

« UN AMI C'EST UNE ROUTE, UN ENNEMI C'EST UN MUR. » *PROVERBE CHINOIS ...*

1 - À PROPOS DU CONTENU DE L'ORDRE DU JOUR

L'ordre du jour adressé aux actionnaires minoritaires ignore des questions qui alimentaient pourtant l'ordre du jour du conseil portuaire réuni le 01/08/2018 et qui concernaient notamment :

- l'évolution des tarifs du port (donc des tarifs du port public influant sur le montant net des charges à répartir) ;
- l'effondrement et la ruine des pontons - faisant pourtant l'objet d'une « gestion de crise »¹ ;
- la transformation des parkings du port en parkings payants - tandis que leur jouissance gratuite est garantie aux actionnaires par le règlement intérieur ;
- la réfection du revêtement de la voirie et des parkings ;

Le conseil portuaire ne rend pourtant qu'un avis consultatif - tandis que ces sujets sont tous de la compétence décisionnelle des associés de la SPT comme de la SPTP.

>>> Se reporter sur ces différents points aux observations formulées par le CLUPP lors de cette réunion du conseil portuaire - ci-après en pages 5 à 10.

2 - À PROPOS DE LA PRÉSENTATION DES CHARGES AVANCÉES PAR LA SEML POUR COMPTE DES PARTIES PRENANTES DE L'ENSEMBLE PORTUAIRE (SPT, SPTP, ET SEML) :

2.1 - Les charges avancées par la SEML pour compte notamment de la SPTP sont de diverses natures :

- Salaires & charges sociales (tous personnels de la capitainerie) et honoraires (comptable, commissaire aux comptes, avocats, experts (!!!), ...) liés aux tâches d'administration de l'ensemble portuaire :
 - suivi quotidien du port : plaisanciers, commerçants, visiteurs,
 - fonctionnement du port public : placement et facturation,
 - surveillance de l'occupation des postes d'amarrage,
 - passage des ordres de service relatifs à l'entretien des parties communes (compris port public) et surveillance de leur exécution,
 - vérification puis imputation et comptabilisation des factures fournisseurs,
 - secrétariat du courrier départ et arrivée,
 - secrétariat juridique des sociétés impliquées - SEML, SPT, SPTP - dont convocation et tenue des AG, relation avec leurs commissaires aux comptes, relation avec leurs actionnaires, publications au greffe de commerce, etc ...
 - appel des charges aux actionnaires de SEML, SPT et SPTP,
 - facturation des redevances d'occupation aux usagers non actionnaires,
 - toutes actions et prestations liées au fonctionnement quotidien du port, à la mise en œuvre des prescriptions du cahier des charges de la concession, du règlement intérieur et au respect des statuts des trois sociétés impliquées, aux éventuels contentieux (!!!), etc ...
- Fournitures matérielles, dont travaux de remplacement, entretien ou réparation des ouvrages du port,
- Consommables (énergie, eau, etc ...),
- Frais « divers », compris frais financiers,
- Impôts et taxes,
- Dotations aux amortissements et provisions pour charges,

¹ Selon le journal municipal d'octobre 2018 de la commune de Ville-di-Pietrabugno.

2.2 - Notons que l'exercice de la police du port de plaisance de Toga est de la compétence de l'*autorité portuaire* - c'est-à-dire de « l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent », soit, s'agissant de Toga : les exécutifs des communes de Bastia et Ville-di-Pietrabugno, ou de la Communauté d'agglomération de Bastia lorsque la loi NOTRe aura été complétée (articles L5331-5 & L5331-6 du Code des transports ²).

Les charges du port de plaisance de Toga ne doivent donc pas comporter celles relatives à l'exercice des compétences dévolues à ces différents exécutifs : les coûts d'une éventuelle délégation de ces compétences doivent rester uniquement à charge de ces exécutifs.

2.3 - Des charges de nature différente - le régime de la TVA qui leur est applicable est donc différencié selon leur nature respective : certaines sont soumises à des taux particuliers différent du taux normal (par exemple les abonnements eau, électricité), d'autres sont exonérées (par exemple les dotations aux amortissements ou provisions), d'autres sont placées hors champ de la TVA (par exemple les salaires et charges sociales) (pour le tout CF CGI & BOFIP).

