

Tahiti sur la bonne piste

À la fin des années cinquante, le gouvernement français tourne les regards vers la Polynésie. L'idée de la création d'un aéroport à Tahiti fait son chemin et se concrétise le jour où la France voit dans la Polynésie le futur théâtre de ses essais nucléaires. La construction d'une piste est décidée en 1957 et débute deux ans plus tard. À Tahiti, le chantier prend des dimensions sans précédent : 2000 mètres de long, 150 mètres de large et 400 000 m³ de remblais. Le tout sur un plateau coralien, une première. Le chantier s'étale sur une période de presque deux ans et mobilise une grande partie des hommes de l'île. Un chantier exceptionnel au point d'être salué par les journaux et les revues du monde entier.



Le 15 janvier 1960, le remblaiement du lagon est en passe d'être terminé (photo : archives territoriales)

« Cet aérodrome est inutile, d'ailleurs les Tahitiens n'en veulent pas ». C'est en ces mots que le député Pouvanaa réagit en 1953 au projet de construction d'un aéroport à Tahiti. En France non plus, les parlementaires ne sont pas très chauds. Le dossier est remis sur la table chaque année et refusé à chaque fois. Jusqu'au 15 mai 1957, date à laquelle la décision est prise en réunion inter-ministérielle : Tahiti aura son aéroport. L'année suivante, il est reconnu d'intérêt public par décret. La construction d'un aéroport à Tahiti apparaît à l'é-

poque comme la solution à plusieurs problèmes bien distincts. D'abord celui de l'isolement de la Polynésie française, qui demeure un frein à son développement. Ensuite celui du déclin d'activité de la Polynésie. À cette époque, l'exploitation des phosphates de Makatea arrive à son terme et il faut trouver des activités de remplacement. La France pense alors au tourisme, auquel la Polynésie semble être vouée. Enfin, le Général de Gaulle souhaite doter la France de l'arme nucléaire. Des essais ont déjà lieu dans le désert du

Sahara, mais les événements d'Algérie contraignent le Commissariat à l'Énergie Atomique à trouver un autre champ d'expérimentation. Le gouvernement voit alors la Polynésie française sous un jour nouveau.

Une fois l'accord obtenu, il faut décider de l'endroit où sera construite la piste. Les ingénieurs en charge du dossier utilisent les photographies aériennes et les relevés topographiques réalisés par l'IGN (institut géographique national) au début des années cinquante. Deux sites sont alors retenus :

- la plaine d'Atimaono
- le plateau coralien de Faa'a d'où émerge le Motu Tahiri.

C'est finalement ce dernier site qui est retenu. Techniquement, ce n'est pas la solution la plus simple. Mais elle présente l'intérêt de préserver la seule plaine cultivable d'Atimaono, située par ailleurs à 40 km de Papeete. Les travaux débutent au mois de mai 1959 sous la responsabilité de la Société française de dragages et de travaux publics qui vient de construire sur l'océan la piste de Hong-Kong. Elle dispose d'un délai contractuel de 24 mois pour construire la piste. Le financement est réparti entre le Ministère de la France d'Outre-Mer et le Secrétariat général à l'Aviation civile (actuelle Direction générale de l'Aviation civile).

La piste de Faa'a en dates

- 15 Août 1955 :

fin de la mission de l'IGN (institut géographique national), sur laquelle vont s'appuyer les études d'implantation de la piste

- 17 juin 1955 :

l'Assemblée territoriale vote une motion unanime en faveur du projet de l'aéroport

- 15 mai 1957 :

le gouvernement français décide de construire l'aéroport de Tahiti-Faa'a

- 12 décembre 1958 :

le gouvernement français décrète l'aéroport de Tahiti-Faa'a d'intérêt public

- 16 mai 1959 :

les travaux de la piste débutent

- 16 octobre 1960 :

la piste est ouverte au trafic. Un premier avion courrier, un DC 7 des TAI se pose à Faa'a.

- 5 mars 1961 :

le premier avion commercial, un DC 8 se pose à Tahiti-Faa'a, sur la piste rallongée de 3416 m.

- 4 mai 1961 :

inauguration officielle de la piste

400 000 m3 de remblais

Le chantier est presque pharaonique. Entre la rive et le Motu Tahiri, le corail forme une large dalle immergée à 40 cm de profondeur. La piste doit faire 2000 mètres de long dans un premier temps, sur une bande de 150 mètres de large et s'élever à un mètre cinquante au-dessus du niveau de la mer. Le calcul est simple : 400 000 m3 de remblais sont nécessaires pour réaliser l'ouvrage, du corail tout venant extrait sur place et des galets. Les camions forment alors des convois sans fin entre le chantier et la vallée de la Punaruu, située à 10 km de là, où des centaines de tonnes de galets sont chargées et appotées à Faa'a. Lourde tâche

qui occupe une grande partie des hommes de l'île pendant dix-huit mois. Pour la plupart des huit sociétés retenues pour le chantier, l'expérience de ce type de travaux est une première. Seuls les Américains ont déjà réalisé des pistes sur plateaux coralliens : des pistes opérationnelles dans le Pacifique pendant la guerre et des pistes définitives à Hawaï. La piste est ouverte au trafic en 1960, mais les travaux se poursuivent pendant six mois encore pour la rallonger. Le 5 mars 1961, le premier DC 8 se pose sur la piste de Faa'a, longue de 3416 mètres. C'est alors le début d'une ère nouvelle pour la Polynésie, celle dans laquelle elle se trouve encore aujourd'hui : l'ère du tourisme.



Ci-dessous, le lagon de Faa'a et le Motu Tahiri en 1953, avant que les engins de terrassement n'entrent en scène en 1959 (photos : archives territoriales et Mémorial polynésien).



Le CEP

À la fin des années 50, la décision de doter la Polynésie française d'un aéroport est étroitement liée à celle d'implanter le centre d'expérimentations nucléaires dans le Pacifique. Le dossier de l'aéroport est à l'étude depuis quelques années. Mais les événements d'Algérie et l'obligation pour la France de trouver un autre champ de tirs constituent les facteurs déclencheurs. Il faut alors trouver un territoire français présentant les mêmes caractéristiques que le Sahara. Les regards se tournent vers la Polynésie et en particulier sur les atolls de Moruroa et Fangataufa : ils sont inhabités, l'habitant le plus proche vit à 120 km et l'espace aérien et maritime est peu fréquenté par les lignes commerciales. En revanche, le site présente une contrainte de taille, il se trouve à 18 000 km de la France. De plus, ce projet suppose l'installation d'une base permanente à distance du champ de tirs et l'importation de centaines de tonnes de matériaux. D'une pierre deux coups : Tahiti accueillera la base permanente et l'aéroport permettant la venue de gros porteurs. Le chantier de la piste débute à Tahiti en 1959. Elle est inaugurée en 1961, deux ans avant la création du Centre d'Expérimentations du Pacifique, le 1er juillet 1963.

Nouvelle piste à Faa'a : la fin d'une époque

La Polynésie française tourne une page de son histoire le 5 mars 1961, lorsque le premier avion commercial à réaction atterrit à Faa'a. C'est la fin d'une époque : celle de la célèbre route du corail et des hydravions qui ne tarderont pas à disparaître. Mais cette période est capitale, car elle aura marqué le début du rayonnement international de la Polynésie en termes de tourisme. Petit retour en arrière.

