

Décision du Tribunal administratif n° 2400259 du 14 janvier 2025

Tribunal administratif de Polynésie française

1ère Chambre

Vu la procédure suivante :

Par une requête et deux mémoires, enregistrés les 20 juin, 6 septembre et 4 octobre 2024, la société anonyme Compagnie Française Maritime de Tahiti (CFMT), représentée par Me Tarin, demande au tribunal :

1°) d'annuler l'extrait de titre de recettes collectif n° 2023/OR/0000204 du 22 décembre 2023 pris par le port autonome de Papeete ;

2°) d'annuler l'avis des sommes à payer n°2023/7668 du 22 décembre 2023 émis par le port autonome de Papeete ;

3°) d'annuler la décision qui a implicitement rejeté le recours gracieux formé à l'encontre des deux décisions précédentes ;

4°) de mettre à la charge in solidum de l'Etat et du port autonome de Papeete la somme de 7 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- les décisions attaquées contreviennent au principe de l'équivalence avec le service rendu, dès lors que la délibération du 15 décembre 2000 fixant un tarif applicable à la location d'un barrage anti-pollution ne correspond pas à la valeur du service rendu ;

- l'avis des sommes à payer indique une contribution pour solidarité qui avait disparu au jour de l'émission de la facture ;

- le nombre de jours facturés est excessif au regard du risque de pollution existant sur la période facturée ;

- la longueur du barrage excédait la longueur nécessaire à la sécurisation du navire coulé.

Par deux mémoires en défense, enregistrés les 14 août et 20 septembre 2024, le port autonome de Papeete conclut au rejet de la requête.

Il fait valoir qu'aucun des moyens soulevés n'est fondé.

Par une ordonnance du 4 octobre 2024, la clôture de l'instruction a été fixée, en dernier lieu, au 25 octobre 2024 à 11h 00 (heure locale).

Par une lettre du 28 novembre 2021, les parties ont été informées, en application des dispositions de l'article R. 611-7 du code de justice administrative, de ce que le jugement était susceptible d'être fondé sur un moyen relevé d'office, tiré de l'incompétence de la juridiction administrative, s'agissant d'un litige relatif aux relations entre un établissement gérant un service public industriel et commercial et un de ses usagers.

En réponse à cette lettre du tribunal, un mémoire, présenté pour la requérante, a été enregistré le 3 décembre 2024.

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 ;
- la loi du pays n° 2023-29 du 7 août 2023 ;
- la loi du pays n° 2021-55 du 27 décembre 2021
- la délibération n° 95-205 AT du 23 novembre 1995 modifiée portant adoption de la réglementation budgétaire, comptable et financière de la Polynésie française et de ses établissements publics ;
- la délibération n° 32-2000 du 15 décembre 2000 du conseil d'administration du port autonome de Papeete portant augmentation des tarifs de location du matériel et de régie du personnel, approuvée et rendue exécutoire par l'arrêté n° 72 CM du 15 janvier 2001 ;
- le code des impôts ;
- 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 Mme Busidan,
- les conclusions de M. Boumendjel, rapporteur public,
- les observations de Me Gaymann pour la société Compagnie Française Maritime de Tahiti (CFMT) et celles de Mme A représentant le port autonome de Papeete.

Considérant ce qui suit :

1. Le 3 mars 2022, le navire Taporo VII, dont la société Compagnie Française Maritime de Tahiti (CFMT) est l'armateur, a coulé à quai alors qu'il était amarré à Motu Uta au sein de la circonscription portuaire du port autonome de Papeete. Le jour même, afin de contenir toute pollution du plan d'eau avoisinant, le port autonome de Papeete a mis en place un double barrage anti-pollution d'une longueur totale de 350 mètres autour du navire, qui est resté en place jusqu'au 10 octobre 2022. La société CFMT demande l'annulation du titre de recettes émis par le port autonome de Papeete le 22 décembre 2023 pour avoir paiement de la somme de 63 131 040 F CFP correspondant à la facturation de la mise à disposition du dit barrage anti-pollution du 4 mars au 10 octobre 2022, de l'avis des sommes à payer n° 2023/7668 daté du 22 décembre 2023 et de la décision par laquelle le port autonome de Papeete a implicitement rejeté le recours gracieux qu'elle avait formé contre ces décisions par lettre du 21 février 2024.

