

Décision du Tribunal administratif n° 2300346 du 08 mars 2024

Tribunal administratif de Polynésie française

1ère Chambre

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire enregistrés les 11 août et 2 novembre 2023, la Compagnie Française Maritime de Tahiti (CFMT), représentée par la Selarl Tarin Lemarie et par Me Quinquis, demande au tribunal :

1°) d'annuler la décision du 17 février 2023 par laquelle le directeur général du port autonome de Papeete l'a mise en demeure de faire cesser l'état d'abandon dans lequel se trouvait son navire et de libérer le quai de cabotage n°1, ensemble la décision par laquelle la même autorité a implicitement rejeté son recours gracieux du 14 avril 2023 ;

2°) de mettre à la charge 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 :

- son bâtiment satisfait aux obligations prévues à l'article D. 222-26 du code des ports maritimes de la Polynésie française ; depuis son renflouement le 30 avril 2022, le Taporo VII ne risque ni de couler ni d'endommager les autres bâtiments et ouvrages environnants ; la société Pacific Océan Scuba Services a été mandatée afin d'effectuer les opérations nécessaires pour préparer ce navire afin qu'il puisse libérer le quai ; le Taporo VII ne constitue pas une entrave prolongée à la navigation ; l'alinéa 2 ne fixe aucun délai dans lequel le navire doit être remis en état ou enlevé ;
- le délai mentionné dans la décision du 17 février 2023 n'est pas adapté en tant qu'il est trop court pour matériellement pouvoir envisager le retrait du navire du quai de cabotage n° 1 ;
- l'article D. 222-15 du code des ports maritimes de la Polynésie française ne peut être appliqué à la situation du Taporo VII alors qu'il a coulé avant de pouvoir terminer ses opérations de chargement de marchandises le 3 mars 2022 ; cet article ne vise que les situations dans lesquelles un navire n'a pas quitté le quai alors qu'il n'en est pas matériellement empêché ; l'article D. 222-14 du même code précise qu'en cas de circonstances exceptionnelles, le directeur peut autoriser une prorogation du délai pour décharger les marchandises ;
- le directeur du port ne pouvait se fonder sur l'état d'abandon du navire pour prendre la décision en litige ; le navire n'étant pas abandonné, la mise en demeure de quitter le quai de cabotage n° 1 n'est pas fondée ;
- le 4 septembre 2023, le directeur adjoint de la direction de l'environnement de la Polynésie française a émis un avis défavorable à l'immersion du navire et exigé qu'il fasse l'objet d'un recyclage réalisé par des filières de traitement autorisées ; cette décision a pour conséquence de la placer dans l'impossibilité de procéder à l'enlèvement du navire à court ou moyen terme ; ces installations de recyclage se trouvent sur le continent européen, au Royaume-Uni, en Turquie ou sur la côte Est des États-Unis ; il est économiquement et techniquement impossible de remorquer le navire dans l'un de ces chantiers ; la compagnie, qui est dans l'impossibilité matérielle de l'acheminer, est également dans l'impossibilité

matérielle d'enlever ce navire du quai ; le principe " à l'impossible nul n'est tenu " constitue un principe général du droit de l'union européenne ;

- la CFMT a mis en place des mesures de garde du navire, les opérations actuellement en cours à bord du navire démontrent qu'il n'est pas abandonné, il est quotidiennement surveillé avec du personnel à bord ;

- la décision en litige ne vise nullement l'article D. 112-1 du code des ports maritimes de la Polynésie française ; le port autonome se prévaut de ce texte pour la première fois devant le tribunal pour justifier sa demande d'enlèvement du Taporo VII ; ce seul fait suffit à rejeter cette argumentation ; le navire n'occupe pas le poste au quai par choix mais en raison d'événements exceptionnels ; elle s'acquitte d'une redevance en contrepartie de l'occupation du quai de cabotage.

Par des mémoires enregistrés le 9 octobre 2023, le port autonome de Papeete conclut au rejet de la requête et à ce que la somme de 250 000 F CFP soit mise à la charge de la CFMT en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

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

Par une ordonnance du 3 novembre 2023, la clôture de l'instruction a été fixée au 20 novembre 2023 à 11h00 heure locale.

Le 8 février 2024, postérieurement à la clôture de l'instruction, la CFMT a présenté un mémoire accompagné d'un courrier qui n'ont pas été communiqués.