La desserte internationale de Tahiti s'est faite exclusivement par hydravion pendant presque quinze ans. L'aventure débute le 28 octobre 1947 : un hydravion assure pour la première fois la desserte commerciale de Tahiti. Et le voyage n'est pas de tout repos. L'appareil Catalina de la compagnie calédonienne TRAPAS décolle de Nouméa pour 22 heures de périple dans un confort incertain et entrecoupées de trois escales dans les îles Fidji, Samoa et Cook. Cette desserte devient par la suite régulière et permet un gain de temps important dans l'expédition du courrier. Avant la création de la ligne, le courrier transitait par voie maritime et mettait un mois et demi à rejoindre la France. À par-

La Route du Corail

Quand cette route est inaugurée, le 27 décembre 1951, elle évoque le romantisme et la magie. Les hydravions de la TEAL survolent les îles de toute beauté, pendant que le steward prépare des cocktails et vous sert sur de vraies tables les plats chauds que vous avez commandés. Une fois le repas terminé, l'appareil amerrit en douceur sur les lagons. Une embarcation traditionnelle rejoint ensuite l'appareil afin de faire débarquer les passagers en fleurs et en musique. Ensuite, pendant les deux ou trois heures de ravitaillement, les touristes profitent du soleil et prennent le thé sous les cocotiers. Il arrive parfois qu'une panne oblige les passagers à rester la nuit sur l'île, sans aucune structure d'accueil. L'équipage improvise alors une soirée « feu de camp » autour duquel les « naufragés » d'un soir tentent de manger et de dormir. Une fois à Papeete, l'incident est oublié. Car l'arrivée de chaque appareil de la TEAL est fêtée comme il se doit. Les passagers et le « Tout-Papeete » se donnent rendez-vous à l'Hôtel des Tropiques pour ce que l'on appelle désormais « les soirées de la TEAL ».



Escale technique dans le lagon d'Aitutaki, le temps pour le Solent de la TEAL de « faire le plein » (photo : G. LOGUE).

tir de 1947, les lettres transportées par les TRAPAS reçoivent leur réponse le mois suivant. Une fois à Tahiti, le Catalina effectue la liaison entre le lagon de Raiatea et la piste de Bora-Bora construite par les américains pendant la seconde guerre mondiale et les quelques places offertes par les TRAPAS sont prises d'assaut. Malheureusement, l'aventure cesse le 31 mars 1948, quand la quasi-totalité de la flotte est détruite par un cyclone. Seul un appareil survit à la catastrophe, mais il n'empêche pas la compagnie de cesser son activité en 1950.

La relève ne tarde pas à venir puisque c'est seulement un an après que la TEAL (Tasman Empire Airways Limited) fait son entrée dans le ciel polynésien. Le 27 décembre 1951 atterrit en rade de Papeete le premier hydravion Catalina de la TEAL : la légendaire Route du Corail est ouverte (voir encart). Si cette desserte Auckland-Papeete est nouvelle, la TEAL l'est moins. Créée en 1940, elle est le fruit d'un partenariat entre la compagnie américaine Union Airlines, et les gouvernements néo-zélandais, australien et britannique. La

compagnie naissante, appuyée par la Nouvelle-Zélande, cherche alors à implanter un réseau aérien dans tout le Pacifique Sud et assurer ainsi son avenir. La Route de Corail correspond à cette ambition : offrir un produit attractif et rentable et marquer sa présence. Quelques mois après son inauguration, la TEAL passe d'une à deux rotations par mois.

Le succès que connaît la Route de Corail cesse en 1960, année pendant laquelle est construite la piste de Faa'a. Cette année marque un tournant dans l'histoire de l'aviation en Polynésie. Les « avions à roulette » remplacent rapidement leurs grands frères amphibies moins rapides. Après 1960, les Polynésiens continuent d'assister au ballet des hydravions successifs d'Air Tahiti, la compagnie locale créée en 1950 (voir article page 5). Mais ils cesseront progressivement, au rythme des constructions de pistes dans les îles. Le 30 septembre 1970, le Bermuda, dernier hydravion connu des Polynésiens, effectue son dernier vol. Construit en 1944, il avait été acheté par la Réseau aérien Interinsulaire en 1958.



Un hydravion de la compagnie néo-zélandaise TEAL, sur le plan d'eau de Papeete. Il procède en 1951 à la reconnaissance de la route du corail. (dessin : J-L. S.)

Quand la desserte interinsulaire ouvre ses ailes

« Et pourquoi pas nous ? ». C'est la réaction qu'ont à Tahiti une poignée de passionnés en assistant au développement naissant de la desserte internationale de Tahiti à la fin des années 40. À cette époque, le transport interinsulaire de passagers n'existe pas, même par bateau. La seule façon possible de relier une île à une autre est de s'embarquer courageusement sur un cargo et prendre son mal de mer en patience. Le changement débute en 1950, année au cours de laquelle des privés effectuent en hydravion les premiers allers-retours entre Tahiti et Moorea. C'est l'aube d'un demi-siècle d'évolution constante de l'aviation locale, marquée par l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes, de nouveaux appareils et par la création de nouvelles pistes.

Des semaines de bateau. C'est ce qu'il faut pour relier certaines îles de Polynésie à la fin des années 40. Aucun avion n'assure alors de desserte aérienne entre les îles. Aucun navire n'assure non plus le transport de passagers, même entre Tahiti et Moorea. Les voyageurs n'ont pas d'autre choix que d'emprunter des cargos lents, surchargés et inconfortables. Les quelques voyageurs téméraires qui se risquent à l'aventure passent alors sur ces rafiots d'interminables semaines. Les seuls avions à voler alors dans le ciel polynésien sont les hydravions de la compagnie calédonienne TRAPAS. Mais ces derniers relient seulement Nouméa à Papeete.

En 1950, ce sont deux privés qui osent les premiers relever le défi. Jean Arbelot et



Les premières couleurs du Britten Norman d'Air Tahiti sont le rouge et le noir. Sur les premières affiches publicitaires de la compagnie, un argument de vente : Tahiti - Moorea en sept minutes ! (photo : L'Aviation à Tahiti de J-L. Saquet)

Marcel Lasserre achètent un hydravion américain Grumman de sept places et se fixent comme lourde tâche la création d'un réseau aérien local. Tout est à faire : baliser les plans d'eau, installer les manches à air et prévoir les points d'avitaillement. Ils sont aidés par trois anciens de la TRAPAS, disparue depuis peu et fondent en avril 1950 la compagnie Air Tahiti. À la fin de l'année, la jeune compagnie aura transporté 650 passagers entre Tahiti, Moorea, Raiatea, Huahine et Bora Bora. Le Territoire prend alors conscience de l'importance d'un réseau aérien domestique. Dans l'année qui suit, le ministère de la France d'Outre-Mer achète pour le Territoire un nouvel hydravion plus grand et plus puissant : un Grumman-Mallard. Ce nouvel avion, exploité sous l'enseigne Air Tahiti, permet à la jeune compagnie d'étendre son réseau.