Sur le moyen tiré de l'exception d'illégalité de la délibération fixant le tarif de location d'un barrage :

2. Pour contester les décisions qu'elle attaque, la société requérante est recevable à soulever, par la voie de l'exception, l'illégalité de la délibération du 15 décembre 2000 du conseil d'administration du port autonome de Papeete portant augmentation des tarifs de location du matériel et de régie du personnel, approuvée et rendue exécutoire par l'arrêté n° 72 CM du 15 janvier 2001, dès lors que cette délibération, de nature réglementaire, constitue la base légale des décisions attaquées.

3. Cette délibération fixe à 18 000 F CFP, soit approximativement 151 euros, le tarif de la location à la journée d'un tronçon de 25 mètres d'un barrage antipollution " moyen ", tel que facturé en l'espèce. S'agissant de l'achat d'un tronçon de barrage similaire, il résulte de l'instruction, notamment des documents versés au dossier par la requérante elle-même, que son coût actuel moyen oscille entre 1 500 euros pour un dispositif fourni sur le territoire métropolitain et 6 162 euros pour un dispositif fourni

sur le territoire polynésien. Par ailleurs, aucun document n'est versé au dossier permettant d'apprécier, d'une part, la durée moyenne d'utilisation d'un barrage anti-pollution, et par suite le coût moyen final de mise à disposition d'un tel barrage, ni le rythme auquel le port autonome de Papeete renouvelle les barrages anti-pollution qu'il tient à disposition en cas d'accident. Dès lors, il ne résulte pas des seuls éléments fournis qu'à la date à laquelle le barrage antipollution a été positionné en raison de l'accident survenu au Taporo VII, le tarif fixé par la délibération aurait été manifestement disproportionné au service rendu par le port autonome de Papeete par la mise à disposition immédiate d'un tel barrage. Par suite, le moyen tiré, par voie d'exception, du caractère excessif du tarif de mise à disposition d'un barrage antipollution fixé par la délibération du 15 décembre 2000 doit être écarté.

Sur le moyen tiré de la longueur excessive du barrage :

4. Pour contester la longueur de barrage sur la base de laquelle a été établie la facturation ressortant des décisions attaquées, la requérante fait valoir, d'une part, que le double barrage antipollution - dont elle ne nie pas la nécessité - a été positionné au plus près et autour du navire, seulement côté bâbord, puisque le côté tribord, longeant le quai, ne requérait pas de protection, d'autre part que la longueur totale du Taporo VII est de 73,80 mètres. Cependant alors qu'elle s'abstient de donner la largeur du navire et que les barrages, même positionnés " au plus près ", devaient, pour le premier, être séparé du navire, et pour le second, se trouver à quelque distance du premier, elle n'établit pas que les 150 m du premier barrage et les 200 m du second, facturés par le port autonome de Papeete, seraient injustifiés. Dès lors, le moyen tiré de ce que serait erronée la longueur de 350 mètres de barrage facturée par les décisions en litige, doit être écarté.

Sur le moyen tiré de la durée excessive de la période facturée :

5. En premier lieu, il résulte de l'instruction que, comme l'a écrit la requérante elle-même dans un courrier daté du 26 avril 2022 qu'elle a adressé au port autonome de Papeete, " le navire échoué à quai présent[ait] des risques pour l'environnement et pour les personnes ", compte tenu du fait que les cales du Taporo VII contenaient une cargaison de gaz ainsi qu'une cargaison de 340 m³ de diesel, et que leur immersion était susceptible de causer des accidents de nature à créer, entre autres, des pollutions. Dès lors, le barrage antipollution devant être maintenu autour du navire tant que celui-ci n'était pas renfloué, la circonstance que le suivi de la qualité des eaux à la suite des premières opérations de pompage aurait permis d'établir dès le 8 avril 2022 que cette qualité était équivalente à celle rencontrée en des points plus éloignés du domaine portuaire étant sans incidence à cet égard. Est également sans incidence sur la nécessité de maintenir le barrage anti-pollution jusqu'aux opérations de renflouement incluses, la circonstance que, sans justifications pertinentes selon la requérante, le renflouement du Taporo VII a été repoussé par le port autonome de Papeete du 15 au 30 avril 2022, ce différé étant seulement susceptible d'entraîner une responsabilité du port qu'il appartiendrait à CFMT de rechercher si la société s'y croit fondée. Par suite, la société requérante n'est pas fondée à soutenir que le barrage était inutile entre le 11 et le 29 avril 2022.

