

Décision du Tribunal administratif n° 2300283 du 14 mai 2024

Tribunal administratif de Polynésie française

1ère Chambre

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire, enregistrés les 29 juin et 30 octobre 2023, la société Boyer, représentée par la Selarl Centaure Avocats, demande au tribunal dans le dernier état de ses écritures :

1°) de constater l'invalidité du décompte général du marché de travaux de réaménagement du poste 1 au port de Vaiare (Ile de Moorea) du 9 décembre 2022 établi par le Port autonome de Papeete et notifié le 12 décembre suivant ainsi que le certificat de service fait n° 6, ensemble la décision de rejet du mémoire en réclamation contestant ledit décompte et ledit certificat, ainsi que le courrier du Port autonome de Papeete du 2 février 2023 et les documents l'accompagnant ;

2°) de réformer le décompte général dudit marché ainsi notifié et le certificat de service fait n° 6, ensemble le courrier susvisé du 2 février 2023 et les documents qui l'accompagnent ;

3°) de constater le caractère infondé et irrégulier des pénalités infligées à la société Boyer et de la décharger de ces pénalités ou, à tout le moins, de les moduler à hauteur maximale de 1 F CFP ;

4°) de fixer le montant du décompte pour le marché de travaux de réaménagement du poste 1 au port de Vaiare à la somme totale, sauf à parfaire en prix de base, à 420 602 070 F CFP HT (soit 477 970 567 F CFP TTC) ;

5°) de fixer, compte tenu des sommes acquittées par la maîtrise d'ouvrage lors de l'exécution du marché, le solde du marché à la somme de 239 596 106 F CFP HT (soit 273 433 828 F CFP TTC) en sa faveur ;

6°) de condamner le Port autonome de Papeete à lui payer ladite somme de 239 596 106 F CFP HT (soit 273 433 828 F CFP TTC), augmentée, à compter du 4 janvier 2023, des intérêts moratoires capitalisés ;

7°) de " juger " que les sommes dues par le Port autonome de Papeete porteront intérêts moratoires au taux légal en vigueur à la date du 4 janvier 2023, majoré de deux points de pourcentage (article A. 411-6 du code polynésien des marchés publics) et qu'ils feront l'objet d'une capitalisation annuelle jusqu'au paiement complet ;

8°) de mettre à la charge du Port autonome de Papeete la somme de 600 000 F CFP au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- son recours est recevable ;

En ce qui concerne les surcoûts " liés à l'attente entre la fin du quai Piti et le démarrage du quai Toru " :

- elle a subi des difficultés indépendantes de sa volonté lesquelles ont eu un impact direct sur les délais d'exécution et ont induit d'importants frais ; le basculement du navire " Terevau " sur le quai Piti, afin de libérer l'emprise des travaux du quai Toru, qui était prévu le 22 novembre 2021, n'a finalement eu lieu que très tardivement, soit le 25 février 2022 ; à la suite des retards successifs de basculement de ce navire, un décalage de 58 jours d'attente est à déplorer pendant lesquels des moyens significatifs de la société Boyer en matériels ont été immobilisés en pure perte et n'ont pas pu être réemployés sur

d'autres chantiers et n'ont pas davantage pu être réemployés auprès d'autres opérateurs dans le cadre d'actes de location auprès d'autres entreprises ; la présence de ses moyens sur le chantier a pu être constatée contradictoirement dans le cadre des comptes-rendus de réunion ; cette situation, par un manque d'anticipation, est constitutive d'une faute de la part du maître d'ouvrage qui s'est contractuellement engagé à mettre à disposition le quai nécessaire à la réalisation des travaux et implique l'indemnisation de son entier préjudice ; le Port autonome de Papeete, en sa seule qualité de maître d'ouvrage et en vertu des relations contractuelles établies entre les parties, devait ainsi faire en sorte, et sans pouvoir utilement invoquer le fait d'un tiers exonérateur de responsabilité, que le terrain d'assiette de l'ouvrage à réaliser fût disponible et accessible en vue de permettre l'exécution du marché dans les délais prévus ; le maître d'ouvrage devait par ailleurs mettre en œuvre les voies de droit à sa disposition pour libérer les emprises des travaux ; en tout état de cause, même en l'absence de faute du maître d'ouvrage, cette situation induit une indemnisation dès lors qu'elle vaut ajournement des travaux ou qu'elle peut encore s'analyser comme une prestation supplémentaire ouvrant droit à rémunération au bénéfice du titulaire " (prix nouveaux) " ;

- ce préjudice peut être évalué à la somme de 122 148 000 F CFP HT correspondant à 58 jours d'immobilisation au titre de " l'indemnisation d'attente suite au refus du Terevau de changer de quai " ;

En ce qui concerne les surcoûts " liés aux problèmes de définition et de conception du marché " :

- des difficultés de stabilité des ouvrages qui ne lui étaient pas imputables ont été détectées par le sous-traitant, la société Best Pacific, le 22 février 2021 ; le changement du CCTP en mars 2021, en raison des problèmes de définition et de conception du marché, a permis de poursuivre le chantier nécessaire à l'arrivée du nouveau Terevau, mais a eu un impact considérable sur le planning et a conduit à l'impossibilité de réaliser le quai Piti avant le 1er avril 2021 ; cette situation a conduit le Port autonome de Papeete à décider de la réalisation d'un ouvrage provisoire pour faire accoster le Terevau dont le maître d'ouvrage a précisé qu'il " fera " l'objet d'un " prix provisoire " ; la nécessité de cet ouvrage n'est due qu'en raison des fautes de l'administration tenant à la définition et à la conception même du marché ; cet ouvrage et équipements provisoires ont été quantifiés et intégrés dans les " atterrissages financiers " et les demandes de mises en forme de l'avenant n° 1 de novembre 2021 et janvier 2022, ainsi que dans le projet de décompte final ; à tout le moins, cela peut s'analyser comme une prestation supplémentaire ouvrant droit à rémunération au bénéfice du titulaire (prix nouveaux) ; elle est fondée à être indemnisée du poste correspondant notamment au non-règlement des prestations relatives à la réalisation de l'ouvrage provisoire décidé par le Port autonome de Papeete, sur le fondement du régime des travaux supplémentaires ; elle sollicite ainsi un montant de 26 057 670 F CFP HT, soit 29 445 167 F CFP TTC au titre de la réalisation de cet ouvrage provisoire et non plus le montant de 12 375 100 F CFP HT initialement proposé par elle au maître d'ouvrage dans le cadre d'une démarche amiable ; le chiffre total de 26 057 670 F CFP HT intègre d'ailleurs déjà une moins-value de 1 040 030 F CFP pour tenir compte de l'absence de travaux de nuit et doit être augmenté de la TVA au taux en vigueur et de la taxe CPS et des intérêts moratoires capitalisés ;