Cette année-là marque aussi la création d'une autre compagnie locale : la Régie Aérienne Interinsulaire (RAI). Cette créa-

tion répond à la volonté d'une autre compagnie aérienne française, les Transports Aériens Intercontinentaux (TAI), de se positionner sur la Polynésie. Elle y parvient grâce à un de ses actionnaires, déjà bien implanté localement : les Messageries Maritimes. C'est ensemble que les deux compagnies créent la RAI. Grâce à ses actionnaires, la RAI peut investir rapidement et se dote en 1954 d'un premier appareil, un Catalina. Des plans d'eau sont ouverts aux Australes, à Tubuai et Raivavae dès 1955. Trois ans plus tard, la compagnie change de sexe et devient le « réseau aérien interinsulaire ». Cette année marque aussi l'acquisition d'un autre appareil bien plus grand : un Bermuda de 45 places. Il sillonnera le ciel polynésien pendant douze ans, avant d'être remplacé par un Grumman Goose. Le RAI change alors de stratégie : peu de sièges offerts, mais des dessertes fréquentes. Pendant trois ans, le nouvel appareil fait plusieurs navettes quotidiennes entre Faa'a et Moorea. Jusqu'au 5 décembre 1967, où il sort de la piste flambant neuve de Moorea.

Des pistes et des hommes

Les années 70 sont incontestablement la décennie la plus prolifique en termes de construction de pistes. Que ce soit à Huahine, Maupiti ou Rurutu, le chantier prend à chaque fois des allures d'épopée. Et cela commence bien avant les premiers coups de pioche. En effet, une grande quantité de matériaux très différents sont indispensables à la construction d'une piste. Et il faut les amener par bateau. Sans oublier les vivres nécessaires à plusieurs semaines voire plusieurs mois d'autarcie. Ensuite, le trajet en mer est long et loin d'être reposant. Car les bateaux utilisés ont

été conçus pour transporter du matériel, pas des hommes. Cela étant, la bonne volonté de chacun et les longues journées aux horizons désespérément vides aident à nouer de solides amitiés. Une fois l'atoll en vue, il faut préparer le débarquement. Un exercice d'autant plus périlleux quand la mer est agitée. Le bateau accoste le platier pour y débarquer une dizaine d'engins et personne n'a droit à l'erreur. Une mauvaise manipulation peut entraîner la perte pure et simple du matériel. Heureusement, les populations locales sont toujours là pour prêter main-forte. Leur collaboration est précieuse et contribue fortement au bon déroulement du chantier, que ce

soit en intégrant l'équipe des travailleurs, en dépannant ou simplement en approvisionnant l'équipe du chantier en poissons et en crustacés. Première étape du chantier : nettoyer la bande d'envol. Pour les futurs avions, l'obstacle par excellence est le cocotier. Il est également arrivé de devoir déplacer des vestiges traditionnels, comme un « marae » par exemple. Suit l'étape du terrassement puis celle du tassement. Six semaines peuvent s'écouler entre l'arrivée des ouvriers sur l'île et l'inauguration de la piste. Une fois la piste achevée, les ouvriers ont droit à un retour en avion, comme si leur travail avait eu pour seul but de rentrer plus rapidement chez eux.



Le Catalina de la Régie Aérienne Interinsulaire (RAI) au mouillage à Bora Bora.
(dessin : J-L. S. d'après une photo de A. Sylvain)

27 pistes ouvertes entre 1970 et 1979

L'incident n'inquiète pas Georges Ravel qui vient de créer la même année Air Moorea. L'exploitation débute d'ailleurs quelques mois après, en avril 1968, quand la piste de Moorea est ouverte officiellement. La compagnie naissante dispose alors de deux appareils Cherokee VI, dont la vocation concurrence celle du RAI : le transport aérien de personnes et de marchandises en Polynésie française.

Quelques mois plus tard, en octobre 1968, Marcel Lejeune rachète à Marcel Lasserre la raison sociale d'Air Tahiti, qu'il a co-fondée. Il continue d'exploiter les deux appareils de la compagnie locale : un Cessna 206 et un Piper Aztec. Les choses s'enchaînent ensuite très rapidement : Air Tahiti rachète en 69 le nom d'Air Moorea et ses deux avions à Georges Ravel qui se retire. Air Tahiti veut dépasser la simple desserte Tahiti-Moorea et offrir un choix de destinations à la demande. Une volonté qui suit le cours des événements, puisque c'est au début des années 70 que la desserte interinsulaire connaît un véritable boom. Pas moins de 27 pistes

sont ouvertes entre 1970 et 1979 (voir encart), autant de destinations supplémentaires en provenance de Faa'a. Pour certains archipels lointains, la desserte se fait progressivement. C'est le cas des Marquises qui attendront la construction des pistes de Rangiroa en 1965 puis de Manihi en 1969, escales indispensables pour les relier à Faa'a. La flotte d'Air Tahiti suit la même évolution par la force des choses. En 1987, le Territoire souhaite retirer à UTA la gestion du réseau domestique tahitien qu'elle exploite avec sa filiale Air Polynésie, ex-RAI avant 1970. Il rachète alors la compagnie Air Tahiti pour en utiliser la dénomination sociale. Une société anonyme est créée avec la mise en vente de 5000 actions. Le capital se répartit entre la compagnie UTA (10 %), le Territoire (24 %), les banques (24 %) et des actionnaires privés (42 %). Quant à Air Moorea, partie intégrante d'Air Tahiti, elle conserve son identité et continue ainsi d'effectuer les liaisons « inter-chenal » entre les deux îles sœurs. Ce partage est encore en vigueur aujourd'hui.

50 ans de création de pistes

Années d'ouverture des pistes dans les îles

- 1943 : Bora Bora (m) (1947)*
- 1962 : Raiatea
- 1964 : Hao, Moruroa et Fangataufa (m)
- 1965 : Rangiroa
- 1966 : Totegegile (m) (1979)
- 1967 : Moorea
- 1969 : Manihi
- 1970 : Ua Huka
- 1971 : Huahine, Hiva Oa
- 1972 : Tubuai, Maupiti
- 1973 : Arutua (1984), Tetiaroa (p) et Takapoto
- 1975 : Aratika (p), Marutea-Sud (p)
- 1976 : Hikueru (p), Rurutu, Makemo, Mataiva, Ua Pou et Anaa
- 1977 : Napuka, Tikehau et Apataki
- 1978 : Kaukura, Fangatau et Fakarava (1995)
- 1979 : Tatakoto, Reao, Pukarua, Puka Puka et Nuku Hiva
- 1981 : Nukutavake
- 1985 : Fakahina, Tureia
- 1986 : Takarua, Vahitahi
- 1992 : Faaite

* les dates entre parenthèses sont celles de l'ouverture de la piste à la circulation aérienne publique

m : militaire
p : privé

Il arrivait que le Grumman Mallard partage la rade de Papeete avec une fête religieuse, comme ici, avec le Motu Uta en toile de fond (photo : L'Aviation à Tahiti de J-L. Saquet)



Tahiti-Faa'a en bonnes compagnies

C'est un véritable ballet qui s'est joué dans les cieux polynésiens durant les quarante dernières années. Les compagnies aériennes n'ont pas cessé de s'y croiser, jouant tantôt sur le terrain de la concurrence, tantôt sur celui du partenariat. Mais d'une manière générale, les dessertes de Tahiti n'ont cessé d'être plus nombreuses et régulières, grâce à des appareils de plus en plus gros. Une évolution qui a fait passer la fréquentation annuelle de l'aéroport de quelques milliers de passagers internationaux dans les années 60 à plus de 730 000 aujourd'hui.