6. En second lieu, il résulte de l'instruction que le protocole portant sur la méthodologie de suivi de la qualité des eaux, que l'organisme Créocéan a mis au point le 4 avril 2022 et que la CFMT s'est engagée

à respecter par courrier du 5 avril 2022 , prévoyait dans son paragraphe 1.4 intitulé " Fréquence d'échantillonnage (composante temporelle) ", d'une part, une fréquence d'échantillonnage de la qualité des eaux allant d'un temps T00 jusqu'à un temps T05, correspondant à 48-72 heures après la fin des opérations de pompage, d'autre part, que " l'ouverture des barrages flottants ne pourra se faire qu'après l'aval des autorités portuaires et/ou de la DIREN ". Il se déduit ainsi de ce protocole que le contrôle de la qualité des eaux conditionnait la possibilité pour le port autonome de Papeete d'enlever le barrage antipollution. Cependant, il résulte de l'instruction, d'une part, que le rapport de l'organisme Créocéan relatif au suivi de la qualité des eaux dans les barrages antipollution du Taporu VII correspondant à l'étape T02 est daté du 14 avril 2022 dans sa seconde version, d'autre part que le rapport similaire, mais relatif aux temps terminaux de l'échantillonnage, basé sur des analyses effectuées en juillet 2022, n'est intervenu que le 30 septembre 2022. Alors qu'il ne résulte pas des documents versés au dossier que ce dernier rapport aurait été porté à la connaissance du port par la société requérante avant le 10 octobre 2022, celle-ci n'est pas davantage fondée à soutenir que le barrage était inutile entre le 30 avril et le 10 octobre 2022.

7. Il résulte de ce qui vient d'être dit que doit être écarté le moyen tiré de ce que la durée de la période sur laquelle la facturation a été établie par les décisions attaquées serait injustifiée.

Sur le moyen relatif à la contribution pour la solidarité :

8. En vertu de l'article LP. 3 de la loi du pays du 27 décembre 2021 portant simplification et performance du système fiscal, en faveur de la solidarité et de l'emploi, disposition entrée en vigueur le 1er avril 2022 en application de l'article LP.7 de cette même loi du pays, a été instaurée dans le code des impôts une contribution pour la solidarité. Avant sa suppression à compter du 1er octobre 2023 par la loi du pays du 7 août 2023 portant modification du code des impôts, cette contribution pour la solidarité concernait les personnes physiques et morales assujetties à la taxe à la valeur ajoutée, et obéissait mutadis mutandis aux mêmes règles que celles applicables à la TVA. Ainsi, s'agissant d'une prestation de service, le fait générateur de ladite contribution est, comme pour la TVA, l'achèvement de la prestation. Dès lors que la fourniture d'un barrage antipollution doit être regardée comme une prestation de service, et qu'en l'espèce la prestation s'est achevée le 10 octobre 2022, la requérante n'est pas fondée à soutenir que le port autonome de Papeete ne pouvait la soumettre à cette contribution, quand bien même le titre de recettes et l'avis de mise en paiement en litige ont été émis postérieurement à la suppression de la contribution pour la solidarité.

9. Il résulte de tout ce qui précède que les conclusions en annulation présentées par la requérante doivent être rejetées, ainsi que, par voie de conséquence, celles relatives aux frais d'instance.

D E C I D E :

Article 1er : La requête présentée par la société Compagnie Française Maritime de Tahiti est rejetée.

Article 2 : Le présent jugement sera notifié à la société Compagnie Française Maritime de Tahiti et au port autonome de Papeete.

Délibéré après l'audience du 10 décembre 2024, à laquelle siégeaient :

M. Devillers, président,

Mme Busidan, première conseillère,

M. Graboy-Grobescio, premier conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 14 janvier 2025.

La rapporteure,

H. Busidan

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,