En ce qui concerne les travaux supplémentaires non pris en compte par le Port autonome de Papeete :

- le Port autonome de Papeete a accepté de rémunérer certains éléments des prix nouveaux présentés dans le cadre de la présente instance ; doivent également être pris en compte les montants de 1 220 700 et 255 000 F CFP au titre respectivement du coût des études d'exécution ayant permis de trouver une solution et de mettre en place des opercules d'acier et de la rehausse de la passerelle existante, qui n'était pas prévue au marché ; au titre de ces travaux supplémentaires non pris en compte, elle sollicite au total le paiement d'une somme de 6 985 850 F CFP HT, soit 7 894 011 F CFP TTC, augmentée de la taxe CPS ;

En ce qui concerne les montants figurant dans le tableau de situation de travaux joint au décompte général :

- outre le fait que ce tableau ne tient pas compte des travaux supplémentaires, certaines lignes contiennent des valeurs moins importantes que celles effectivement visées dans la situation n° 6 et finale faisant partie du projet de décompte final de la société Boyer ; il convient de retenir les valeurs les plus importantes visées dans ladite situation, par rapport à celles retenues, sans aucune justification et explication, par le Port autonome de Papeete ;

En ce qui concerne les pénalités :

- les pénalités appliquées pour un " montant astronomique " de 26 201 294 F CFP au seul motif d'un " retard " sont inapplicables ;

- le Port autonome de Papeete a nécessairement renoncé à l'application des pénalités de retard, au moins jusqu'au 5 août 2022, en acceptant des prolongations de délai à plusieurs reprises et en sollicitant de nouveaux plannings, par les ordres de service de prolongation n° 226, 174 et 191 ;

- le Port autonome de Papeete ne justifie pas du bien-fondé des pénalités infligées ; il se borne à en indiquer le montant dans son décompte général, sans préciser leur point de départ ni leur modalités de décompte ; les détails du calcul des pénalités produits tardivement dans la présente instance dans un tableau font apparaître plusieurs erreurs ; en effet, ce tableau ne tient pas compte de 4 jours d'intempéries ; il prend en compte de manière erronée 17 jours de pénalités, se rapportant à la période de préparation, alors même que cette date de période de préparation n'a pas été correctement définie par le Port autonome de Papeete, conformément aux exigences de l'article 19.1 du CCAP ; ce même tableau prend nécessairement comme date de commencement des travaux celle du 16 juillet 2021 visée dans l'ordre de service n° 136 alors que le Port autonome de Papeete élude le fait que cet ordre de service ne lui a été notifié que 21 jours plus tard, soit le 6 août 2021, ce qui implique une application injustifiée de 21 jours de pénalités sur la période d'exécution des travaux ;

- les pénalités retenues sont irrégulières du fait de l'absence de mise en demeure préalable à leur application ; l'article 20.1 du CCAP ne prévoit pas expressément que les pénalités de retard peuvent être infligées sans mise en demeure préalable ; le principe est qu'en l'absence de dispense expresse, une mise en demeure est obligatoire ; l'article 20.1.1 du CCAG Travaux, invoqué sur ce point par le Port autonome de Papeete, n'a pas vocation à s'appliquer au présent marché ;

- en tout état de cause, les retards invoqués ne lui sont pas imputables ; ces retards sont dus aux fautes du Port autonome de Papeete concernant notamment la mise à disposition tardive du quai ainsi que des

défaillances dans la définition et la conception même du marché entraînant un report de réalisation des travaux, ce qui exclut radicalement l'instauration de pénalités, dont l'application n'est d'ailleurs, par principe, jamais obligatoire ; s'ajoutent à cela, les effets de la crise de la Covid-19 qui ont lourdement impacté l'exécution du marché et la durée d'exécution des prestations ; les modifications et travaux nouveaux ont conduit à devoir s'approvisionner en cours d'exécution, impliquant ainsi un rallongement des délais, ce d'autant plus que ces approvisionnements ont dû être effectués en pleine crise sanitaire (acheminement de plus d'une centaine de tubes pour réaliser l'ouvrage provisoire avec un apport de 47 mètres cubes de béton et des ferrallages en inox) ; des travaux supplémentaires, dont la destruction d'un massif de défense dont le Port autonome de Papeete est redevable, ont conduit à retarder l'entreprise pour la réalisation des autres travaux qui étaient initialement prévus au marché et à bouleverser l'organisation et le planning de ces travaux ; l'application de pénalités pour retard est d'autant plus inconcevable que le chantier a eu lieu, comme déjà indiqué, en pleine crise de la Covid-19 générant une désorganisation de l'entreprise, des retards d'approvisionnement et un surcroît de travail lors des périodes de reprise d'activité ; une circulaire n° 1768PR du 18 mars 2020 a d'ailleurs rappelé que la crise sanitaire était constitutive d'un cas de " force majeure " ; dans ce contexte, les indécisions du maître d'ouvrage ont notamment eu une incidence sur l'approvisionnement des palplanches, nécessaires à la réalisation du marché ;

- plus subsidiairement, le montant des pénalités de retard est manifestement excessif ; le montant total précité de 26 201 294 F CFP représente plus de 11,08 % du montant du décompte arrêté par le Port autonome de Papeete ; le montant journalier des pénalités, soit 1/2000ème du montant du marché, revêt lui-même un caractère manifestement excessif dans la mesure où il atteint la somme de 135 758 F CFP par jour de retard ; le montant des pénalités est également disproportionné au regard des problèmes de définition et de conception du marché, de mise à disposition du quai litigieux, de la crise sanitaire mondiale et de son plein investissement dans la résolution des problèmes rencontrés dont elle n'était pas responsable, alors que la réception de l'ouvrage a été prononcée sans aucune difficulté et avec des réserves mineures ; à tout le moins,

- si la décharge n'était pas prononcée, la juridiction devrait très substantiellement moduler à la baisse les pénalités mises à sa charge sans dépasser la somme symbolique de 1 F CFP.