En 1961, seules deux compagnies atterrissent sur la piste flambant neuve de Faa'a : la compagnie française TAI, (Transports Aériens Intercontinentaux) et South Pacific Airlines (SPA). Ce ne sont donc que quelques milliers de passagers qui mettent le pied sur le tarmac de Faa'a la première année. Mais dans les années qui suivent, les dessertes se multiplient : en 1963, la PanAm reprend la ligne Papeete – Honolulu abandonnée par la SPA, Air France et UTA se partagent la ligne Papeete – Paris et Qantas assure le premier Sydney – Papeete. En 1965, la PanAm inaugure la ligne Auckland – Papeete, rejoint par UTA l'année suivante. La même année, la TEAL devient Air New Zealand. En 1968, LanChile réalise son premier Santiago – Pâques – Papeete, ligne qui sera régulière dès 1971. Après dix ans d'existence, l'aéroport de Tahiti-Faa'a affiche alors une fréquentation annuelle de 213 000 passagers internationaux, et près de 3500 mouvements d'avions.

Destination Vancouver, Dallas

Au cours des années 70, la liste des lignes aériennes s'allonge : en 1973, Air France ouvre la ligne Lima-Papeete-Tokyo, Qantas crée la ligne Papeete-Vancouver et Air New Zealand ouvre la ligne Raratonga – Papeete. Deux ans plus tard, la PanAm relie Papeete à Dallas via Hawaï. Mais l'envolée du trafic aérien connaît un sérieux coup de frein au début de l'année 1977 : Qantas



Certaines compagnies comme Lauda Air, en premier plan, rendent une visite éclair à Tahiti-Faa'a. Elles partagent alors le parking avions avec la compagnie résidente, Air Tahiti Nui, et avec des «connaissances de longue date», comme Air France (photo : Werner Bringold).

puis Air France se retirent et la PanAm réduit la fréquence de ses dessertes, jusqu'en 1979 où la compagnie américaine disparaît définitivement des cieux polynésiens. Le nombre de passagers diminue, mais moins que prévu, grâce notamment à l'augmentation du nombre de sièges offerts. C'est en effet au cours des années 70 que les compagnies remplacent leurs DC 8 par des DC 10 et leurs Boeing 707 par des 747. Pas étonnant qu'on ne compte que 1700 vols en 1979 (contre 2200 en 1970), mais un nombre de passagers internationaux qui double presque : 306 000 en 1979 contre 162 000 en 1970 (transits compris).

Les années 80 sont marquées par l'arrivée d'Hawaiian Airlines en 1985, de Continental Airlines et de Minerve en 1986. Minerve effectue alors ses premiers vols charters. C'est également en 1986 qu'Air France fait son retour en Polynésie, après dix ans d'absence. En 1988, la compagnie japonaise All Nippon Airways organise elle aussi des vols charters. Enfin, en 1989, c'est Air Calédonie International qui atterrit pour la première fois sur la piste de Faa'a. C'est donc logiquement que le trafic augmente de 230 % en dix ans. Il passe de 270 000 passagers en 1980 à 632 000 passagers en 1989 (transits compris). Quant au nombre de vols internationaux, il suit au cours de la décennie une évolution presque rectiligne, passant de 1566 à 2717.

L'évolution à la hausse se poursuit au cours des années 90, mais à un rythme moins galopant. La décennie commence même par une grosse baisse : 466 000 passagers

en 1990, soit plus de 20 % de moins par rapport à 1989. Cette baisse est due principalement à une chute du nombre des passagers en transit direct. Elle s'explique également par le retrait de Continental Airlines, la baisse d'activités de Qantas et d'UTA. L'évolution ne redevient positive qu'en 1992 (+ 1,5 %) : Corsair effectue alors son premier vol sur Papeete, Air New Zealand améliore son taux de remplissage et AOM, qui fusionne avec Minerve, fait son entrée dans le transport aérien régulier. En 1993, Air France, qui a absorbé UTA en 1992, enregistre une augmentation de 10 % de son activité, Air New Zealand 7,5 %, et AOM instaure une deuxième fréquence hebdomadaire. Corsair, qui fait également son entrée dans le transport aérien non régulier, transporte près de 40 000 passagers dans l'année. L'arrivée de la compagnie charter pousse les compagnies régulières à proposer des tarifs promotionnels en basse saison pour conserver leurs parts de marché. Autant de raisons pour lesquelles cette année connaît une forte progression de son trafic : + 16 % par rapport à 1992 : 474 000 passagers en 1993.

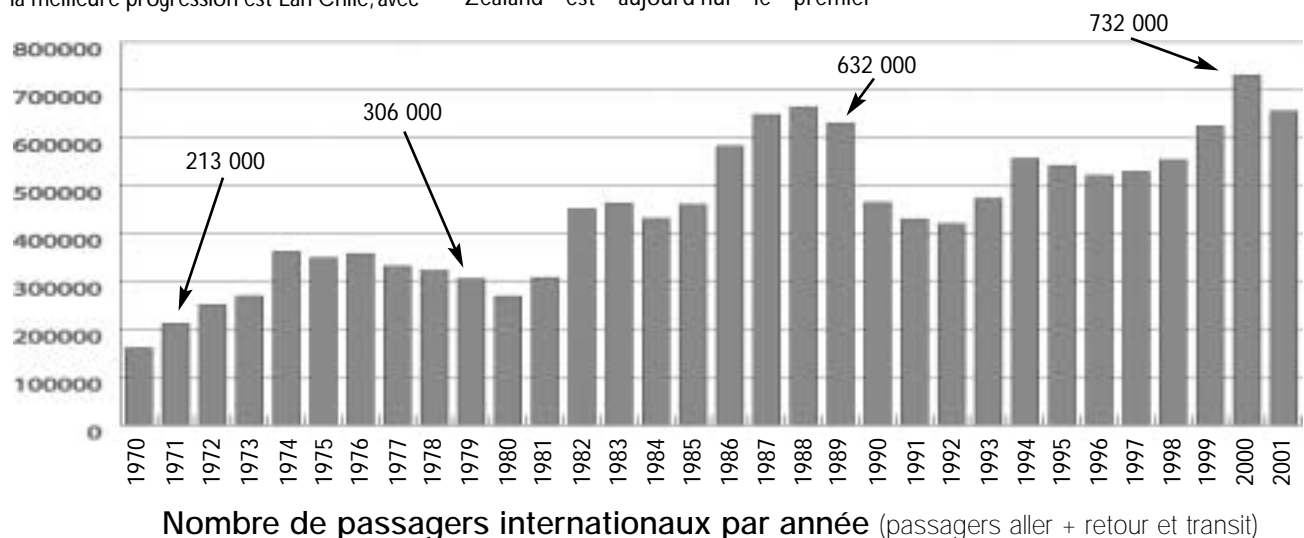
L'année 1994 est synonyme de croissance : toutes les compagnies régulières voient leur trafic (557 000 passagers) et leur coefficient moyen de remplissage augmenter, retrouvant presque leur niveau de la fin des années 80. Cette augmentation générale s'explique par un maintien des politiques tarifaires de basse saison, un accroissement de l'offre de sièges par la mise en service de nouvelles fréquences et d'appareils de plus grande capacité. En 1995, le trafic international enregistre une légère

baisse de 2,5 %. Cette baisse, qui se poursuit en 1996, est due notamment à la médiatisation des essais nucléaires français et aux émeutes de septembre 95, qui dissuadent certains touristes, japonais principalement. Il faut attendre le second semestre 1996 pour retrouver le trafic d'avant les événements, grâce notamment aux efforts de promotion de la destination polynésienne et aux campagnes de tarifs promotionnels menées par les compagnies.