2.4 - La définition des charges susceptibles d'être prise en compte et réparties entre les parties prenantes de l'ensemble portuaire est posée article 34 du cahier des charges de la concession :

« Ces charges sont définies par les documents définissant (sic) les conditions d'établissement des titres visés à l'article 30.1 [du présent cahier des charges]. »

>>> C'est à dire (CF article 30 § 30.1) par les statuts et le règlement intérieur de la SPTP s'agissant du plan d'eau, et de la SPT s'agissant des terre-pleins.

2.5 - Autrement dit, *les seules charges légitimement appelées doivent satisfaire aux natures et catégorisations posées par ces statuts et ce règlement intérieur - un règlement intérieur dont l'existence, le contenu et les modalités d'approbation comme de modification sont d'ordre public.*

2.6 - Les 75 postes « rachetés » par la SEML en 2003 ne peuvent, *s'agissant des charges*, disposer d'obligations ou droits différents de ceux qui, avant le rachat, leur étaient attribués par le règlement intérieur ou le cahier des charges - lequel s'impose d'ailleurs tant au concessionnaire SEML qu'aux sous-concessionnaires SPTP et SPT. Les 5937 actions SPTP qui leur étaient liées doivent donc continuer d'être représentées dans la répartition des charges.

Ce que ne respecte pas la répartition des charges que la SEML dénomme à tort « de la SPTP » ³ - à tort, car inexistantes dans le règlement intérieur : des charges dont ces 75 postes sont exonérés par la SEML bien qu'ils doivent indiscutablement participer aux dépenses imputables à la gestion du plan d'eau (compris contentieux liés).

NOUS CONSTATONS QUE LES DÉFINITIONS, CATÉGORISATIONS ET MODALITÉS DE RÉPARTITION POSÉES PAR LE CAHIER DES CHARGES ET LE RÈGLEMENT INTÉRIEUR - MAIS AUSSI LES STATUTS, NOTAMMENT DE LA SPTP - NE SONT PAS RESPECTÉS PAR LA SEML ET KALLISTE-FIDUCIAIRE.

² Cités en annexe.

³ Les catégories que la SEML et Kalliste-Fiduciaire nomment « charges de la SEML » et « charges de la SPTP » sont étrangères aux catégories définies par le règlement intérieur formant la loi commune à laquelle doivent se conformer « tous les actionnaires [de la SPTP], leurs ayant-droits [notamment leurs concessionnaires], et leurs ayant-cause [SPADA et, au delà, du fait même de la sous-concession, la SEML !!!] » (preamble du règlement intérieur).

3 - LA SEML, AU MÉPRIS DE SES PROPRES STATUTS, NOUS DEMANDE LE REMBOURSEMENT DE CHARGES N'AYANT AUCUNE INEXISTENCE RÉELLE NI MÊME LICITE :

3.1 - Le total général HTVA - avant toute répartition - des charges de tous ordres (mais définies dans le cadre posé article 30, § 30.1 du cahier des charges) entraînées par le fonctionnement du port de Toga et dont la gestion est confiée à la SEML aux termes de l'article 3 du règlement intérieur, nous est « présenté »⁴ à hauteur de 731.251,56 € HTVA.

3.2 - Les salaires & charges sociales y figurant sont ceux des seuls personnels dont dispose la SEML : directeur du port, secrétaire, pontonniers permanents, pontonniers saisonniers - sachant que la SPTP de son côté ne dispose d'aucun salarié :

- Ces salaires et charges sociales couvrent donc toutes les nécessités, en terme de personnels, de la gestion et de l'administration dite « quotidienne » de l'ensemble portuaire, compris tout ce qui intéresse exclusivement les intérêts propres de la SEML du chef notamment de la gestion des anneaux qu'elle détient en propre, qu'il s'agisse des 75 postes « rachetés » en 2003 auparavant représentés par 5937 actions, comme de ceux acquis par elle dès 1989, ces derniers encore représentés par 7248 actions, soit l'équivalent au total de 13185 actions SPTP, toutes de catégorie « A » (CF 2.6 ci-dessus) ;
- Comme cela nous a été confirmé par écrit lors de l'AGO SPTP du 15/11/2017 *ces salaires et charges sont en totalité comptabilisés dans les charges communes pour un montant de 236.441,11 € :*
 - salaires = 179.591,98 €
 - Charges sociales = 56.849,13 €

donc sans qu'il soit tenu compte :