Par des mémoires en défense enregistrés les 25 septembre et 8 décembre 2023, le Port autonome de Papeete conclut au rejet de la requête.

Il fait valoir, à titre principal, que la requête est irrecevable dès lors que le recours est mal dirigé contre une décision inexistante, qu'il a notifié à la société requérante un nouveau décompte final, le 2 février 2023 et que le présent recours est irrecevable en ce qu'il est forclos dès lors qu'il intervient après le délai de deux mois à la suite du refus implicite né le 16 juillet 2023, et, subsidiairement sur le fond, qu'aucun des moyens soulevés par la société Boyer n'est fondé.

Par une ordonnance du 11 décembre 2023, la clôture de l'instruction a été fixée au 5 janvier 2024 à 11h00 (heure locale).

Vu :

- la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 ;
- le code polynésien des marchés publics ;
- le code de justice administrative ;

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. Graboy-Grobescio,
- les conclusions de Mme Theulier de Saint-Germain, rapporteure publique,
- les observations de Me Blanchard représentant la société Boyer et celles de Mme B pour le Port autonome de Papeete.

Une note en délibéré présentée pour le Port autonome de Papeete a été enregistrée le 3 mai 2024.

Considérant ce qui suit :

1. Par un avis d'appel public à la concurrence n° 2020/28 du 13 novembre 2020, le Port autonome de Papeete a lancé une procédure d'appel d'offres ouvert en vue de l'attribution d'un marché public à tranches concernant les travaux de réaménagement du poste 1 au port de Vaiare à Moorea. L'avis d'attribution du marché, publié le 22 janvier 2021, a indiqué que ce marché, notifié le 5 janvier 2021, a été attribué à la société Boyer. Par ordre de service n° 136 du 6 août 2021, le titulaire du marché a été invité à recevoir la notification de la fin de la période de préparation des travaux au 15 juillet 2021, la date de démarrage des travaux ayant été fixée au 16 juillet suivant. La réception des ouvrages a été prononcée avec une date d'effet au 2 septembre 2022, avec des réserves. Le 9 décembre 2022, le directeur général du Port autonome de Papeete a attesté que les prestations relatives au marché susmentionné, fournies par la société Boyer, avaient été réalisées et avaient fait l'objet d'un certificat de service fait n° 6 et final. Par courrier du 6 décembre 2022, la société requérante a produit au Port autonome de Papeete un projet de décompte final d'un montant de 273 433 828 F CFP TTC. Le 12 décembre 2022, le directeur général du Port autonome de Papeete a signé un projet de décompte final d'un montant de 236 422 206 HT F CFP. Le 3 janvier 2023, la société Boyer a adressé au maître d'ouvrage un mémoire en réclamation portant contestation du montant des sommes arrêtées par le décompte général du marché et, notamment, refus de signer ledit décompte général ainsi que le certificat de service fait n° 6. Par un courrier du 2 février 2023, la société requérante a été informée par l'autorité administrative compétente du rejet de sa demande de paiement au titre de frais d'immobilisation, de la prise en charge de la réalisation d'un ouvrage d'accostage provisoire, et des travaux supplémentaires ainsi que du maintien de l'application des pénalités de retard, de la transmission du projet de certificat de service fait n° 6 et final bis. Un nouveau projet de décompte final en date du 2 février 2023 d'un montant de 254 844 426 F CFP HT a dès lors été notifié à la société requérante. En l'absence de réponse favorable à l'ensemble de ses réclamations, la société Boyer a formé la présente requête tendant notamment à ce que le tribunal fixe le montant du décompte pour le marché en litige à la somme totale de 420 602 070 F CFP HT et à ce que le solde de ce marché soit fixé à la somme de 239 596 106 F CFP HT.

Sur les fins de non-recevoir opposées en défense par le Port autonome de Papeete :

2. D'une part, le Port autonome de Papeete fait valoir qu'un nouveau décompte final d'un montant de 254 844 426 F CFP HT a été notifié, le 2 février 2023, à la société Boyer ramenant le montant des sommes à déduire au titre des pénalités de retard à 18 055 814 F CFP HT et que si la société requérante a estimé qu'une décision implicite de rejet était née du silence gardé par le maître d'ouvrage à la suite de son mémoire en réclamation du 3 janvier 2023, le recours de la société Boyer contre cette même décision est mal dirigé en ce qu'il vise une décision en réalité inexistante. D'autre part, il fait valoir également que le présent recours est irrecevable en ce qu'il est forclos dès lors qu'il intervient après le délai de deux mois à la suite du refus implicite né le 16 juillet 2023 postérieurement à la formation d'un second mémoire en réclamation. Toutefois, si la société Boyer attaque la décision de rejet du mémoire en réclamation précité contestant le décompte général du marché de travaux de réaménagement du poste 1 au port de Vaiare (Ile de Moorea) du 9 décembre 2022 établi par le Port autonome de Papeete et notifié le 12 décembre alors qu'une décision expresse est intervenue, celle-ci, doit être regardée, au principal, comme demandant la réforme du décompte général du marché en litige à la suite de son recours en réclamation du 4 janvier 2023. Dans ces conditions, les fins de non-recevoir opposées en défense par le Port autonome de Papeete doivent être écartées.

Sur le règlement financier du marché et la responsabilité du Port autonome de Papeete :

3. Aux termes des stipulations de l'article 19.1.1 du CCAG Travaux applicable au présent marché : " Le délai d'exécution du marché comprend la période de préparation définie à l'article 28.1 et le délai d'exécution des travaux défini ci-dessous. Un ordre de service de l'autorité compétente précise la date à partir de laquelle démarre la période de préparation. / Le délai d'exécution des travaux est celui imparti pour la réalisation des travaux incombant au titulaire, y compris le repliement des installations de chantier et la remise en état des terrains et des lieux. Un ordre de service de l'autorité compétente précise la date à partir de laquelle démarre le délai d'exécution des travaux. / En dehors des cas de tranches conditionnelles, le titulaire ne peut se prévaloir d'aucun préjudice si la date, fixée par ordre de service, pour le début de la période de préparation lorsqu'il en existe une, ou de début d'exécution des travaux n'est pas postérieure de plus de six mois à celle de la notification du marché. ". L'article 19.2.1 de ce même document précise qu'" en dehors des cas prévus aux articles 19.2.2 et 19.2.3, la prolongation du délai d'exécution ne peut résulter que d'un avenant. ". Aux termes de l'article 19.2.2 du CCAG précité : " Une prolongation du délai de réalisation de l'ensemble des travaux ou d'une ou plusieurs tranches de travaux ou le report du débit des travaux peut être justifié par : - un changement du montant des travaux ou une modification de l'importance de certaines natures d'ouvrages ; - une substitution d'ouvrages différents aux ouvrages initialement prévus ; - une rencontre de difficultés imprévues au cours du chantier ; - un ajournement de travaux décidé par l'autorité compétente ; - un retard dans l'exécution d'opérations préliminaires qui sont la charge du maître de l'ouvrage ou de travaux préalables qui font l'objet d'un autre marché. / L'importance de la prolongation ou du report est proposée par le maître d'œuvre après avis du titulaire, et décidée par l'autorité compétente qui la notifie au titulaire. ".