L'année 1997 est l'année de la reprise. Le nombre de passagers augmente de 5,3 % malgré une diminution de l'offre de sièges et du nombre de vols. C'est Air France qui s'illustre le mieux : un nombre de passagers en hausse de 18 % et un coefficient moyen de remplissage qui progresse de neuf points, passant de 68 % à 77 %. Corsair augmente également son offre de sièges de 18 %. Mais la compagnie qui réalise en 97 la meilleure progression est Lan Chile, avec

un trafic en augmentation de 25 %. La hausse se poursuit en 1998. On assiste d'une manière générale à une augmentation du nombre de vols, du coefficient moyen de remplissage. AOM accroît son nombre de passagers de presque 20 %, grâce à une programmation de cinq vols hebdomadaires en haute saison et à une politique tarifaire performante. Lan Chile continue de récolter les fruits de sa collaboration avec Qantas : accords de code-share et meilleure coordination des vols semblent séduire de plus en plus de passagers. Il faut également signaler l'arrivée de la compagnie locale Air Tahiti Nui au mois de novembre. Elle dispose alors de cinq fréquences : deux sur Tokyo et trois sur Los Angeles et transporte 6400 passagers jusqu'à la fin de l'année. En 1999 le trafic international augmente encore pour arriver à 625 000 passagers. Enfin, l'année 2000 affiche un compteur de 732 000 passagers internationaux, transit compris, et de 3500 vols. Air New Zealand est aujourd'hui le premier

transporteur à destination de Polynésie avec pas moins de neuf fréquences hebdomadaires. La compagnie néo-zélandaise a transporté en 2000 plus de 130 000 passagers. Air France suit juste derrière avec 126 000 passagers. Enfin, c'est Air Tahiti Nui qui occupe la troisième place du podium avec ses 100 000 passagers annuels, et ses six fréquences. La note négative cette année 2000 : le départ de Qantas, après 37 ans de présence en Polynésie. Mais la compagnie australienne continue de transporter ses passagers à Tahiti grâce à l'accord de code-share passé avec Polynesian Airlines. La compagnie samoane effectue aujourd'hui deux dessertes hebdomadaires. Autre accord de code-share important, celui conclu fin 2001 entre Air Lib et Air France. Ces deux compagnies françaises ont vocation à assurer une rotation par jour vers Paris, quatre pour Air Lib et trois pour Air France.



Les chantiers du passé

En quarante ans, la piste de Faa'a a connu quelques grands chantiers. Le but : respecter les normes internationales mais aussi se moderniser. Des rénovations successives du balisage lumineux et des revêtements de piste à la construction d'une nouvelle tour de contrôle, l'aéroport de Tahiti-Faa'a tel qu'on le connaît aujourd'hui s'est fait par étapes. Petit retour en arrière.

La piste de Tahiti-Faa'a ouvre officiellement en 1961. Le trafic augmente au fil des ans et logiquement, la piste s'use. Il est généralement prévu d'entreprendre la réfection de la piste tous les dix à douze ans environ. L'Aviation civile commence

donc à se pencher sur la question au début des années 70. La période coïncide avec l'arrivée imminente à Tahiti du Boeing 747, plus gros et plus lourd que tous les avions ayant déjà desservi la Polynésie. La réfection de la piste est manifestement



En 40 ans, le balisage lumineux de la piste a été changé deux fois : en 1974 et en 2001.

indispensable et le chantier débute en 1973 sur une durée de cinq mois. Une couche d'enrobé de cinq centimètres est mise en place sur le revêtement initial de la piste. Soit un ajout de 23 500 tonnes d'enrobé au total. D'autres travaux spéci

fiques sont également entrepris afin d'accueillir le Boeing 747 : il faut réaliser un accotement anti-souffle de 7,5 mètres de part et d'autre de la piste et un nouveau balisage lumineux, non plus hors sol mais encastré. Car l'effet de souffle engendré par les réacteurs d'un 747 risque fort d'être fatal aux balises lumineuses hors sol. Le choix se porte donc sur des balises encastrées, beaucoup moins sensibles à l'effet de souffle. En avril 1976, l'aéroport de Tahiti-Faa'a est prêt et accueille les Boeing 747 de la PanAm.

Dix ans passent avant la réfection suivante. Entre temps, le balisage lumineux se refait une jeunesse en 1979. Il passe d'une alimentation parallèle à une alimentation en série, bien plus simple à gérer. Ce changement intervient cinq ans après le changement du balisage lumineux pour des raisons d'ordre budgétaire. Le balisage encastré, ainsi rénové, ne sera modifié que 22 ans plus tard, en 2001. Le basculement de l'ancien balisage lumineux au nouveau date de seulement quelques semaines.

Au début des années 80, le transfert de la SOMCAT en zone nord est envisagé pour plusieurs raisons : en zone sud, l'aérogare s'étend vers la SOMCAT et on se rappro-

che des distances réglementaires à ne pas dépasser entre un dépôt de kérosène et un établissement recevant du public. Le dépôt de la SOMCAT est alors à l'extrémité du parking actuel, en face de la zone fret. Par ailleurs, la SOMCAT exprime aussi le souhait d'augmenter sa capacité de stockage. Les deux perspectives de développement rapprochent irrémédiablement l'aérogare du dépôt de carburant. La solution retenue : déménager le dépôt en zone nord : la SOMCAT aura plus de place pour se développer et elle le fera à distance de l'aérogare plus acceptable. Les travaux débutent en 1983 et permettent de faire d'une pierre deux coups : un dépôt de carburant plus grand et plus éloigné de la zone publique. Le 2 mai 83, le trafic aérien est interrompu pendant 36 heures, afin de réaliser les travaux de traversée de piste des canalisations de la SOMCAT reliant le dépôt aux bouches d'avitaillement du parking gros porteurs et au poste de déchargement de kérosène, installé en zone sud, afin d'éviter aux camions de traverser la piste.