1° - du fait qu'une partie du temps de travail de ces personnels est consacré à des tâches intéressant exclusivement la SEML - dont notamment (mais non exclusivement) la gestion, l'entretien, la location des postes d'amarrage qu'elle détient en propre (en direct ou via SPTP), lui rapportant un chiffre d'affaires annuel moyen de 500.000, 00 € - des produits qui, à la différence de ceux du port public, ne viennent pas minorer les charges du port ;

2° - des tâches opérées sur délégation des compétences de l'autorité portuaire CF 2.2 ci-dessus.

3.3 - Ce que la SEML présente comme « Honoraires » figure aussi en intégralité dans le total des charges qui nous sont appelées - soit :

- « Honoraires » = 46.524,67 €, (charges « de la SEML »⁵)
- « Honoraires «Autres» » (???) = 15.996,00 €, (charges « de la SEML »⁵)
- « Honoraires syndic » = 10.248,32 €, (Charges communes spéciales au port)
- « Honoraires CAC et Comptabilité » = 13.910,00 €, (Charges communes spéciales au port)
- « Honoraires divers » = 6.750,00 € (Charges « de la SPTP » = contentieux TLN considérés comme charges spéciales au plan d'eau - charges auxquelles la SEML prétend échapper au titre des 75 postes qu'elle détient en propre, postes appartenant au plan d'eau, et charges particulières résultant des fautes de gestion commises par notamment la SEML !!!),

⁴ La SEML nous interdit l'accès au détail de ces charges comme aux justificatifs comptables s'y rapportant : ces charges sont donc « présentées », mais, à ce jour, jamais « justifiées » ...

⁵ Voir note ³ en page 2

3.4 - Comme relevé par la CRC de Corse en page 16/65 de son rapport définitif sur les exercices 2000 à 2016 de la SEML du Port de Toga, le président directeur général de la SEML s'est souvent montré incapable de satisfaire personnellement aux questions et demandes de communication de pièces qui lui étaient présentées par la Chambre - l'expert comptable ayant seul été capable de répondre :

« S'agissant du directeur du port, dans le courrier du 4 juillet 1990 portant acceptation de son recrutement, le président de la SEML lui a assigné l'objectif de « satisfaire aux besoins immédiats de la gestion du port ». Le contrat de travail prévoit que ses attributions seront notamment les suivantes : « coordination de toutes les activités du port et direction du personnel mis sous ses ordres ». Il est précisé que « ces attributions seront exercées (...) sous l'autorité et dans le cadre des instructions données par le président-directeur général de la société ». »

« **Cet organigramme présente une faiblesse structurelle d'encadrement au niveau des fonctions administratives et financières. De fait, l'obtention des informations nécessaires au contrôle de la chambre, principalement en matière juridique ou financière, a été rendue difficile, faute d'interlocuteur. Alors même que la fonction de directeur de la société relève du président de la SEML dans la mesure où la société a fait le choix, dans ses statuts, de confier au président du conseil d'administration la responsabilité de la direction générale de la société, c'est l'expert-comptable de la société qui était souvent le seul à même de transmettre les documents attendus et les réponses aux questions posées par la chambre.** »

Ce que constate la CRC de Corse signifie qu'en réalité le président directeur général de la SEML n'est pas en état d'opérer concrètement la direction générale de la SEML, mais délègue totalement les aspects administratifs, comptables, juridiques, techniques ou encore quotidiens aux salariés et prestataires énumérés aux **3.2** et **3.3** ci-dessus, et dont les salaires et honoraires nous sont présentés à hauteur de 329.870,10 € pour 2017 :

- un coût pesant à lui seul 45,11 % de l'ensemble des charges de fonctionnement de l'ensemble portuaire (329.870,10 / 731.251,56),
- d'un montant tout à fait exorbitant eu égard aux besoins et nécessités réelles de la gestion de l'ensemble portuaire !
- mais un montant supposé nécessairement couvrir, par son chiffre même, l'ensemble des coûts liés à la gestion du port sous ses aspects administratifs, techniques, comptables, financiers, juridiques, etc ...