En ce qui concerne les surcoûts " liés à l'attente entre la fin du quai Piti et le démarrage du quai Toru " :

4. Aux termes de l'article 1.06.3 du cahier des clauses techniques particulières (CCTP) applicable au présent marché : " Le poste d'amarrage du Terevau Toru comprend une plateforme en béton armé d'une surface de 472 m² environ et 2 ducs A neufs équipés de passerelles métalliques. / Pendant les travaux de la présente phase, le navire Terevau s'amarrera provisoirement au poste du Terevau Piti. / Le poste d'amarrage est constitué : - d'une dalle et des poutres en béton armé appuyée des pieux métalliques, l'interface se faisant par des caissons et des bouchons en béton armé. - d'un rideau de palplanches métalliques à l'arrière de la plateforme. - d'un rideau de palplanches métalliques auto-stable le long d'une partie du littoral Ouest. / les travaux à réaliser comprennent, de manière non exhaustive : - l'étude de niveau exécution du quai. - la dépose soignée de protection des berges en gabions sur le périmètre de la plateforme à créer () ".

5. Par un ordre de service n° 174 du 23 septembre 2021, le délai d'exécution du marché en litige a été prolongé de 17 semaines et 1 jour et, par un ordre de service n° 191 du 30 septembre suivant, la société Boyer a reçu notification d'une décision portant prolongation du délai de préparation de 17 semaines et 1 jour et du délai d'exécution des travaux de 4 semaines. A la suite de l'ordre de service n° 191 précité, la nouvelle date de fin de travaux a ainsi été fixée au 14 mars 2022, les travaux prévus au marché n'ayant été réceptionnés que le 2 septembre 2022.

6. En l'espèce, le " basculement " du navire Terevau sur le quai Piti, afin de libérer l'emprise des travaux du quai Toru, n'a eu lieu que le 25 février 2022 au lieu du 10 décembre 2021. La société Boyer précise qu'à la suite de ce retard, ses moyens ont été indûment immobilisés en pure perte pendant 58 jours. Il résulte de l'instruction que les difficultés qu'elle a rencontrées ayant conduit à l'interruption du chantier sont directement imputables à une faute du maître d'ouvrage qui était tenu contractuellement, en cette qualité, d'assurer à l'entreprise bénéficiaire la mise à disposition du quai dans les délais prévus, sans que le maître d'ouvrage puisse s'exonérer de sa propre responsabilité au motif d'un refus des armateurs du navire Terevau de déplacer ce bateau sur le quai Piti.

7. Il résulte également de l'instruction que les moyens matériels immobilisés sont constitués d'une barge et ses annexes, de deux grues, un PTC, un guide de battage, un compresseur, un poste d'oxycoupage ainsi que deux postes à souder pour un montant journalier de 1 296 000 F CFP. Cette évaluation chiffrée n'est pas contestée par le Port autonome de Papeete, de même pour le montant journalier s'agissant des moyens humains mis à disposition et tels qu'établis par les comptes rendus de réunions de chantier versés aux débats, évalué à la somme de 810 000 F CFP. Si en l'espèce, l'activité de la société Boyer a été interrompue du 17 décembre 2021 au 9 janvier 2022 du fait des congés annuels, la période d'indemnisation de 58 jours retenue par la société requérante tient compte de cette période non travaillée pour ne retenir que celle du 8 au 16 décembre 2021 et du 10 janvier au 28 février 2022. L'indemnité d'immobilisation du matériel précité qui n'est d'ailleurs pas sérieusement contestée s'élève ainsi à la somme de 75 168 000 F CFP pour ladite période de 58 jours. En ce qui concerne l'immobilisation en termes de moyens humains, ce préjudice doit être regardé comme établi en ce qu'il est également en lien direct avec l'interruption du chantier eu égard à la situation d'attente aléatoire qui a pu affecter l'entreprise attributaire. Dans les circonstances de l'espèce, en tenant compte de ce que

les moyens humains de l'entreprise sont plus facilement déployables sur d'autres chantiers, il sera fait une équitable appréciation de ce préjudice en allouant à la société Boyer la somme de 15 000 000 F CFP, correspondant à environ un tiers de la somme réclamée à ce titre. En conséquence, la somme totale de 90 168 000 F CFP doit être allouée à la société Boyer au titre de l'indemnisation globale d'immobilisation, laquelle ne peut, par nature, faire l'objet d'une application de la TVA.

En ce qui concerne les surcoûts " liés aux problèmes de définition et de conception du marché " :

8. Aux termes de l'article 1.07 du CCTP : " L'entrepreneur sera entièrement responsable des études d'exécution, des choix techniques réalisés dans ce cadre, du mode de réalisation et de l'exécution des ouvrages. Il est réputé avoir pris connaissance des études de sol réalisées sur le site et communiquées dans le DCE au titre des pièces facilitant la compréhension du projet. / Les règles d'exécution qui lui sont imposées, le visa par le maître d'œuvre des installations de chantier, matériaux et matériels, des procédés d'exécution, laisseront subsister l'entière responsabilité de l'entrepreneur tant en ce qui concerne l'exécution des travaux, qu'au regard des accidents ou dommages pouvant survenir au cours des dits travaux. ". L'article 1.08.10.1 de ce CCTP stipule que : " Du fait de sa soumission, l'entrepreneur sera réputé avoir une parfaite connaissance du site et des conditions de réalisation des travaux à réaliser. / Avant toute intervention, un état des lieux contradictoire sera réalisé entre l'entrepreneur, le représentant du maître d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage. (). ". Aux termes de l'article 1.09 du CCTP : " L'entrepreneur devra tenir compte lors de l'établissement des prix de toutes les sujétions entraînées par les conditions dans lesquelles seront exécutés les ouvrages : ces sujétions comprennent notamment, les conditions d'accès, l'exécution de travaux sous l'eau, l'exposition du site, les dispositions de protection à prévoir (notamment les dispositifs de protection des matériaux mis en place provisoirement en cours d'exécution et tout autre ouvrage nécessaire), la nature du sol et sous-sol. / L'appréciation de l'ensemble des sujétions est du ressort de l'entreprise et les prix proposés dans son offre dont réputés en tenir compte. (). ". L'article 1.11.2.5 du CCTP précise que " les paramètres de sols pour les dimensionnements des ouvrages seront tirés du rapport géotechnique Apigéo : Rapport G2 A207-LB-20 indice 1 du 1er septembre 2020. ". En l'espèce, ce rapport a été transmis à la société requérante à l'occasion de la procédure d'appel d'offres.