Le début des années 80 marque également l'observation de certaines dégradations sur la piste. Différentes auscultations sont menées dans les années qui suivent, et

aboutissent aux conclusions suivantes : 50 % de la couche de roulement se décolle. La réfection du revêtement est donc urgente. En 1989, après de longues études, la technique retenue est celle de la thermorégénération (voir encart ci-dessous). Autre chantier d'envergure autour de la piste de Faa'a : la nouvelle tour de contrôle, inaugurée le 16 juillet 1992. Une des difficultés majeures du chantier a été de prendre en compte le remblai instable de sables coralliens sur lequel devait être construit le bloc technique. Une question cruciale en période cyclonique où l'importante prise au vent de la tour peut lui être fatale. Le problème a été résolu par la mise en œuvre de fondations par 22 pieux de 71 cm de diamètre fichés à plus de 15 mètres de profondeur. Les travaux ont commencé en juin 1989 pour se terminer en décembre 1990. L'installation des équipements techniques a ensuite été réalisée d'avril 1991 à avril 1992, pour une mise en service le 18 mai 1992.

Depuis, les gros chantiers ont été celui de la route de contournement, qui se poursuit actuellement et le remplacement du balisage lumineux, terminé en décembre 2001.

La piste se fait faire un lifting : c'est la thermorégénération

Elle se décompose en plusieurs étapes :

- chauffage de l'enrobé en place à 130 degrés par des panneaux chauffants à rayonnement infrarouge, alimentés en propane, d'une dimension de 45 m²,
- acheminement par une vis sans fin de l'enrobé chaud dans un malaxeur,
- malaxage de l'enrobé chaud avec de l'enrobé neuf,
- pose de l'enrobé recyclé à l'arrière de la machine.

La vitesse de la machine peut varier entre un et trois mètres par minute. Lors de la durée des travaux, il a fallu respecter quatre contraintes importantes :

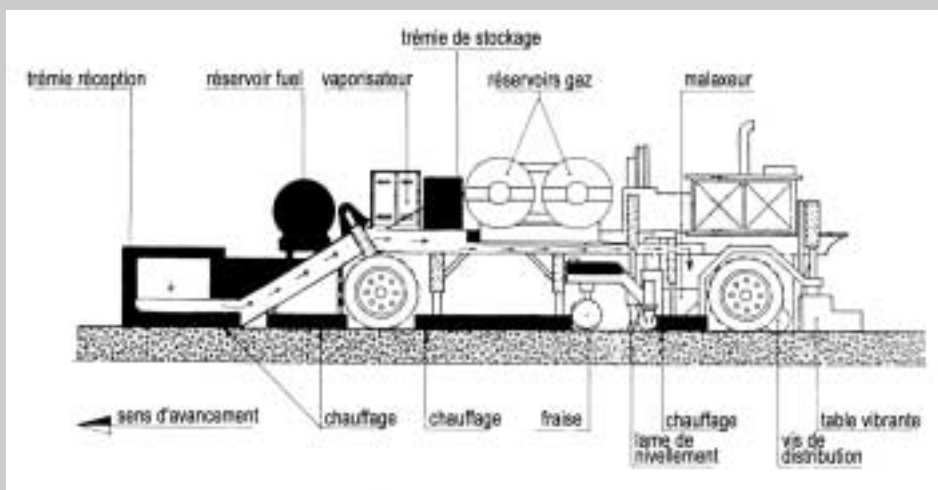
- laisser disponible la totalité de la piste pour les vols internationaux,
- laisser disponible pour les autres appareils une longueur de piste

suffisante à leur décollage et leur atterrissage,

- conserver en permanence l'accès aux aires de stationnement pour tous les avions,
- maintenir en permanence la route traversière opérationnelle.

La technique de la thermorégénération

présente plusieurs avantages : réaliser quatre opérations en une seule, et intégrer facilement des phases de travaux dans les créneaux laissés libres par le trafic aérien. La piste n'a pas connu de travaux de rénovation depuis, mais ils sont envisagés à moyen terme, en prévision de la venue de l'A380.



Tahiti-Faa'a côté futur

De nouveaux terminaux d'embarquement, une aérogare agrandie, une hélistation, etc. Les idées d'aménagement de la plate-forme aéroportuaire ne manquent pas. Si les quarante dernières années ont été synonymes de création pour la plate-forme, les prochaines décennies seront sans conteste sous le signe du changement.

Aujourd'hui, la priorité est donnée au développement des capacités d'accueil de l'aéroport. L'objectif à court terme : traiter simultanément trois gros porteurs. Il arrive déjà aujourd'hui que cela se produise, le samedi matin notamment. Si l'aire de stationnement semble suffire à les accueillir, l'aérogare est quant à elle sous-dimensionnée, en termes de traitement des passagers et des bagages. Dans un



La panneau d'Air Moorea pourrait bien pointer de l'autre côté, la compagnie locale étant susceptible de rejoindre Air Tahiti dans l'avenir.

futur proche, c'est le parking gros porteurs en Zone Sud qui sera agrandi, en raison de l'arrivée prochaine du second Airbus d'Air Tahiti Nui. Les travaux pourraient débuter dès l'ouverture de la route de contournement. En effet, cette ouverture coïncidera avec la fermeture de la route traversière. Ce qui libérera l'espace pour un poste de stationnement entre les

postes existants et Air Moorea. Cette opération ne devrait pas nécessiter de longs travaux.

Une fois ce chantier prioritaire terminé, les projets de développement de l'aérogare pourront peut-être se concrétiser (voir schéma ci-dessous).

Hypothèses de développement futur de la zone nord

- | | | |
|---|--------------------------------------|--|
| 1 : zone aviation générale | 4 : zones techniques du SEAC.PF | 7 : zone entretien gros porteurs + taxiway |
| 2 : zones d'activités hôtelières et nautiques | 5 : zones administratives du SEAC.PF | 8 : champs d'antennes |
| 3 : station météo | 6 : zone hydrocarbures | 9 : hélistation |



Un parking à étages bâti sur le parking actuel de l'aéroport pourrait être l'une des idées retenues dans l'avenir pour solutionner le problème du stationnement.

À l'ouest de la plate-forme, tout d'abord, les projets ne manquent pas. Le plus prioritaire demeurant le développement de l'aérogare domestique, avec à termes, le déménagement d'Air Moorea en zone Air Tahiti. Pour gagner de la place, le concessionnaire pourrait examiner avec la Base Aérienne 190 la possibilité d'un échange de terrains. L'aire de stationnement domestique pourrait en effet être agrandie à l'ouest, en échange de l'octroi d'une bande de terrain attenante aux limites nord de la base. Cette opportunité envisagée à l'heure actuelle permettrait de supprimer une bretelle d'accès à la piste, celle d'Air Moorea, et de n'en conserver qu'une. Le parking voiture est également au centre des attentions. Plusieurs fois par semaine, les véhicules envahissent littéralement les abords de l'aéroport et montent bien que le parking est sous-dimensionné. Deux solutions sont alors envisageables : construire un parking à étages sur le parking actuel ou agrandir le parking à l'ouest. Ce projet se ferait au prix d'acquisitions foncières, dans la zone enclavée située entre le parking actuel et le commissariat d'Air Tahiti. Enfin, à plus long terme, une voie de circulation gros porteurs, parallèle à la piste, devrait voir le jour entre le parking avion militaire et le seuil 04, côté Beachcomber. Cette voie présenterait l'avantage de libérer la piste des temps de roulage et ainsi d'augmenter la capacité de l'aéroport. Elle exigerait toutefois le déplacement de certaines antennes de radio-navigation de l'autre côté de la piste. Cette hypothèse a d'ores et déjà été prévue dans le tracé de l'actuelle route de contournement.