3.5 - Rien ne venant expliquer dans la présentation qui nous est faite l'absence de mise en œuvre du régime des débourss s'appliquant au paiement et à la récupération de la TVA touchant les avances « pour compte », nous comprenons que les demandes de remboursement des charges que la SEML avance « pour compte » des parties prenantes du port (compris elle-même ⁶) sont majorées d'une somme :

- ne correspondant à aucune avance de fonds,
- ne représentant la contrepartie d'aucune prestation de quelque nature que ce soit (CF **3.4** ci-dessus),
- et qui, transformant la gestion « pour compte » de la SEML en « prestation de service globale » oblige effectivement à l'application du taux normal de TVA de 20 %.

Il n'existe en effet aucun autre motif fiscal qui puisse justifier l'état des comptes qui nous sont présentés.

⁶ ... mais dans le cas de la SEML ce mécanisme se neutralise au sein de ses propres comptes !

3.6 - Le CA SPTP - en fait et en réalité la SEML, administrateur de la SPTP qui la contrôle totalement au sens de chacun des critères posés article L233-3 C.com. - *a refusé de confirmer ou infirmer cette conclusion.*

AU FINAL : cette majoration qui n'est autre qu'une rémunération que la SEML s'octroie « sans titre », nous est cachée, et ne correspond à aucune prestation identifiable qui s'ajouterait légitimement aux frais d'administration de 329.870,10 € qu'elle nous présente sans les détailler ni les expliciter.

DONC : une « commission » dissimulée au cœur de la comptabilité de la SEML, prélevée sans contrepartie (CF **3.4** ci-dessus), sans cause, et que ne justifient,

- ni le cahier des charges de la concession (article 30 § 30.1),
- ni le règlement intérieur formant « la loi commune » des parties prenantes du port (préambule du règlement intérieur),
- ni les statuts de la SPTP,
- ni même ceux de la SEML *qui stipulent que la gestion du port confiée à la SEML* (article 3 du règlement intérieur) *doit s'effectuer* (article 2 §2 des statuts de la SEML) « dans le cadre de conventions de mandat ou de prestations de services » - *conventions ou mandats actuellement inexistantes* et qui n'auraient pu avoir de valeur qu'une fois approuvés par les actionnaires minoritaires de la SPTP - la SEML étant écartée du vote en conformité des articles L225-38 et suivants du Code de commerce.

4 - REPRISE DE CERTAINES DES OBSERVATIONS FORMULÉES PAR LE CLUPP LORS DU CONSEIL PORTUAIRE TENU LE 01/08/2018 :

4.1 - TARIFS : comment ces tarifs sont-ils calculés ? Si l'on extrait les ratios de passage d'un tarif à l'autre (jour / semaine / mois et moyenne ou basse saison) les résultats ne correspondent à aucune logique apparente ⁷ ...

4.2 - BUDGET : La présentation du budget est de droit (2° du R5314-22) mais semble - s'agissant du port de Toga - peu pertinente ou, si l'on préfère, quelque peu inutile :

Les usagers du port de plaisance de toga se divisent en deux grandes catégories,

- Les amodiataires disons « directs » (« simples locataires ») qui ne sont financièrement concernés que par l'application de tarifs (CF 4.1) n'entretenant aucune relation lisible avec le budget de fonctionnement présenté (établi ?) par Kalliste-Fiduciaire.
- Les actionnaires des deux sociétés sous-concessionnaires de la SEML (SPT & SPTP), dont les charges (qui n'ont pas la nature de « redevances ») résultent directement dudit budget, lequel n'a aucune valeur tant qu'il n'est pas approuvé en AGO de ces sociétés, à condition encore que lesdites charges soient réparties conformément aux stipulations du règlement intérieur (« loi commune » à laquelle doivent se conformer SEML, SPT et SPTP - dernier § du préambule du règlement intérieur) - ce qui n'est actuellement (et de longue date) pas le cas ...

Il est donc clair pour nous, actionnaires de la SPT ou de la SPTP, que les dispositions du Code des transports ne sauraient servir à un quelconque contournement des textes régissant les rapports de nos sociétés avec la SEML ou les communes.

⁷ Un point était promis par le directeur du port : nous l'attendons toujours.

