

ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE

Commission des institutions, des affaires
internationales et des relations avec
les communes

Papeete, le 25 JUIN 2026

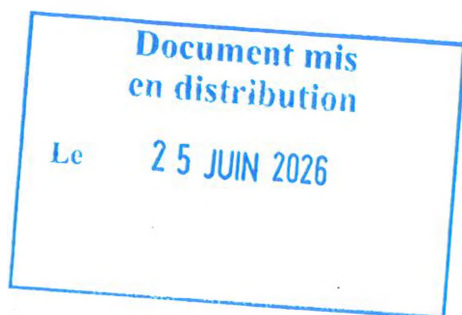
N° 67-2026

RAPPORT

relatif à une proposition de résolution tendant à solliciter de l'État français la rétrocession de l'emprise foncière sur laquelle est implanté l'aéroport international de Tahiti-Faa'a, et à appeler le gouvernement de la Polynésie française à entamer les démarches officielles en ce sens,

présenté au nom de la commission des institutions, des affaires internationales et des relations avec les communes,

par Messieurs les représentants Tafai, Mitema TAPATI et Vincent MAONO,



Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les représentants,

L'aéroport international de Tahiti-Faa'a constitue la principale porte d'entrée aérienne de la Polynésie française et le seul aéroport international du territoire. Il assure à la fois l'ouverture de la Polynésie française vers l'extérieur et la connexion du pays avec son réseau de dessertes interinsulaires, dans un ensemble de 118 îles réparties sur un espace maritime immense.

Son importance économique est majeure. L'aéroport soutient directement l'activité touristique, les échanges internationaux, l'approvisionnement, la mobilité des résidents, ainsi que l'attractivité globale du territoire pour les investisseurs et les opérateurs économiques.

Les données publiques les plus récentes confirment d'ailleurs que cette plateforme demeure un équipement structurant pour l'économie polynésienne, les services de l'État la présentant, avec le port de Papeete, comme l'un des principaux poumons économiques du territoire.

L'origine de cette infrastructure est ancienne et procède d'une volonté étatique explicite. La construction d'un aéroport à Tahiti a été décidée à Paris le 15 mai 1957 et reconnue d'intérêt public l'année suivante.

Elle répondait alors à plusieurs objectifs : rompre l'isolement du territoire, accompagner la recherche d'un relais économique à la fin de l'exploitation des phosphates de Makatea, favoriser le développement touristique, et doter la France d'une base aérienne adaptée dans le Pacifique.

Sur le plan foncier, l'aéroport international de Tahiti-Faa'a présente une origine singulière. Son emprise n'est pas issue d'un terrain naturel ordinaire, mais d'un vaste remblai réalisé à partir de 1959 sur la zone lagunaire peu profonde de Faa'a, autour du motu Tahiri, où existait auparavant une hydrobase. La première partie de la piste, longue de 2 000 mètres, a été livrée en 1960, puis prolongée pour atteindre 3 416 mètres afin de permettre l'accueil des avions à réaction.

Ainsi, dès son origine matérielle, l'assiette de l'aéroport résulte d'une opération publique d'aménagement maritime et lagunaire conduite sous l'autorité de l'État et affectée au service public aéroportuaire.

Cette origine matérielle a été relayée par une origine juridique tout aussi nette. Le Conseil d'État rappelle que l'aéroport de Tahiti-Faa'a, créé en 1961, « a d'abord fait l'objet d'une concession par l'État au profit de la Société d'équipement de Tahiti et des îles (SETIL) pour une durée de trente ans, par décret du 7 janvier 1966 ».

Cette mention établit clairement que l'État était regardé comme la personne publique propriétaire de l'aérodrome et compétente pour en organiser la concession.

À l'issue de cette première concession, l'État a conservé la maîtrise domaniale de l'emprise. Les conclusions rendues devant le Conseil d'État dans l'affaire relative à la commune de Faa'a indiquent qu'un arrêté du haut-commissaire du 22 décembre 2006 a autorisé la SETIL à assurer temporairement la gestion de l'aéroport dans le cadre d'une occupation du domaine public, avant prolongation par un arrêté du 30 décembre 2009.

Ces mêmes conclusions soulignent que, malgré leur dénomination, ces actes excédaient la simple occupation privative et s'analysaient en pratique comme des mesures de concession portant sur les ouvrages, terrains, bâtiments et installations nécessaires au fonctionnement des aérodromes d'État.

