'activité impose des exigences en matière de sécurité, de contrôle des passagers et des marchandises. Ils apparaissent toutefois limités dans une optique de développement et d'aménagement des territoires. Saint Martin Grand'Case, Saint Barthélémy Gustavia et Marie Galante reçoivent en moyenne l'essentiel des investissements en moyenne respectivement 47,7% pour le premier et 29,86 pour les second. Ceux-ci concernent l'aménagement et l'extension des infrastructures.

L'application des nouvelles exigences de sécurité depuis 2002, impliquant l'installation des systèmes PAPI, ILS, un meilleur balisage, des systèmes de filtrage plus performants, et des appareils de liaisons radios à fort périmètre de connexion, a incité à un effort d'investissement significatif en la matière. De façon séquentielle, les données analysées rendent compte d'une

¹³ Consultation de décembre 2003 sur l'évolution institutionnelle des territoires des Antilles françaises.

¹⁴ Ces indicateurs ont été calculés par l'équipe LEAD EA 2438 GUYANE à partir des données statistiques de la DGAC (Direction générale de l'Aviation Civile).

¹⁵ Voir section 1.

planification assez offensive des investissements variant entre 66,63% en passant par 94,79% pour atteindre 100% selon l'aérodrome.

Le calcul de l'indicateur traduisant le fonctionnement de ces infrastructures aéroportuaires locales révèle une valeur entre 17,24%, 23,2% et 24,04%. En ce qui concerne l'entretien, force est d'observer que les investissements à l'entretien sont dominants pour les aérodromes à très faible trafic de passagers et de marchandises. Il recouvrent 100% pour les sites de Désirade, terre de Haut et Baillif.

***Récapitulatif des données sur l'investissement
sur les aérodromes de Guadeloupe de 2004 à 2006***

Saint Martin Grd'Case	Marie galante	Désirade Saint François	Baillif	Terre de Haut
2953945,97€	73210,46€	30407,13€ 107448,46€	135369,97€	333557,24€
1497393,44€	113369,67€	70016,84€ 64125,16€	293644,04€	71251,23€
649206,99€	Invest nul	538129,15 Invest nul	Invest nul	83829,43€

Tableau élaboré par Paul Roselé Chim
LEAD EA 2438 Guyane et Caassidd 2007
D'après Conseil Général de la Guadeloupe
Direction du Cabinet

***Maintenance des équipements météorologiques
des aérodromes locaux de Guadeloupe de 2004 à 2006***

Année	Equipements aéroportuaires
2004	11798,03€
2005	6874,94€
2006	Investissement nul

Tableau élaboré par Paul Roselé Chim
LEAD EA 2438 Guyane et Caassidd 2007
D'après Conseil Général de la Guadeloupe
Direction du Cabinet

***Calcul des indicateurs de tendance de l'investissement
sur les aérodromes de Guadeloupe de 2004 à 2006***

Année	Aménagement Extension	Entretien	Fonctionnement	Sécurité
2004	26,8% (SM) 26,8% (SB) 59,1% (MG) 0% (D) 34,75% (SF) 65% (B) 0% (TdH)	06,2% (SM) 06,2% (SB) 10,7% (MG) 88% (D) 34,75 (SF) 19,26% (B) 88% (TdH)	17% (SM) 17 (SB) 19,8% (MG) 12% (D) 14,8 (SF) 12,60 (B) 10% (TdH)	50% (SM) 50% (SM) 10,4% (MG) 0% (D) 15,7% (SF) 3,14% (B) 2% (TdH)
2005	20,36% (SM) 20,36% (SB) 8% (MG) 14,8% (D) 0% (SF) 65% (B) 0% (TdH)	05,6% (SM) 05,6% (SB) 66,3% (MG) 75,2% (D) 43,38% (SF) 19,26% (B) 88% (TdH)	24,04% (SM) 24,04% (SB) 27,7% (MG) 10% (D) 28,11% (SF) 15,74% (B) 12% (TdH)	50% (SM) 50% (SB) 0% (MG) 0% (D) 28,51% (SF) 0% (B) 0% (TdH)
2006	16,13% (SM) 16,13% (SB) 0% (MG) 60,2% (D) 44% (SF) 0% (B) 0% (TdH)	06,63% (SM) 06,63% (SB) 60,2% (MG) 18,8% (D) 8,68% (SF) 49,2% 50% (TdH)	17,24% (SM) 17,24% (SB) 22,7% (MG) 12% (D) 20,3% (SF) 45,8% (B) 50% (TdH)	60% (SM) 60% (SB) 17,1% (MG) 09% (D) 27,02 (SF) 10% (B) 0% (TdH)

*Calculs effectués par Paul Roselé Chim sur données récoltées au Conseil Général de Guadeloupe
Direction du Cabinet 2007*

Les résultats obtenus dans le tableau proviennent de calculs effectués sur les données relatives aux travaux réalisés sur les aérodromes départementaux de Guadeloupe de 2004 à 2006. Afin de repérer l'orientation de la politique départementale en la matière, nous avons construit quatre catégories d'investissement allant de l'aménagement-extension, l'entretien, le fonctionnement et la sécurité. Ces calculs ont été effectués pour chaque aérodrome.