D'autant que ces rapports doivent respecter les dispositions d'ordre public applicables au fonctionnement des sociétés de construction-attribution - ce qui n'est pas le cas malgré plusieurs rappels antérieurs (CF à ce sujet § 4.4.1 ci-après).

Ces observations valent pour la présentation du budget, mais également pour chacun des autres points de l'ordre du jour de ce CP.

4.3 - PONTONS : fin 2016, l'effondrement de la travée n°9 du ponton n°2 DC ⁸ surprend totalement la SEML (CF photos en PJ) alors pourtant qu'elle accapare la gestion du port, notamment du plan d'eau, depuis plus d'un quart de siècle !

4.3.1 - Plus de 25 années sans que la SEML se soit jamais souciée de surveiller l'état des pontons (CF photos en PJ & celles jointes à la note ISB) - des ouvrages BP placés en environnement marin - une solution pourtant fortement déconseillée depuis plusieurs dizaines d'années comme le confirme ISB consulté par la SEML elle-même, et exigeant, selon des préconisations anciennes (1983 ⁹), préconisations aggravées en 2005, une surveillance attentive et surtout qualifiée, « compétente » (!!!) - ce qui n'a jamais été mis en oeuvre par la SEML dont la responsabilité de ce chef doit s'apprécier comme celle d'un gestionnaire « salarié », tenu d'une « obligation de moyens » du fait de la rémunération cachée qu'elle s'octroie en majorant sans le dire les charges qu'elle appelle d'un commissionnement jamais soumis (en toute certitude s'agissant de la SPTP) à l'agrément des assemblées des sociétés sous-concessionnaires.

4.3.2 - Nous avons aujourd'hui connaissance d'un relevé visuel des manifestations extérieures de la corrosion dont les câbles de précontrainte, leurs ancrages, les armatures simples, voire le béton lui-même, sont l'objet.

Elles sont (selon nomenclature adoptée par ATA) au nombre de 135 s'agissant de celles « à surveiller » et de 45 s'agissant de celles qualifiées de « graves » - au total 180 désordres apparents, dont l'exacte nature et portée ne peuvent être aujourd'hui appréciées faute de mise en oeuvre d'une méthodologie de surveillance et d'auscultation inspirée par exemple de celle posée dès 2001 pour les « viaducs à travées indépendantes à poutres préfabriquées en béton précontraint » (GUIDE METHODOLOGIQUE DE SURVEILLANCE ET D'AUSCULTATION DES V.I.P.P - édité par le L.C.P.C - 10/2001).

Une méthodologie à laquelle semble faire référence l'auteur du diagnostic ISB (présent le 01/08/2018).

Il est en effet de longue date établi que la connaissance seulement de ces manifestations extérieures (fissures, épaufrures, mises à nu, etc ...) ne concoure ni à l'appréhension réelle des dommages affectant la pérennité des ouvrages, ni à la définition des solutions propres à curer les atteintes réellement subies par leur structure - pour autant qu'il soit encore temps de les mettre en oeuvre ... une hypothèse qui semble aujourd'hui totalement écartée par l'auteur de la note ISB !

C'est ainsi qu'en France plusieurs centaines d'ouvrages d'art - des ponts ou des viaducs routiers - ont dû être détruits « préventivement », donc avant rupture, alors même qu'ils n'étaient pas situés dans un environnement marin.

⁸ Selon nomenclature « ATA » jointe à la convocation

⁹ CF « Utilisation du béton précontraint en site aquatique - Éléments de réflexion » - Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer / Septembre 2005 / § 1.2.2 page 8 < <http://fr.calameo.com/read/000587334257b45ca5cd7> >

4.3.3 - Ces 180 « désordres » ne sont évidemment pas apparus d'un coup en 2016. ISB relève d'ailleurs la présence en partie basse des pontons de reprises et ragréages anciens, présumés remonter à l'époque même de la mise en place des travées.

En réalité, comme déjà dit, jamais la SEML ne s'est jusqu'en 2016 soucieuse de surveiller l'évolution de ces ouvrages, même simplement en « bon père de famille » (une qualification de plus dépassée du fait de la rémunération occulte que s'octroie la SEML).