En zone Nord, l'aéroport pourrait bien avoir dans dix ans un visage très différent. La zone d'aviation générale où se trouvent les aéroclubs devrait accueillir à terme un poste supplémentaire de stationnement



occasionnel pour gros porteurs. Une zone d'accueil unique pour tous les acteurs et visiteurs de la zone devrait également voir le jour. C'est également en zone nord que le service d'Etat de l'Aviation civile a vocation à se regrouper dans les années à venir. Trois nouveaux bâtiments pourraient ainsi voir le jour au nord et à l'est de la tour de contrôle. Ainsi, les services administratifs et navigation aérienne rejoindraient le service de l'infrastructure. Météo France rejoindrait également l'Aviation civile et déménagerait sa station de relevés météo, actuellement derrière l'aéroclub UTA. La zone des hydrocarbures connaîtra lui aussi des évolutions notables. Les capacités de dépôt sont actuellement de 2 600 m³. Elles devraient être portées à 11 000 m³, faisant ainsi passer les réserves aéroportuaires de huit à trente jours d'autonomie. Une aire d'accueil de barges sera également aménagée afin de mettre en place un système d'approvisionnement par barge en provenance directe des dépôts de carburant du Motu Uta.

Une hélistation pourrait également voir le jour en zone nord. Actuellement, les hélicoptères décollent et atterrissent sur la piste. Certes, le trafic n'est pas très important, mais il demeure gênant, notamment à cause de leur faible vitesse d'approche. La nouvelle hélistation serait construite sur une partie remblayée du platier, en face des hangars d'Air Moorea. Installée à cet endroit, elle présenterait le double avantage de libérer la piste et d'éloigner les nuisances sonores des riverains. Quant au champ d'antennes situées actuellement à Vaitupa en face de la Base, il a vocation à déménager. Il est prévu qu'elles soient installées à proximité de la zone des hydrocarbures, côté ouest.

Un rapport commandé par la SETIL à ADP (Aéroports de Paris) préconise par ailleurs la création de nouveaux terminaux internationaux en lieu et place des bâtiments actuels de la SETIL, de l'Aviation civile et d'Air Moorea. Ce projet devrait rester encore longtemps dans les cartons, De tels aménagements ne sont rentables qu'à partir d'un certain trafic. Un trafic que Tahiti ne devrait pas connaître avant dix ans, selon la direction générale de l'Aviation civile. Un délai qui pourrait même être supérieur, l'étude datant d'avant les attentats du 11 septembre 2001.

Une hélistation pourrait voir le jour en Zone Nord, afin d'éviter que les hélicoptères ralentissent le trafic en atterrissant sur la piste.



Enfin et non des moindres, le projet de la SETIL, qui envisageait d'implanter deux hôtels en Zone Nord : un hôtel de luxe et un de standing inférieur. Mais ce projet est mis en attente pour le moment, en raison de la conjoncture du transport aérien international et des problèmes de cohabitation avec les activités aéroportuaires implantées en Zone Nord.

Renouvellement de la concession des aéroports de Tahiti-Faa'a, Raiatea, Bora-Bora et Rangiroa : un nouvel AOT.

La concession aéroportuaire des quatre aérodromes d'Etat de Polynésie Française doit être renouvelée prochainement. Candidate à sa propre succession, la SETIL Aéroports a présenté son dossier de candidature aux autorités compétentes. En attendant l'issue de l'instruction du dossier, un nouvel AOT de six mois a été octroyé à la SETIL Aéroports.

La concession aéroportuaire s'est achevée en juin 2001, après une durée initiale de trente ans, prorogée trois fois en Conseil d'Etat :

- pour une première période de 2 ans, du 1er janvier 1997 au 31 décembre 1998,
- pour une deuxième période de 2 ans, du 1er janvier 1999 au 31 décembre 2000,
- pour une troisième période, plus brève (six mois), du 1er janvier au 30 juin 2001.

Enfin, une période supplémentaire de six mois, jusqu'au 31 décembre 2001, a fait l'objet d'une convention d'AOT.

La nouvelle concession concernera bien entendu les quatre aéroports d'Etat (Tahiti-Faa'a, Raiatea, Bora-Bora et Rangiroa), mais aussi, dans une certaine mesure, l'aérodrome de Hao. En effet, depuis l'ouverture à la circulation aérienne publique de cet ancien aérodrome militaire (30 juin 2000), une possibilité de piste de secours a été offerte aux avions gros porteurs qui desservent l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

Les principales caractéristiques de la nouvelle concession, déterminées par la DGAC après concertation avec les représentants nationaux des organismes gestionnaires et ceux des compagnies aériennes, sont les suivantes :

- évolution de la structure du gestionnaire vers une entité spécialisée dans la gestion aéroportuaire, associant éventuellement de nouveaux partenaires,
- application du nouveau cahier des charges de 1997 mis au point par la DGAC (exploitation aux frais et risques des concessionnaires, responsabilités accrues...),

- assiette de la concession : les quatre aérodromes d'Etat, avec une participation à l'entretien de l'aérodrome de HAO,

- durée de la concession : très faible (5 à 10 ans) en comparaison des durées précédemment acquises aux gestionnaires d'aérodromes (une trentaine d'années), et ce pour tenir compte de la vaste réforme en cours en métropole, à l'issue de laquelle les cartes devront vraisemblablement être à nouveau redistribuées,

- le dossier de renouvellement présenté par la SETIL comprendra un plan de développement des aéroports ainsi que des simulations financières sur la durée de la concession mettant en évidence l'équilibre de sa gestion prévisionnelle sur la période considérée (notamment ses ressources, ses capacités d'autofinancement, les besoins éventuels en subventions et le recours à l'emprunt),

- la SETIL a accepté le principe d'un plan financier « glissant » sur cinq ans, dit « plan à cinq ans », qui, une fois approuvé par l'autorité de tutelle selon une fréquence vraisemblablement annuelle, permettra d'alléger le contrôle effectué sur les opérations du concessionnaire ne dépassant pas un certain montant,

- les audits ont démontré la faiblesse du niveau de redevances de la concession. Nettement plus élevés que ceux pratiqués dans la zone du Pacifique, les taux de redevances aéronautiques de Tahiti-Faa'a sont cependant particulièrement bas en comparaison de ceux de l'outre-mer français.

- pour le maintien à niveau de l'activité actuelle, le volume minimal d'investissements a été estimé, en concertation avec le SEAC.PF, à 5 147 millions CFP (283 millions FF) sur la durée de 10 ans de la concession. Ce volume d'investissements est considéré comme le plancher en dessous duquel la concession verrait ses équipements en infrastructures de base mis en péril. Ce volume minimal comprend :

- l'achèvement des travaux de la route de

contournement,

- la réfection du balisage lumineux des 3 aérodromes extérieurs (celui de Tahiti-Faa'a vient d'être refait),
- le contrôle de bagages de soute à 100 %,
- la réfection des pistes de la concession (revêtement),
- l'accueil du 3ème vol simultané, gros porteur à Faa'a,
- l'aménagement des aires de trafic et de manœuvre.