Il est important de souligner les résultats suivants :

- Les indicateurs sont élevés pour les aérodromes locaux que l'on pourrait qualifier d'aérodromes performants, c'est-à-dire qui présentent une activité significative. La corrélation est accentuée avec les territoires où la spécialisation économique dans l'activité touristique et le commerce intra-insulaire est dynamique.
- Les indicateurs sont faibles pour les aérodromes locaux que l'on pourrait qualifier d'aérodromes moins performants, c'est-à-dire à activité sensible, mais peu significative en matière touristique. De plus, n'étant pas positionnés pour un trafic en croissance à cause de la concurrence directe de la circulation par la route ou par le bateau, les investissements sont faibles, quasiment nuls.

-Le faible niveau obtenu pour les indicateurs dans certains cas, nous interpelle sur le fonctionnement et la sécurité de certains aérodromes locaux.

d) Recherche de coorélation

L'objectif poursuivi est de rechercher à l'aide d'un tableur, l'existence d'une coorélation entre le nombre de passagers et l'investissement consenti sur les aérodromes locaux. Nous disposons de données relatives à 5 aérodromes locaux de Guadeloupe. Le cas de la Guyane est plus critique car les données sont plutôt rares. Nous avons limité notre recherche à celle la nature de la corrélation, car pour une étude plus poussée, il nous aurait fallu plus de données et surtout élargir la période.

2953945	73210	30407	107448	135369	montant des travaux
169443	25232	2191	10942	1123	trafic
Saint Martin	Marie Galante	Désirable	Saint Francois	Baillif	
1,5598E+12	1248929,377				
4669017676	68330,21056				
2,9283E+11	9715093826	24931862070	17045362389	21336257550	68904063995
					Corrélation positive
4					
St martin	Saint Barth	Marie Galante	Saint Francois	Les Saintes	Desirable
175119	174648	20654	15828	3925	1243
649206	64125	113369	64125	4052	538129
5697666889	75482,89137				
5,6067E+10	236784,4532				
4,7936E+10	-21651480142	4716158588	7339409215	12642595526	-15970017901

Résultats des calculs effectués sur les aérodromes locaux de la Guadeloupe en 2004 et 2006.

En effet il existe une corrélation positive entre le trafic des passagers et les montants des travaux réalisés sur ces aérodromes.

Le montant des travaux est d'autant plus important que le trafic. Un montant de travaux important implique un aérodrome important. Cependant il est peut être important de noter que cette corrélation entre le montant des travaux et le trafic est plus forte pour les aérodromes du nord que pour ceux du sud.

Nos observations conduisent à relever que là où le trafic est important, les investissements sont plus élevés. D'ailleurs, le trafic continue de croître dans ces zones. La coorélation n'explique pas les différences de périodes entre les aérodromes. Les effets positifs très forts observés sur les aérodromes du nord de l'archipel guadeloupéen couvrent les effets faibles des aérodromes du sud. La différence entre les deux aérodromes de l'Est du territoire s'explique par la

restructuration d'un côté et la faible rénovation de l'autre. Par ailleurs la concurrence du bateau ne joue que dans le cas d'un seul aérodrome, celui qui est aux prises avec la faible rénovation des structures.

Conclusion

En se référant à la méthodologie d'analyse du développement dans un cadre assez spécifique de l'économie spatiale où l'objet d'étude se réfère aux transports aériens locaux et à l'intégration des territoires aux prises avec des déséquilibres où des obstacles géographiques, les dynamiques locales restent déterminées par les spécialisations économiques. Ces dernières sont au centre des échanges. Leurs intensités activent la dynamique des territoires et leur aménagement.

Les deux études de cas des aérodromes locaux de la Guyane française et des îles de Guadeloupe permettent de repérer l'orientation de la politique des collectivités locales en matière de maillage territorial.