Pourtant « SPADA » est du nombre de ses administrateurs depuis 1990, et était non seulement en charge de l'exécution de ces ouvrages - ouvrages dont la nature lui était par conséquent bien connue - mais, de plus, en charge également de leur garantie en raison notamment du protocole de 1989 ¹⁰ !

Il ne peut donc s'agir seulement d'une « distraction coupable » de la part de la direction de la SEML ...

Précisons à ce sujet que le directeur du port ne peut, en la matière, se voir reprocher quoi que ce soit : cette surveillance technique n'est pas dans ses attributions (CF en 3.4 la citation du rapport de la CRC de Corse) et ni sa formation, ni son expérience professionnelle ne lui permettent de disposer des compétences nécessaires.

4.3.4 - En fait, à lire la conclusion de la note ISB, il semble que compte tenu de l'évolution accélérée des désordres relevés depuis 2016 il ne soit plus temps de procéder à des mesures simplement conservatoires - mais que la SEML doive se diriger vers une solution nécessairement radicale : le remplacement à court terme de l'ensemble des travées.

Tout nouveau délai ne conduisant qu'à renchérisser les travaux nécessaires. En effet :

4.3.4.1 - *Le diagnostic établi par ISB est la résultante de trois phases successives de constatations visuelles (seulement visuelles) confiées à ATA, après l'effondrement fin 2016 de la travée « n°9 » du ponton DC.*

Rappelons que de 1990 à 2016 aucune vérification des ouvrages, même simplement visuelle, n'avait été opérée ...

Les observations ATA datent donc de fin 2016, sont renouvelées en 11/2017 puis en 07/2018.

... Les constatations et conclusions qu'en tire ISB sont les suivantes :

4.3.4.2 - Défaut probablement généralisé des enrobages bas des réseaux de précontrainte (2,5 cm au lieu de 5,5 requis en ambiance marine).

Ce qui suggère - mais n'est pas dit par ISB - que les câbles de précontrainte ne sont pas placés sous gaine, mais directement enrobés dans le béton des poutres en retombée formant soutien des plateaux (eux-mêmes armés traditionnellement si l'on se fie aux photos révélant l'extrémité de grillages d'armature).

Ces câbles n'étant pas placés sous gaine ne peuvent être remplacés.

4.3.4.3 - Un choix de précontrainte non spécifié dans les pièces descriptives des marchés dont SPADA avait la charge.

Mais un choix que SPADA, par ailleurs administrateur de la SEML, ne pouvait ignorer.

4.3.4.4 - Un béton d'enrobage de qualité médiocre du fait sinon de sa résistance à la compression (correcte - mais en partie basse des poutres en retombée, le béton, une fois l'ouvrage en charge, ne travaille pas en compression), mais d'une porosité et d'un bullage importants - ce qui est un comble pour un ouvrage « BP » (ou non !) placé en ambiance marine ...

¹⁰ Protocole en notre possession, mais dont la communication des pièces qui lui sont annexées nous est toujours irrégulièrement refusée par la SEML

4.3.4.5 - L'impossibilité de rechercher la composition chimique du béton utilisé, du fait de l'âge de l'ouvrage et de son environnement - rappelons que les bétons appropriés aux ouvrages « BP » sont particuliers, a fortiori lorsque ces ouvrages sont exposés à une importante source de corrosion.

4.3.4.6 - Des interventions de ragréage et passivation des parties basses (fortement exposées) que ISB fait remonter selon toutes probabilités à la mise en place des travées (1989 / 1990).

4.3.4.7 - Au final, « une conception en poutrelles précontraintes déconseillée pour ce type d'ouvrages depuis plusieurs dizaines d'années du fait d'une sinistralité importante et du caractère imprévisible de rupture brutale » - ce qui est effectivement advenu fin 2016 !

... après visite ATA de 11/2017 (donc 12 mois plus tard) :

4.3.4.8 - Le caractère éminemment évolutif des désordres.

... et après visite ATA de 07/2018 :

4.3.4.9 - Une aggravation accélérée de ces désordres, au point que les mesures conservatoires jusqu'alors mises en œuvre ne peuvent être pérennisées, ISB se refusant à cautionner une troisième reconduction de celles-ci - le choix posé par ce bureau d'étude étant soit d'une décharge totale de sa responsabilité, soit d'une « intervention à visée définitive » (le remplacement pur et simple des travées, ISB considérant que piles et ballasts peuvent être conservés) ...