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 ;
- le code des transports maritimes ;
- le code des ports maritimes de la Polynésie française ;
- 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. Boumendjel,
- les conclusions de Mme Theulier de Saint-Germain, rapporteure publique,
- les observations de Me Quinquis pour la 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 Taporo VII, qui est un navire cargo appartenant à la Compagnie Française Maritime de Tahiti (CFMT), s'est échoué à quai alors qu'il était amarré au port de Motu-Uta. Cet échouement résulte d'une entrée d'eau par la porte latérale tribord, qui était restée ouverte pendant les opérations de chargement du navire. Le navire a pu être renfloué le 30 avril 2022. Par lettre du 17 février 2023, le directeur général du port autonome de Papeete a mis en demeure la CFMT de faire cesser l'état d'abandon du navire et de libérer, sous un mois, le quai de cabotage n° 1 que le Taporo VII occupe depuis le 3 mars 2022. Le recours gracieux du 14 avril 2023 dont le directeur général du port autonome

- a été saisi par la compagnie propriétaire du navire ayant été implicitement rejeté, la CFMT demande au tribunal, par la présente requête, d'annuler la mise en demeure du 17 février 2023.
2. Il ressort de la décision en litige que le directeur général du port autonome de Papeete s'est fondé sur les articles D. 222-15 et D. 222-26 du code des ports maritimes de la Polynésie française pour mettre en demeure la CFMT de faire cesser, sous un mois, l'état d'abandon dans lequel se trouve le Taporo VII et de libérer le quai de cabotage n° 1.
3. Aux termes de l'article D. 222-15 - Durée d'occupation des postes, quais et terre-pleins du code des ports maritimes de la Polynésie française : " Les navires doivent quitter le quai aussitôt leurs opérations achevées. / Le bâtiment doit libérer le poste à quai à l'expiration du délai fixé pour le chargement ou le déchargement, ou même le plus tôt si ces opérations sont terminées. Sauf si un règlement particulier a fixé un autre délai, les marchandises doivent être enlevées dans les 24 heures suivant leur déchargement. Toutefois, des dérogations peuvent être accordées par le directeur du port ; il peut également prescrire l'enlèvement ou le déplacement des marchandises avant l'expiration de ce délai. / Si passé ce délai les marchandises sont laissées sur les quais ou terre-pleins, les officiers de port, après mise en demeure restée sans effet, dressent procès-verbal et font transporter d'office les marchandises au lieu de dépôt désigné à cet effet, aux frais, risques et périls des personnes qui en sont responsables. Elles ne peuvent plus ensuite être retirées qu'après paiement par les intéressés, des frais de déplacement, de magasinage et de tous les frais accessoires. ". Selon l'article D. 222-26 - Epaves et bâtiments vétustes ou désarmés du même code : " Tout bâtiment doit être maintenu en bon état d'entretien, de flottabilité et de sécurité. / Les propriétaires et armateurs des bâtiments hors d'état de naviguer et risquant de couler ou de causer des dommages aux bâtiments et ouvrages environnants sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement. / Les propriétaires d'épaves échouées ou coulées sont tenus de faire enlever sans délai ou dépecer celles-ci. / Dans le cas d'épaves constituant ou menaçant de constituer un danger grave pour la navigation, la pêche ou l'environnement, le directeur du port prend toutes les mesures possibles en vue de supprimer le caractère dangereux de tout ou partie de l'épave, conformément aux règlements fixant le régime des épaves maritimes. ".
4. En premier lieu, il n'est ni soutenu ni d'ailleurs allégué par le port autonome que la mise en demeure en litige est liée au dépassement du délai qui était imparti au Taporo VII pour réaliser des opérations de chargement et de déchargement. En outre, si les dispositions de l'article D. 222-15 du code des ports maritimes de la Polynésie française prescrivent l'obligation de quitter le quai une fois ces opérations effectuées, la méconnaissance de cette obligation ne permet pas, sur le fondement de cette disposition, au directeur général du port autonome de mettre en demeure l'armateur de le libérer. Par suite, le directeur général du port autonome ne pouvait se fonder sur cette disposition pour mettre en demeure le propriétaire du navire de libérer le quai de cabotage n° 1.
5. En deuxième lieu, il résulte de la lettre de l'article D. 222-26 du code des ports maritimes, cité au point 3, que l'obligation de remise en état prévue à l'alinéa 2, qui pèse sur les propriétaires et armateurs, suppose d'une part que le bâtiment en cause soit hors d'état de naviguer et, d'autre part,