Cette séquence montre que la propriété foncière de l'emprise et la compétence pour en organiser l'exploitation sont demeurées entre les mains de l'État. Elle montre également que la gestion de l'aéroport a été confiée à des opérateurs successifs sans que soit remise en cause la nature étatique du domaine concerné.

Cette analyse a été confirmée par la jurisprudence. Dans sa décision du 18 novembre 2015, le Conseil d'État a jugé que les dispositions de l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relatives au transfert de certains aérodromes civils appartenant à l'État aux collectivités territoriales n'étaient pas applicables en Polynésie française faute de mention expresse. Il en a déduit que ces dispositions n'avaient pas eu pour effet de transférer à la Polynésie française la propriété de l'aéroport de Tahiti-Faa'a ni, en tout état de cause, la compétence pour son exploitation.

Autrement dit, aucune mutation automatique de propriété n'est intervenue au profit de la Polynésie française. L'aéroport demeure un aérodrome d'État relevant du domaine public aéronautique de l'État, ce que rappellent expressément les services de l'aviation civile en Polynésie française. La concession accordée en 2010 à la société Aéroport de Tahiti a modifié le régime d'exploitation, mais non la propriété foncière de l'assiette aéroportuaire.

L'historique foncier et domanial de Tahiti-Faa'a fait ainsi apparaître quatre séquences continues :

- d'abord, la création physique de l'emprise par remblai public sur la zone lagunaire de Faa'a ;
- ensuite, la constitution juridique de l'aérodrome d'État et sa concession initiale à la SETIL ;
- puis, le maintien de la propriété étatique au moyen de mesures transitoires d'occupation et de gestion ;
- enfin, la poursuite de cette maîtrise domaniale par l'intermédiaire de la concession consentie à compter de 2010 à la société Aéroport de Tahiti.

Cette situation appelle désormais une évolution politique et institutionnelle. Le statut d'autonomie de la Polynésie française a renforcé les compétences du Pays en matière de développement économique, de tourisme, d'aménagement du territoire et de transports intérieurs, tandis que l'État conserve les compétences de souveraineté, notamment en matière de sécurité et de police de l'aviation civile. Il existe donc un intérêt majeur à faire coïncider davantage la maîtrise foncière de cette infrastructure avec les responsabilités économiques et stratégiques exercées par la Polynésie française.

La demande de rétrocession définitive de l'emprise foncière intégrale de l'aéroport international de Tahiti-Faa'a ne tend pas à contester les compétences régaliennes de l'État. Elle vise à obtenir une mutation volontaire de propriété au profit de la Polynésie française, justifiée par le rôle central de cette infrastructure dans la prospérité, la continuité territoriale et le développement du pays.

Dès lors, il appartient à l'Assemblée de la Polynésie française de demander solennellement à l'État français de procéder à cette rétrocession définitive et d'appeler le gouvernement de la Polynésie française à engager, sans délai, toutes les démarches officielles nécessaires en ce sens.

* * * * *

Examinée en commission le 24 juin 2026, et suite à des échanges figurant au compte-rendu, la présente proposition de résolution a recueilli un vote favorable unanime des membres de la commission. En conséquence, la commission des institutions, des affaires internationales et des relations avec les communes propose à l'assemblée de la Polynésie française, d'adopter la proposition de résolution ci-jointe.

LES RAPPORTEURS

Tafai, Mitema TAPATI

Vincent MAONO

**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

RÉSOLUTION N°

R/APF

DU

tendant à solliciter de l'État français la rétrocession de l'emprise foncière sur laquelle est implanté l'aéroport international de Tahiti-Faa'a, et à appeler le gouvernement de la Polynésie française à entamer les démarches officielles en ce sens

L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Vu la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, ensemble la loi n° 2004-193 du 27 février 2004 modifiée complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu la délibération n° 2005-59 APF du 13 mai 2005 modifiée portant règlement intérieur de l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu les règles applicables aux aérodromes d'État et aux concessions aéroportuaires ;

Vu les éléments publics relatifs à l'historique, au statut et à l'exploitation de l'aéroport international de Tahiti-Faa'a ;

Vu la jurisprudence du Conseil d'État relative à la propriété et à la concession de l'aéroport de Tahiti-Faa'a ;

Vu la proposition de résolution déposée par Messieurs Tafai, Mitema TAPATI et Vincent MAONO, représentants à l'assemblée de la Polynésie française et enregistrée au secrétariat général sous le n° 6064 du 19 juin 2026 ;