4.3.5 - La SEML réunit les deux communes concédantes et le promoteur en charge des travaux nécessaires à l'établissement du port et censé les garantir (protocole de 1989) ... tandis que la concession touche bientôt à son terme : plus que 7 années pour les anneaux !

Notre position est définitivement la suivante : La SEML, ni les communes, ne doivent compter à cette approche se décharger à bon compte sur le dos des actionnaires de la SPTP et de la SPT¹¹ des conséquences d'une gestion totalement négligente, incompétente et non qualifiée de l'équipement (CF rapport CRC de Corse op.cit.).

Nous refusons toute participation, même la plus minime, au financement des travaux propres à sortir d'une situation catastrophique dont la SEML et son administrateur SPADA sont seuls responsables.

Nous sommes de ce point de vue placés dans la même situation que celle qui valait fin 2015 à propos de notre participation au paiement des indemnités pour perte d'exploitation subies par le chantier TLN du fait d'une réaction totalement aberrante aux troubles de jouissance dont se plaignait celui-ci (impliquant déjà la qualité du travail de SPADA).

Le CA de la SEML a, par écrit, manifesté, lors de l'AGO SPTP du 22/12/2015, sa ferme intention de mettre cette participation en recouvrement - ce qui a conduit, comme nous l'avions très clairement exprimé dès mai 2015, à l'ouverture de l'instruction en cours pour présentation de comptes non sincères, faux et usage de faux, abus de pouvoir, abus de biens sociaux, complicité et recel.

La SEML finira par accepter la prise en charge totale de ces indemnités - trop tardivement, le magistrat instructeur ayant été saisi par le parquet dès la fin de 2015, avant même les constitutions de partie-civile intervenues depuis.

Nous espérons qu'il ne sera pas utile de répéter l'expérience - même s'agissant cette fois (sauf nouveaux éléments !) d'une procédure purement civile à laquelle nous ne manquerons pas d'inviter l'ensemble des actionnaires concernés (SPT & SPTP).

4.4 - RENDRE LES PARKINGS DU PORT PAYANTS : ce qui consiste à changer leur destination et leur statut d'emploi tels qu'actuellement définis par le règlement intérieur de l'ensemble portuaire.

4.4.1 - Le CP peut bien rendre un avis consultatif sur ce sujet. Un avis qui n'engagera pas l'autorité portuaire comme en dispose le Code des transports.

¹¹ La SPT bénéficie des produits du port public et doit donc supporter aussi la charge de ces travaux.

Mais un avis qui n'engagera pas non plus les sociétés sous-concessionnaires dont les assemblées générales extraordinaires ¹² sont seules compétentes pour modifier le règlement intérieur (cette nécessité est « d'ordre public » comme posé par le Code de la construction et de l'habitation - et nous rappelons que déroger à de telles dispositions est nul, de nullité absolue et imprescriptible - article 1102 §2 du Code civil : « La liberté contractuelle ne permet pas de déroger aux règles qui intéressent l'ordre public. »).

4.4.2 - Ce qui ne signifie pas que nous soyons opposés par principe à une telle modification, à condition :

- qu'elle respecte les droits des actionnaires de la SPT et de la SPTP et de leurs ayants-droit : le port de Toga est d'abord un port de plaisance et les actionnaires de la SPTP - usagers originels du port pour avoir participé à son financement (Article 30 du cahier des charges de la concession) - sont définis comme les « usagers principaux et permanents du port » dans le préambule du Règlement Particulier de Police du port.
- qu'ainsi, les actionnaires de la SPTP et leurs ayants-droit conservent le bénéfice de la gratuité stipulée article 9.5 « usage des choses et parties communes » du règlement intérieur de la SPTP : « Les associés bénéficieront gratuitement de l'usage des parcs de stationnement pour véhicules automobiles. »¹³.
- que les produits nets tirés des droits de stationnement viennent en totalité diminuer les charges communes à l'ensemble portuaire, tel que c'est le cas des produits tirés de l'exploitation des postes d'amarrage dits « du port public ».
- que cette exploitation se fasse par conséquent aux moindres coûts : nous doutons qu'il soit rentable de passer par le recrutement (et le « logement ») de personnels en charge du fonctionnement d'une caisse de sortie tandis qu'existent des solutions automatisées accompagnées de services externalisés.

