

**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

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

N° 70-2026

Papeete, le 1^{er} juillet 2026

RAPPORT

(rectifié sur décision de l'assemblée de la Polynésie française)

relatif à une proposition de résolution tendant à solliciter de l'État français la cession à l'euro symbolique 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 cession à l'euro symbolique 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 cession à l'euro symbolique et d'appeler le gouvernement de la Polynésie française à engager, sans délai, toutes les démarches officielles nécessaires en ce sens.

LES RAPPORTEURS

Tafai, Mitema TAPATI

Vincent MAONO