9. La société Boyer fait état de difficultés de stabilité des ouvrages qui ont été détectées par la société Best Pacific, bureau d'études et entreprise sous-traitante de l'attributaire, le 22 février 2021, concernant particulièrement la mise en œuvre des armatures et notamment la réalisation des nœuds de liaisons des poutres sur les pieux du quai " Toru ". En l'espèce, une réunion entre la société Boyer et le maître d'ouvrage s'est tenue le 17 mars 2021 à la suite de laquelle la société requérante a transmis des éléments fournis par son bureau d'études " relatifs au rideau de palplanches auto-stables situé en dehors du quai " Toru " ainsi que " pour le quai Piti afin de poursuivre les études d'exécution ". Par un ordre de service n° 47 du 30 mars 2021, le Port autonome de Papeete a informé la société Boyer d'une modification de la note d'hypothèses CAL 01.A visée par l'ordre de service n° 19 du 10 février 2021. Les nouvelles hypothèses de calcul à prendre en compte portent sur la perte de corrosion, les surcharges uniformes d'exploitation et les rideaux non auto-stables. Une note d'hypothèses a ainsi été rédigée par

les soins de la société Boyer qui a été suivie par la production de plans d'exécution et l'approvisionnement des pieux et palplanches. Les difficultés constatées ont par la suite conduit à la réalisation d'un ouvrage provisoire d'accostage du navire Terevau sur demande du Port autonome de Papeete afin de permettre l'exploitation du Terevau Piti pendant la durée des travaux. Il résulte de l'instruction que la nécessité de cet ouvrage, qui n'était pas prévue par les documents du marché, a généré des coûts supplémentaires pour l'entreprise attributaire. Dans ces conditions, la société Boyer est fondée à faire valoir que la réalisation de cet ouvrage provisoire doit être regardée comme une prestation ou travaux supplémentaires, et dont elle ne doit pas supporter la charge financière. Dans le compte-rendu de réunion de chantier n° 2 du 28 septembre 2021 versé aux débats, le Port autonome de Papeete a indiqué que la réclamation de la société attributaire du marché relative aux travaux de l'ouvrage " provisoire du Terevau 2 était en cours d'analyse et qu'elle " fera l'objet d'un prix provisoire ". Par un courrier du 2 février 2023, le Port autonome a proposé une prise en charge financière de cet ouvrage provisoire à hauteur de 6 814 740 F CFP HT. Par un courrier du 27 mai 2021, la société Boyer a indiqué au Port autonome de Papeete que le coût de réalisation de la plateforme provisoire à réaliser à l'arrière du bateau Terevau Piti s'élevait à la somme de 12 375 100 F CFP HT, soit 13 983 863 F CFP TTC, et sollicitait la mise en forme de l'avenant n° 1 relatif à ces travaux complémentaires. Ce même courrier précisait que ce chiffrage ne tenait pas compte de la fourniture de pieux qui étaient récupérés ni de la réalisation des " deux ducs d'Albes " pris en charge par les soins de la société requérante. Or, dans un courrier du 26 août 2021, celle-ci a adressé au maître d'ouvrage un nouveau chiffrage en précisant que ce courrier annulait et remplaçait " toute communication écrite antérieure sur le sujet ". Le nouveau chiffrage, d'un montant de 26 057 670 F CFP HT a inclus, cette fois, le coût de la réalisation des deux ducs d'Albes, Sud-Est et Nord-Est, précités, d'un montant de 13 102 600 F CFP dont il n'est pas contesté que leur réalisation est indissociable de celle de l'ouvrage d'accostage provisoire dans son ensemble. Dans ces conditions, nonobstant le geste commercial qu'elle avait initialement consenti et sur lequel elle est finalement revenue s'agissant de la réalisation des " ducs d'Albes ", la société requérante est fondée à solliciter la somme de 26 057 670 F CFP HT d'autant qu'il n'est pas établi par les pièces versées aux débats que la somme à prendre en charge déjà " acceptée " par le port autonome de Papeete d'un montant de 6 814 740 F CFP HT ait fait l'objet d'un versement total ou partiel à l'attention de la société Boyer.

En ce qui concerne les autres travaux supplémentaires non pris en compte par le Port autonome de Papeete :

10. Aux termes de l'article 14 du CCAP du présent marché : " En complément à l'article 14.4 du CCAG Travaux (alinéa 3), lorsque les prix des ouvrages ou prestations non prévues n'ont pas pu être arrêtés d'accord parties, un ordre de service pourra notifier à l'entrepreneur des prix provisoires. Ces prix provisoires sont arrêtés par le maître d'œuvre et constituent des prix d'attente qui n'impliquent ni l'acceptation du maître de l'ouvrage ni celle de l'entrepreneur, ils sont appliqués pour l'établissement des décomptes jusqu'à la fixation des prix définitifs. / Cependant, si l'entrepreneur n'a pas formulé dans un délai de 30 jours et dans les conditions prévues à l'article 3.8.2 du CCAG Travaux, de réserves à

l'ordre de service notifiant ces prix provisoires en indiquant, avec toutes justifications nécessaires, les prix qu'il propose, il est réputé avoir accepté ces prix provisoires. / Lorsque l'autorité compétente et le titulaire sont d'accord pour arrêter les prix définitifs, l'autorité compétente notifie par ordre de service le bordereau supplémentaire de prix unitaires (BSPU) définitif au titulaire. "

11. La société Boyer soutient que le décompte général du Port autonome de Papeete ne tient pas davantage compte d'autres prix nouveaux figurant dans son projet de décompte final au titre de travaux supplémentaires et sollicite, à ce titre, le paiement d'une somme totale de 6 985 850 F CFP HT, soit 7 894 011 F CFP TTC.