Les attentes exprimées par le concédant sont les suivantes :

- une structure dédiée à la gestion aéroportuaire (d'où la scission de la SETIL en deux entités distinctes : la SETIL Aéroports et la SAGEP),

- la réalisation de la route de contournement de la piste de l'aéroport de Tahiti-Faa'a, ainsi que la libération de la bande dégagée,

- le respect du cahier des charges défini par le décret n° 97-547 du 29 mai 1997, modifié par le décret n° 99-780 du 06/09/99,

- la « bancabilité » de la nouvelle structure, et notamment la nécessité pour la SETIL d'obtenir des possibilités de garantie sur ses futurs emprunts, compte tenu de l'évolution du cahier des charges et de la spécificité du concessionnaire polynésien qui ne bénéficie pas des mêmes possibilités que les Chambres de Commerce et d'Industrie métropolitaines,

- l'accroissement du professionnalisme des équipes du concessionnaire, dont les faiblesses ont été mises en évidence.

Un certain nombre de faiblesses sont en effet à déplorer dans la structure de l'actuel gestionnaire : les déficiences constatées dans l'exploitation et le management d'une part, l'absence de comptabilité analytique et l'insuffisance du contrôle de gestion actuel d'autre part en constituent les principaux points faibles. Demeure également le problème de la garantie des emprunts, non encore résolu. Aussi, ce dossier fait-il l'objet d'un examen long et attentif de la part des services compétents du concédant.

Tahiti-Faa'a : 40 ans d'évènements

- 1957** - 15 mai : décision à Paris de créer un aéroport international à Papeete,
- Ouverture de l'aérogare du Motu Tahiri pour les passagers d'hydravions.
- 1958** - 12 décembre : l'aéroport de Tahiti est déclaré d'utilité publique.
- 1959** - Mai : début des travaux de la piste.
- 1960** - 6 mai : premier atterrissage sur la piste de Faa'a : un DC 7 de la TAI.
- 1961** - 4 mai : inauguration de l'aéroport de Tahiti Faa'a et création de la SETIL.
- 1962** - Augmentation des fréquences de vol de la TAI.
- 1963** - UTA naît de la fusion entre la TAI et l'UAT, l'Union des Transports Aériens
- 7 juin : premier Tahiti-Paris, via Los Angeles par UTA-Air France.
- 1964** - Inauguration des premiers locaux de l'aérogare de Faa'a,
- Naissance du Centre d'Expérimentations du Pacifique.
- 1965** - Mise en service de la tour de contrôle,
- La TEAL devient Air New Zealand.
- 1966** - Premiers tirs nucléaires de l'histoire polynésienne.
- 6 septembre : Charles de Gaulle atterrit à Faa'a,
- Concession des aéroports octroyée à la SETIL.
- 1967** - Création d'Air Moorea par Georges Ravel.
- 1968** - 2 janvier : premier vol commercial Santiago - Pâques - Tahiti par LanChile,
- 23 avril : création d'Air Tahiti par Marcel Lejeune.
- 1970** - Le RAI devient Air Polynésie, filiale d'UTA
- 1971** - 3 décembre : création de la ligne régulière Chili - Tahiti, par LanChile.
- 1972** - Agrandissement de l'aérogare principale, par la création d'une aile Ouest.
- 1973** - 3 avril : Air France ouvre la ligne Lima - Papeete - Tokyo,
- 6 avril : premier vol régulier Papeete - Vancouver par Qantas,
- 22 juillet : un B 707 de la PanAm s'abîme en mer après son décollage,
- 4 décembre : premier vol Rarotonga - Papeete par Air New Zealand
- 1974** - Les lignes Paris - Papeete se font désormais depuis Roissy
- 31 mai : arrivée du premier Boeing 747 de World Airways (vols charters).
- 1975** - 7 décembre : premier vol Papeete - Dallas via Hawaii de la PanAm.
- 1976** - 29 mars : interruption des vols Qantas.
- Août : arrivée du premier des trois Caravelle de l'Armée de l'Air.
- 1977** - Air France se retire de Polynésie.
- 1979** - Octobre : la compagnie américaine PanAm quitte la Polynésie
- Visite du Président Giscard d'Estaing
- 1981** - Retour à Faa'a de la Qantas en Boeing 747.
- 1983** - Création de la compagnie Air Calédonie International (Air Calin)
- 1985** - 30 juillet : atterrissage du premier vol Hawaiian Airlines - UTA,
- 30 octobre : Transamerica achemine deux fois par semaine les croisiéristes du Liberty (American Hawaii Cruise).
- 1986** - Retour d'Air France à Tahiti , après près de dix ans d'absence,
- Premier vol de Continental Airlines : Los Angeles - Papeete - Auckland,
- Premier vol charter de Minerve, via San Francisco.
- UTA assure la desserte Papeete - Paris, via San Francisco
- 1987** - Naissance d'Air Tahiti (ex-Air Polynésie) et d'Air Moorea (ex-Air Tahiti)
- 20 janvier : Air Tahiti reçoit livraison de son premier ATR
- Le Liberty (AHC) quitte la Polynésie, fin des charters People Express.
- 1988** - Le trafic global de l'aéroport de Tahiti dépasse un million de passagers,
- Arrivée des premiers 747 charters de All Nippon Airways.
- 1989** - La compagnie charter Minerve fusionne avec AOM,
- 1 mai : Air France réouvre la ligne hebdomadaire Papeete - Tokyo,
- Décembre : première liaison Nouméa - Wallis - Papeete par Air Calin,
- Continental Airlines abandonne ses dessertes transpacifiques.
- 1990** - Mai : visite du Président François Mitterrand
- 1991** - 18 avril : accident du Dornier 228 d'Air Tahiti à Nuku Hiva.
- 1992** - 18 mai : mise en service de la nouvelle tour de contrôle à Faa'a.
- Premier vol de Corsair sur Papeete,
- UTA, absorbée par Air France, disparaît des cieux polynésiens.
- 1993** - 25 septembre : premier Airbus A340 d'Air France à Tahiti.
- 1994** - Le B 747 d'Air France, sorti de la piste en septembre 93, reprend ses vols après quatre mois et demi d'immobilisation.
- 1995** - Départ du dernier Caravelle de l'Armée de l'Air,
- Septembre : émeutes, l'aérogare est saccagée et incendiée.
- 1996** - Création d'Air Archipels, filiale d'Air Tahiti et chargée des Evasans,
- Décembre : annonce officielle du projet de création de Tahiti Airlines.
- 1998** - Novembre : arrivée et mise en exploitation de l'A 340 d'Air Tahiti Nui,
- Air Tahiti Nui reprend la desserte de Tokyo abandonnée par Air France.
- 1999** - Début du grand chantier de la route de contournement.
- Hawaiian Airlines achemine les croisiéristes des Renaissances, à raison de six charters tous les dix jours.
- Wanair, qui existe depuis 1978, obtient l'autorisation d'exploiter.
- 2000** - Départ de Qantas après 37 ans de présence à Tahiti. Polynesian Airlines met en place deux rotations par semaine sur Auckland.
- 2001** - 11 septembre : attentats de New York. Les appareils à destination de Los Angeles restent au sol plusieurs jours.
- Hawaiian Airlines cesse ses quatre vols charters décennaires, suite à la faillite de Renaissance Cruises.
- Construction et mise en route du nouveau balisage lumineux de la piste.