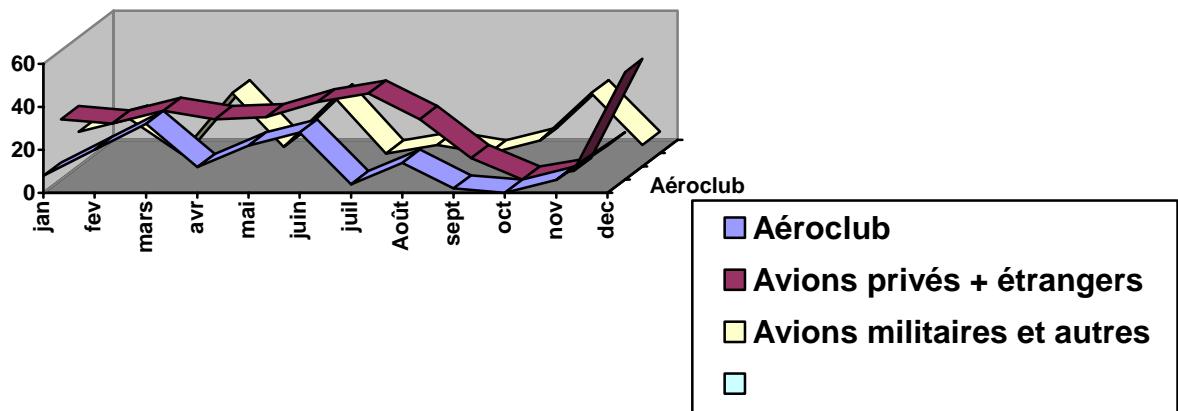
En ce qui concerne la Guyane française, d'après les données recueillies et les calculs effectués par nos soins, nous pouvons conclure à une très faible orientation des collectivités, voire à l'inexistence de politique visant au développement des aérodromes locaux et à l'intégration des territoires. Même si la loi du 13 Août 2004 accorde des compétences d'aménagement, d'entretien et de gestion des aérodromes civils, les activités de ceux-ci restent aux prises avec un marché faible. La politique d'aménagement et de développement des territoires reste passive.

La problématique étudiée dans le cas des îles de Guadeloupe présente des orientations de deux ordres :

-Le premier est relatif à une dynamique économique territoriale active qui motive la politique d'aménagement et de développement des aérodromes locaux. L'enjeu entre les collectivités est effectif dans le passage du statut de Commune à celui de Collectivité d'Outre Mer. La forte insertion des îles du Nord dans l'économie touristique internationale motive un positionnement des aérodromes locaux dans l'international. La politique d'aménagement du territoire et de développement des aérodromes est dans un contexte actif. Elle est significative.
-Le second relève d'une dynamique économique de paradoxe et concurrentielle entre les territoires insulaires à cause d'une part, de la proximité des lieux de centralité, et d'autre part de la nature de la dynamique territoriale. La concurrence entre le transport maritime sur de courte distance et l'avion est vive. Le maintien d'un certain équilibre au niveau des activités des ports départementaux insère la politique d'aménagement et de développement des aérodromes locaux dans un contexte de passivité. Elle est peu significative.

Annexe 1

Mouvements d'avions non commerciaux « locaux et voyages Aérodrome de baillif année 2005

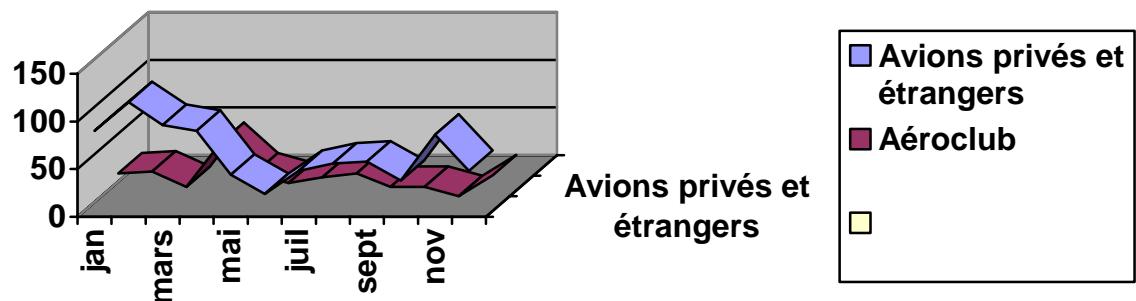


Programmes d'investissement sur les aérodromes départementaux de la Guyane française

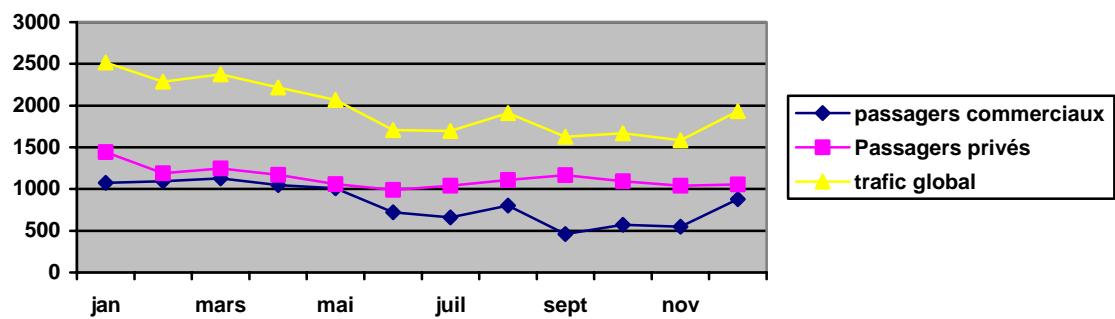
Programme opérationnel	Année 2006	Année 2007	Période 2007-2013
Conseil Général Guyane	320000 €	600000 €	3 000 000€
FEDER	.....	.....	10 900 000€