12. En premier lieu, le Port autonome de Papeete a, par courrier du 2 février 2023 en réponse au mémoire en réclamation, accepté les " prix nouveaux sur les autres travaux à hauteur de 3 462 000 F CFP HT ". Ce montant correspond à la prise en charge des postes suivants : " reprise des études pour structure AN500 et AN400 ", " mise en œuvre d'opercule en tôle acier ép. 20 mm en S235 pour le quai Toru ", " démolition d'un massif BA, support défenses sur le quai Piti ", " mise en œuvre des pontons existants entre la berge et le duc A du quai Piti ", et " fourniture et mise en place d'un tuyau d'eau provisoire en Ply 032 sur le quai Piti y compris raccordement ". De plus, le maître d'ouvrage a, par ordre de service n° 60 du 14 avril 2021, notifié à la société Boyer le prix provisoire d'un montant de 2 048 150 F CFP concernant le prix n° 101 c portant sur la " recherche de solutions techniques et mise à jour des documents déjà transmis () pour le soutènement en palplanches des quai Piti et Toru ". Ce montant a été pris en compte dans le cadre du projet de décompte final arrêté le 19 décembre 2022 par le directeur général du Port autonome de Papeete et ne peut faire l'objet d'une indemnisation.

13. En second lieu, s'agissant des postes " modification des préfas pour possibilité de clavage nécessitant la reprise des notes de calculs et des plans de coffrage et de ferrailage " et " rehausse de la passerelle existante de 30 cm pour accéder au Terevau Piti " correspondant à des coûts respectifs de 1 220 700 et 255 000 F CFP, d'une part, le port autonome ne conteste pas le fait que les études portant sur la possibilité de clivage sont la conséquence des modifications de conception et, d'autre part, ne contredit pas sérieusement le fait que l'élévation de 30 cm d'une nouvelle passerelle de débarquement des passagers a été rendue nécessaire compte tenu de la cote erronée qu'il a indiquée s'agissant de la hauteur réelle du bateau concerné. Le titulaire du marché ayant droit à être indemnisé du coût de ces prestations supplémentaires indispensables à l'exécution du marché dans les règles de l'art, et eu égard aux sommes déjà intégrées dans le décompte à la suite du mémoire en réclamation précité, il conviendra d'inscrire au crédit de la société Boyer une somme supplémentaire de 1 475 700 F CFP HT en rémunération des travaux supplémentaires effectués et non intégrés dans le dernier certificat de service fait.

En ce qui concerne les montants figurant dans le tableau de situation de travaux joint au décompte général :

14. En se bornant à faire valoir que " certaines lignes " du tableau de situation des travaux joints au décompte général correspondent à des valeurs moins importantes que celles effectivement visées dans la " situation n° 6 et finale " faisant partie de son projet de décompte final, alors que le Port autonome

de Papeete a apporté des explications relatives aux postes qu'il a refusé de prendre à sa charge et à ceux qu'il a accepté de reprendre à son compte comme indiqué précédemment, la société Boyer n'établit pas, de ce seul fait, une appréciation erronée des prestations de la part du maître d'ouvrage.

En ce qui concerne les pénalités :

15. Aux termes de l'article 19.2.2 du CCAG Travaux : " Une prolongation du délai de réalisation de l'ensemble des travaux ou d'une ou plusieurs tranches de travaux ou le report du début des travaux peut être justifié par : - un changement du montant des travaux ou une modification de l'importance de certaines natures d'ouvrages ; - une substitution d'ouvrages différents aux ouvrages initialement prévus ; - une rencontre de difficultés imprévues au cours du chantier ; - un ajournement de travaux décidé par l'autorité compétente ; - un retard dans l'exécution d'opérations préliminaires qui sont à la charge du maître de l'ouvrage ou de travaux préalables qui font l'objet d'un autre marché. / L'importance de la prolongation ou du report est proposée par le maître d'œuvre après avis du titulaire, et décidée par l'autorité compétente qui la notifie au titulaire. ". L'article 19.2.3 du même CCAG énonce que " dans le cas d'intempéries entraînant un arrêt de travail sur les chantiers, les délais d'exécution des travaux sont prolongés. Les intempéries sont constatées contradictoirement ou par tout moyen de mesure et de contrôle défini par les documents particuliers du marché. Sont considérées comme intempéries, les conditions atmosphériques et les inondations lorsqu'elles rendent dangereux ou impossible l'accomplissement du travail eu égard soit à la santé ou à la sécurité des salariés, soit à la nature ou à la technique du travail à accomplir. () ".

16. L'article 20.1 du CCAG précité : " En cas de retard imputable au titulaire dans l'exécution des travaux, qu'il s'agisse de l'ensemble du marché ou d'une tranche pour laquelle un délai d'exécution partielle ou une date limite a été fixée, il est appliqué une pénalité journalière de 1/3000 du montant HT de l'ensemble du marché, de la tranche considérée ou du bon de commande. Ce montant est celui qui résulte des prévisions du marché, c'est-à-dire du marché initial éventuellement modifié ou complété par les avenants intervenus ; il est évalué à partir des prix initiaux du marché hors TVA définie à l'article 13. 1. 1. ". Selon l'article 20.1.1 de ce même document : " Les pénalités sont encourues du simple fait de la constatation du retard par le maître d'œuvre. ".

17. L'article 19.1 du CCAP Travaux applicable stipule que " le délai d'exécution du marché comprend la période de préparation définie à l'article 28.1 - et le délai d'exécution des travaux défini ci-dessous. Un ordre de service de l'autorité compétente précise la date à partir de laquelle démarre la période de préparation et un ordre de service précise la date de la fin de la période de préparation. / Le délai d'exécution des travaux est celui imparti pour la réalisation des travaux incombant au titulaire, y compris le repliement des installations de chantier et la remise en état des terrains et des lieux. Un ordre de service de l'autorité compétente précise la date à partir de laquelle démarre le délai d'exécution des travaux. ". L'article 19.2 de ce CCAP précise que : " en dehors des cas prévus aux articles 19.2.2 et 19.2.3 du CCAG Travaux, la prolongation du délai d'exécution ne peut résulter que d'un avenant. / En vue de l'application éventuelle de l'article 19.2.3 du CCAG Travaux, le délai d'exécution des travaux sera prolongé d'un nombre de jours égal à celui pendant lequel un au moins des

phénomènes naturels (vent, pluie ou houle) aura engendré un arrêt de chantier. Cet arrêt de chantier pour intempéries sera consigné dans le compte rendu de chantier et les jours d'intempéries seront notifiés par ordre de service. / Les samedis, dimanches et jours fériés ou chômés compris dans la période d'intempéries sont ajoutés pour le calcul de la prolongation du délai d'exécution. ".