Vu la lettre n° /2026/APF/SG du portant convocation en séance des représentants à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu le rapport n° du de la commission des institutions, des affaires internationales et des relations avec les communes ;

Dans sa séance du

ADOpte LA Résolution dont LA Teneur Suit :

Considérant que l'aéroport international de Tahiti-Faa'a est le seul aéroport international de la Polynésie française et sa principale porte d'entrée aérienne ;

Considérant que la construction de cet aéroport a été décidée en 1957, reconnue d'intérêt public en 1958, puis réalisée à compter de 1959 par un remblai en zone lagunaire de Faa'a autour du motu Tahiri, où existait une hydrobase ;

Considérant que la première partie de la piste a été mise en service en 1960, avant son allongement pour permettre l'accueil des avions à réaction, et que l'aéroport a été créé en 1961 ;

Considérant que l'aéroport de Tahiti-Faa'a a d'abord fait l'objet d'une concession accordée par l'État à la Société d'équipement de Tahiti et des îles pour une durée de trente ans par décret du 7 janvier 1966 ;

Considérant qu'à l'expiration de cette concession, l'État a maintenu sa maîtrise de l'emprise et de la gestion de l'aéroport par des actes successifs d'occupation et de gestion du domaine public en 2006 et 2009, avant l'octroi d'une nouvelle concession en 2010 à la société Aéroport de Tahiti ;

Considérant que le Conseil d'État a jugé que les dispositions de l'article 28 de la loi du 13 août 2004 relatives au transfert de certains aéroports civils de l'État aux collectivités territoriales n'étaient pas applicables en Polynésie française et n'avaient donc pas eu pour effet de transférer à la Polynésie française la propriété de l'aéroport de Tahiti-Faa'a ;

Considérant qu'il résulte de cet historique que l'emprise foncière intégrale de l'aéroport international de Tahiti-Faa'a demeure, à ce jour, dans le domaine public de l'État ;

Considérant que l'aéroport international de Tahiti-Faa'a constitue l'un des principaux outils de développement économique du territoire de la Polynésie française, en raison de son rôle décisif pour le tourisme, les échanges internationaux, l'approvisionnement, l'emploi, la mobilité des résidents et la desserte des archipels ;

Considérant que le statut d'autonomie de la Polynésie française confère au Pays des compétences étendues en matière de développement économique, de tourisme, d'aménagement du territoire et de transports intérieurs, tandis que l'État conserve ses compétences régaliennes en matière de sécurité et de police de l'aviation civile ;

Considérant qu'il existe, dans ces conditions, un intérêt public majeur à faire coïncider la maîtrise foncière de cette infrastructure stratégique avec les responsabilités exercées par la Polynésie française pour le développement du Pays ;

Article 1^{er}. - L'assemblée de la Polynésie française demande solennellement à l'État français de procéder à la rétrocession définitive, au profit de la Polynésie française, de l'emprise foncière intégrale sur laquelle est implanté l'aéroport international de Tahiti-Faa'a, situé dans la commune de Faa'a.

Article 2. - L'assemblée de la Polynésie française affirme que cette rétrocession foncière se justifie par le caractère stratégique de l'aéroport international de Tahiti-Faa'a, lequel constitue l'un des principaux outils de développement économique, touristique et territorial de la Polynésie française.

Article 3. - L'assemblée de la Polynésie française appelle le gouvernement de la Polynésie française à engager, dans les meilleurs délais, toutes démarches officielles auprès de l'État, notamment juridiques, domaniales, administratives et politiques, afin d'obtenir cette rétrocession définitive.

Article 4.- L'assemblée de la Polynésie française souhaite que cette rétrocession intervienne dans le respect des compétences régaliennes de l'État en matière de sécurité et de police de l'aviation civile, et qu'elle permette d'assurer une meilleure cohérence entre la maîtrise foncière de l'infrastructure et les compétences du Pays en matière de développement économique, de tourisme, d'aménagement du territoire et de desserte des archipels.

La présente résolution sera publiée au *Journal officiel* de la Polynésie française et transmise, accompagnée de son rapport de présentation, au Haut-commissaire de la République en Polynésie française, au Président de la Polynésie française, aux Présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat et aux parlementaires de la Polynésie française.

La secrétaire,

Odette HOMAI

Le Président,

Antony GEROS