qu'il présente le risque de couler et/ou celui de causer des dommages aux bâtiments et ouvrages. En l'espèce, il ressort des pièces du dossier que le Tapor VII n'est plus en état de naviguer, amarré au quai et que, renfloué, il ne présentait, à la date de la décision attaquée, ni un risque de couler ou de s'échouer, ni un risque pour les autres bâtiments ou les infrastructures du port autonome. Dans ces conditions, alors que les dispositions de l'alinéa 3 n'ont vocation à s'appliquer qu'aux épaves échouées ou coulées, la CFMT est fondée à soutenir que le directeur général du port autonome ne pouvait légalement se fonder sur les dispositions de l'article D. 222-26 du code des ports maritimes pour la mettre en demeure de faire cesser, sous un mois, l'état d'abandon de son navire et de libérer le quai de cabotage n°1.

6. Lorsqu'il constate que la décision contestée devant lui aurait pu être prise, en vertu du même pouvoir d'appréciation, sur le fondement d'un autre texte que celui dont la méconnaissance est invoquée, le juge de l'excès de pouvoir peut substituer ce fondement à celui qui a servi de base légale à la décision attaquée, sous réserve que l'intéressé ait disposé des garanties dont est assortie l'application du texte sur le fondement duquel la décision aurait dû être prononcée.

7. Aux termes de l'article D. 112-1 du code des ports maritimes de la Polynésie française : " Sauf dérogation prévue par le règlement général de police, nul ne peut occuper le domaine portuaire sans être titulaire d'une autorisation d'occupation délivrée par l'autorité portuaire. / (). ". Selon l'article A. 121-1 de ce code : " l'établissement public est chargé : () 2° De gérer le domaine public dont le territoire le rend affectataire ; dans ce cadre, d'accorder les concessions et autorisations d'occupation ainsi que les autorisations d'outillage privé avec obligation de service public dans les conditions fixées aux articles D. 112-1 à D. 112-5-4 du présent code ".

8. Le directeur général du port autonome demande au tribunal de substituer à la base légale initiale les articles D. 112-1 et A. 121-1 du code des ports maritimes de la Polynésie française cités au point précédent. En défense, la CFMT se prévaut des circonstances exceptionnelles à l'origine de cette situation et du paiement de la redevance qui lui est appliquée. Toutefois, la seule circonstance qu'elle s'acquitte d'une indemnité représentative du montant de la redevance dont elle aurait dû s'acquitter si l'occupation avait été autorisée n'emporte, par elle-même, pas titre régulier d'occupation du domaine public portuaire. Aussi, en dépit du fait que le maintien à quai du Tapor VII est lié à son échouement, le port autonome aurait pu légalement sur le fondement des dispositions citées au point précédent mettre en demeure la CFMT de faire cesser l'état d'abandon de son navire et de quitter le quai de cabotage n°1 sans priver la requérante d'aucune garantie. Il y a lieu par suite de faire droit à la demande de substitution de base légale proposée par le port autonome.

9. Il résulte de ce qui précède que la CFMT n'est pas fondée à demander l'annulation de l'acte qu'elle conteste.

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

10. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge du port autonome, qui n'est pas la partie perdante à la présente instance, la somme que la CFMT demande au titre des frais de procès non compris dans les dépens. Il n'y a pas lieu de

mettre à la charge de la CFMT la somme que le port autonome, qui n'est pas représenté à un avocat, demande au titre des frais exposés par lui et non compris dans les dépens.

D E C I D E :

Article 1er : La requête de la compagnie française maritime de Tahiti est rejetée.

Article 2 : Les conclusions présentées par le port autonome au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à la compagnie française maritime de Tahiti et au port autonome de Papeete.

Délibéré après l'audience du 13 février 2024, à laquelle siégeaient :

M. Devillers, président,

M. Graboy-Grobesco, premier conseiller,

M. Boumendjel, premier conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 8 mars 2024.

Le rapporteur,

M. Boumendjel

Le président,

P. Devillers

La greffière,

D. 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,