18. Aux termes de l'article 20.1 du CCAP précité : " L'entrepreneur subira, en cas de retard dans l'achèvement de chacune de ses phases de préparation et de travaux, une pénalité journalière arrondie au franc le plus proche (0,49 = 0 ; 0,50 = 1) d'un deux millièmes du montant du marché initial modifié des avenants éventuels, par jour calendaire de retard. ".

19. L'article 28.1 de ce CCAP stipule que " Le marché prévoit une période de préparation pendant laquelle, avant l'exécution des travaux, certaines dispositions préparatoires doivent être prises et certains documents nécessaires à la réalisation des ouvrages doivent être établis, cette période est incluse dans le délai d'exécution du marché et a une durée de 8 semaines. La durée de la période de préparation peut être prolongée par ordre de service, sauf si la raison du retard éventuel est imputable au titulaire ; l'ordre de service prolonge le délai d'exécution du marché de la même durée. ".

20. Il est toujours loisible aux parties de s'accorder, même sans formaliser cet accord par un avenant, pour déroger aux stipulations du contrat initial, y compris en ce qui concerne les pénalités de retard. En accordant à son cocontractant des reports successifs de délais, une administration peut ainsi être réputée avoir renoncé à lui infliger des pénalités de retard.

21. Il résulte des stipulations précitées du CCAP que les pénalités prévues pour retard dans l'exécution des travaux ont vocation à s'appliquer de plein droit dès constatation par le maître d'œuvre du dépassement des délais d'exécution, sans qu'il soit nécessaire que l'autorité compétente adresse à l'entreprise concernée une mise en demeure. Les parties au contrat n'ont au demeurant prévu aucune disposition imposant la formalité d'une mise en demeure préalable avant l'application des pénalités au titulaire du marché.

22. En l'espèce, par un ordre de service n° 191 du 30 septembre 2021, le Port autonome de Papeete a informé la société Boyer de ce que les délais de préparation et d'exécution des travaux étaient respectivement prolongés, d'une part, de 17 semaines et 1 jour et, d'autre part, de 4 semaines au motif, notamment, de retards induits par la modification des hypothèses de calcul et de l'impact de la crise Covid. Ainsi, à la suite de cet ordre de service, les dates contractuelles de fin de phase préparatoire et de fin d'exécution des travaux ont été décalées respectivement du 28 février au 28 juin 2021 et du 27 septembre 2021 au 14 mars 2022. Les délais de fin de préparation et d'achèvement des travaux doivent ainsi être regardés comme ayant été contractuellement prorogés et fixés, respectivement au 28 juin 2021 et au 14 mars 2022 et le Port autonome de Papeete doit être réputé avoir implicitement mais nécessairement renoncé à infliger des pénalités de retard avant ces dates.

23. Ainsi qu'il a été dit au point 6, le déplacement du navire Terevau a été réalisé le 25 février 2022 au lieu du 10 décembre 2021 du fait d'un refus des armateurs de ce navire de le déplacer sur le quai Piti, ce qui correspond à une période de report d'exécution d'environ 2 mois et 15 jours. Il a été également indiqué que l'activité de la société Boyer a été interrompue du 17 décembre 2021 au 9 janvier 2022 du

fait des congés annuels, soit durant 3 semaines. Le Port autonome de Papeete a considéré que les travaux en litige ont été impactés pendant une période de 8 semaines correspondant à la libération tardive des emprises du quai Toru et fait valoir que l'ordre de service n° 6 et final tient compte d'une réduction correspondant à cette même période. Le certificat de service fait n° 6 et final - bis fait apparaître une ligne intitulée " Montant des pénalités et des précomptes " d'un montant réduit de 18 055 814 F CFP et précise que ce " poste " est justifié par les états annexes comportant les éléments de calcul et les décomptes ayant permis d'en fixer le montant.

24. Si la société requérante soutient que les éventuels retards rencontrés dans la remise de documents doivent être imputés aux conséquences de la crise sanitaire, elle ne l'établit pas par les pièces qu'elle produit. Par suite, alors que l'irrésistibilité de la circonstance alléguée n'est pas établie, la société requérante n'est pas fondée à demander à être exonérée partiellement ou totalement de ces pénalités sur ce fondement.

25. De plus, en application de l'article 6.1 du règlement de consultation, le délai d'exécution du marché est fixé à 38 semaines y compris la période de préparation de 8 semaines alors que l'ordre de service n° 135 du 28 décembre 2020 a précisé que les prestations dudit marché devaient " démarrer " à la date du 4 janvier 2021. Ces éléments du marché ont été portés à la connaissance de la société requérante et celle-ci n'est dès lors pas fondée à soutenir que le Port autonome de Papeete a pris en compte de manière erronée 17 jours de pénalités, se rapportant à la période de préparation, faisant valoir que cette période n'aurait pas été correctement définie par le Port autonome de Papeete, conformément aux exigences de l'article 19.1 précité du CCAP. S'agissant de la période d'exécution des travaux, la société requérante soutient que l'ordre de service n° 136 fixant la nouvelle date de démarrage des travaux au 16 juillet 2021 ne lui a été notifié que le 6 août 2021 et qu'ainsi 21 jours de pénalités lui ont été appliqués irrégulièrement. Toutefois, la circonstance que la notification de cet ordre de service soit intervenue le 6 août 2021 n'est pas de nature à remettre en cause la nouvelle date effective de démarrage des travaux du 16 juillet 2021.

26. En l'espèce, d'une part, le directeur du Port autonome de Papeete a accepté, par un courrier du 15 décembre 2021, d'accorder à la société Boyer un délai supplémentaire de 14 jours pour la démolition d'un massif, ce qui correspond à une prestation qui n'était pas prévue par le marché. D'autre part, le maître d'ouvrage n'établit pas que 4 jours d'intempéries survenues au cours du mois d'octobre 2021 ont été pris en compte pour le calcul exact du montant total des pénalités infligées.