Annexe 2

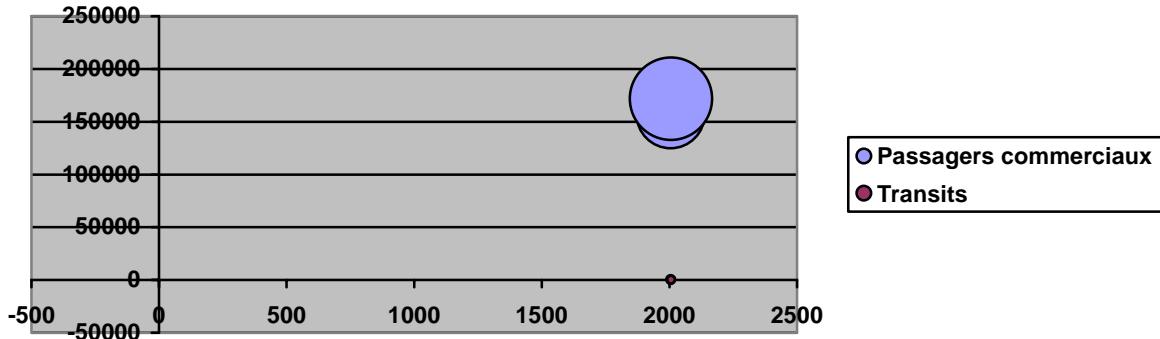
Mouvements d'avions non commerciaux « locaux et voyages Aérodrome de Terre de haut année 2005



Trafic passagers aérodrome de Marie Galante année 2005



Annexe 3
Trafic passagers aérodrome de Saint Barthélémy
2005 et 2006



Travaux réalisés sur les aérodromes de Guadeloupe de 2004 à 2006

Aérodromes	2004	2005	2006
Saint martin	2 953 945,97 €	1 497 393,44 €	649 206,99 €
Marie Galante	73 210,46 €	113 369,67 €	....0
Désirade	30 407,13 €	70 016,84 €	538 129,15 €
Saint François	107 448,46 €	64 125,16 €	....0
Baillif	135 369,97 €	293 644,05 €	....0
Terre de Haut	33 357,24 €	71 251,23 €	83 829,43 €
DPTX	11 798,03 €	6874,94 €	....0
Saint Barthélémy	.....0	.....0	....0

Nombre d'agents territoriaux employés sur les aérodromes

Baillif	Saint Martin	Désirade Saint Barth	Marie Galante	Terre de Haut	Saint François
5	10	1	10	6	2

Références Bibliographiques

- DGAC (2007) « Données statistiques des aérodromes locaux de Guyane française », année 2003, 2004, 2005, 2006.
- DGAC (2007) « Données statistiques des aérodromes locaux de Guadeloupe », année 2003, 2004, 2005, 2006.
- Conseil Général de la Guyane Française « Données informationnelles sur les aérodromes départementaux », 2005, 2006.
- Conseil Général de la Guadeloupe « Données statistiques des aérodromes locaux des îles de Guadeloupe », année 2003, 2004, 2005, 2006.
- ERSCHENS O. (2007) « la gestion des aérodromes mixtes, civils et militaires », Colloque « les aérodromes : quels modes de gestion, pour quels développements locaux ? », Université de Cergy Pontoise.
- MONGUILLON C. (2007) « La création d'une communauté aéroportuaire », Master CTPP, Commission d'Expansion Economique du Val d'Oise, Université de Cergy Pontoise.
- ROSELE CHIM P. (2007) « Développement, déséquilibre, durabilité », les pays en développement d'Amérique, éd Publibook Université Paris.
- ROSELE CHIM P. (2007) « L'économie Guyanaise : développement et déséquilibre », in « Pour comprendre la Guyane d'aujourd'hui », un département français dans la région des Guyanes, Ibis Rouge Editions.
- ROSELE CHIM P. (2007) « L'insertion des économies domviennes dans le marché mondial : le cas de la Guyane », Bilan des travaux réalisés en 2007 et perspectives, Séminaire CEROM, IEDOM, INSEE, AFD, Hôtel de Région, Cayenne, Guyane.
- ROSELE CHIM P. (2007) « Les effets de pôle de croissance de l'industrie spatiale européenne sur l'économie de la Guyane française », Revue Vie et Sciences Economiques, numéro spécial « Intelligence Economique et Performance des Entreprises », n° 174-175, Paris, Juillet.