27. Si la société requérante fait valoir que le maître d'ouvrage ne justifie pas du bien-fondé des pénalités infligées, de leur point de départ et de leurs modalités de décompte, il résulte de l'instruction que l'autorité compétente a produit un tableau versé aux débats dans lequel les nouvelles dates de fin de phase préparatoire et de fin de travaux sont précisées, ainsi que les dates " effectives " et les jours de retards constatés, soit 17 et 116 jours respectivement constatés pour la préparation et la phase travaux.

28. Il résulte également de l'instruction, ainsi qu'il a été dit, que la prolongation du délai de préparation de 17 semaines et 1 jour ainsi qu'une prolongation du délai d'exécution des travaux de 4 semaines

notifiées par l'ordre de service n° 191, ont permis de répondre aux difficultés rencontrées par la société requérante s'agissant de la conception du marché.

29. Par ailleurs, la circonstance qu'un nouveau planning d'exécution du marché ait été porté à la connaissance du Port autonome de Papeete à l'occasion d'un courrier en date du 13 juin 2022, faisant état d'une date de fin de travaux au 5 août 2022 et que ce même planning n'ait fait l'objet d'aucune objection de la part du port autonome, n'est pas de nature à valoir renoncement à application de pénalités de retard de la part du maître d'ouvrage pour la période excédant celle couverte par les prolongations de délai. Il ne ressort en tout état de cause pas expressément des pièces versées au débat, eu égard à la chronologie de l'exécution des travaux et des prolongations susvisées, tenant notamment à la période de décalage de basculement de quai du navire Terevau, que l'application du planning initial des travaux prévus au marché combinée aux périodes à retrancher ci-dessus mentionnées, puisse aboutir à un solde de jours de pénalités de retard proche de 0.

30. En conséquence de ce qui précède, et application des stipulations de l'article 20.1 du CCAP énoncées au point 18, le montant hors taxes du marché étant de 271 515 000 F CFP HT, le montant journalier de la pénalité de retard est en l'espèce de 135 758 F CFP, soit une moins-value à déduire de 18 jours de pénalités, tel que relevés au point 26, d'un montant de 2 443 644 F CFP.

31. En l'espèce, le montant total précité des pénalités appliquées par le Port autonome de Papeete ramené à la somme de 15 612 170 F CFP ne présente pas un caractère manifestement excessif, ni son montant journalier applicable, eu égard au montant initial précité du marché évalué à 271 515 000 F CFP HT.

32. Dans les circonstances de l'espèce, il n'y a pas lieu de faire droit à la demande de modulation présentée par la société requérante.

33. Il résulte de l'ensemble de ce qui précède, d'une part, que les pénalités doivent être ramenées à la somme de 15 612 170 F CFP et, d'autre part, que la somme de 117 701 370 F CFP HT doit être portée au crédit de la société Boyer. Le solde du marché doit ainsi être arrêté à la somme de 399 795 571 F CFP TTC. La Polynésie française s'étant acquittée de la somme de 284 473 052 F CFP TTC, il y a lieu de la condamner à verser à la société Boyer la somme totale de 115 322 519 F CFP TTC.

Sur les intérêts et la capitalisation des intérêts :

34. D'une part, aux termes de l'article LP. 411-16 du code polynésien des marchés publics : " L'acheteur public est tenu de procéder au mandatement des acomptes et du solde dans un délai qui ne peut dépasser trente jours en précisant toutefois que pour certains marchés, un délai plus long peut être fixé par arrêté pris en conseil des ministres, en raison du contexte géographique d'application. Ce délai ne peut être supérieur à soixante jours. / () Pour le paiement du solde du marché, le délai de mandatement court à compter de la date de réception par l'autorité compétente ou par toute autre personne désignée par le marché du décompte général et définitif établi dans les conditions fixées par le cahier des clauses administratives générales applicable ou le cas échéant à compter de la date à laquelle le décompte général est devenu définitif dans les conditions fixées par le cahier des clauses administratives générales applicable. / () ". Lorsque le décompte général fait l'objet d'une réclamation, le délai de

paiement du solde doit être regardé comme ne commençant à courir qu'à compter de la réception de cette réclamation par le maître d'ouvrage.

35. D'autre part, selon l'article A. 411-6 de ce code : " Conformément au dernier alinéa de l'article LP 411-16 et aux dispositions de l'article LP 411-18, le défaut de mandatement des acomptes et du solde dans le délai précisé au marché fait courir au bénéficiaire du titulaire ou du sous-traitant des intérêts moratoires dont le taux est égal au taux d'intérêt légal en vigueur à la date à laquelle les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de deux points de pourcentage. "

36. En l'espèce, le maître d'ouvrage a reçu le 4 janvier 2023 la réclamation formulée par la société Boyer. Par suite, la société requérante est fondée à demander à ce que la présente condamnation porte intérêts au taux légal, majoré de deux points en application de l'article A. 411-6 du code polynésien des marchés publics, à compter du 4 février 2023, soit 30 jours après la réception de sa réclamation préalable, avec capitalisation de ses intérêts à compter du 4 février 2024.

Sur les conclusions présentées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

37. Dans les circonstances de l'espèce, il y a lieu de mettre à la charge du Port autonome de Papeete la somme de 200 000 F CFP au titre des frais exposés par la société Boyer et non compris dans les dépens.

D E C I D E :

Article 1er : Le décompte général du marché en litige est arrêté à la somme 399 795 571 F CFP TTC.

Article 2 : Le Port autonome de Papeete versera à la société Boyer la somme de 115 322 519 F CFP TTC. Cette somme portera intérêt au taux légal majoré de deux points à compter du 4 février 2023 avec capitalisation à compter du 4 février 2024.

Article 3 : Le Port autonome de Papeete versera la somme de 200 000 F CFP à la société Boyer au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 4 : Le présent jugement sera notifié à la société Boyer et au Port autonome de Papeete.

Délibéré après l'audience du 30 avril 2024 à laquelle siégeaient :

M. Devillers, président,

M. Graboy-Grobescio, premier conseiller,

M. Boumendjel, premier conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 14 mai 2024.

Le rapporteur,

M. Graboy-Grobescio

Le président,

P. Devillers

La greffière,

D. Oliva-Germain

La République mande et ordonne au haut-commissaire de la République en Polynésie française en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition,

Un greffier,