¹² AGE(s) dans lesquelles la SEML ne détient pas à elle-seule la majorité requise

¹³ Il n'existe aucun motif légitime ou raisonnable de vouloir priver les actionnaires SPTP de cette gratuité : - tout d'abord si l'on considère les importantes sommes qu'ils ont payées pour être bénéficiaires d'un simple droit de jouissance de 35 ans du poste d'amarrage attaché au groupe d'actions dont ils sont titulaires : c'est ainsi que Jacques VIALE, « usager principal et permanent du port » et représentant du CLUPP, a payé le 27/12/1990 73 500 NF, soit 17.477 euros (ou pour les nostalgiques : plus du double, à l'époque, du prix d'un 2 CV 6 spéciale neuve) pour user provisoirement (35 ans) d'un poste d'amarrage de 7m de longueur et 2,75m de largeur - sans pour autant que cela le dispense de payer année après année des charges exorbitantes, charges comparables au chiffre de la redevances réclamée à l'amodataire d'un poste similaire du vieux-port de Bastia - lequel n'a jamais participé au coût de sa construction ! - pour le motif ensuite que l'immense majorité de ces « usagers permanents et principaux » ne se rendent pas à pied à leur bateau - ceci à la grande différence des usagers de passage qui, venus là par mer, ne disposent évidemment d'aucun véhicule !!! Les parkings ont été très logiquement créés à cet usage, et les actionnaires paient déjà, comme déjà dit, un montant suffisamment exorbitant de charges sans qu'il soit raisonnable ni légitime d'en rajouter. - et pour le fait enfin que la SEML gestionnaire auto-proclamé du port (de par son objet social) s'est montrée définitivement incapable d'obliger la station d'avitaillement à respecter des horaires corrects, ce qui oblige les actionnaires SPTP à utiliser les parkings du port pour le transport de jerricanes de 20 litres (± 20 kg) afin d'alimenter leurs bateaux en carburant, ainsi que les y autorisent les articles 24-2 et 33-2 du Règlement Particulier de Police du port ...

4.4.3 - Confier la maîtrise d'ouvrage des travaux correspondants à la SPT ne se justifie pas :

- ces parkings sont communs aux actionnaires de la SPT et de la SPTP,
- la SEML ne doit pas, par ce moyen, se soustraire aux règles de passation de marché - ce qui lui est d'ailleurs rappelé par la CRC de Corse (CF Rapport cité en **3.4**),
- les mêmes observations valant pour les travaux de réfection du revêtement de ces parkings et de la voirie !

4.5 - AMÉNAGEMENT DE LA SORTIE NORD DU PORT : ces travaux sont certes favorables à un meilleur écoulement des flux d'entrée et sortie du port mais ne sont pas réclamés par les actionnaires simples particuliers de la SPT ou de la SPTP qui se sont satisfaits de l'actuel dispositif depuis plus de 25 années - la proposition concerne exclusivement la voirie de la commune de Ville-di-Pietrabugno qui doit seule en assurer la charge.

Il nous a été répondu qu'en effet le coût de ces travaux n'impacterait pas les charges du port de Toga.

4.6 - REVÊTEMENT DES PARKINGS ET DE LA VOIRIE DU PORT :

4.6.1 - Sur la maîtrise d'ouvrage de ces travaux : CF § **4.4.3** ci-dessus.

4.6.2 - Sur l'opportunité de ces travaux : la voirie a en effet souffert d'une qualité de réalisation très probablement comparable à celle de l'aire de carénage ou des pontons (!!!) puis d'un entretien non adapté ni suivi (idem) et se trouve aujourd'hui dans un état lamentable ...

Mais le revêtement des parkings n'est pas dans le même état - sachant toutefois que les rendre payants suppose que leur traçage soit refait. Ces deux derniers points sont donc liés.

4.6.3 - Sauf erreur ces travaux ne sont pas chiffrés ?

4.6.4 - Nous saisissons l'opportunité qui nous est à nouveau offerte par ce point de l'OJ du CP pour rappeler à nos administrateurs la nécessité absolue de respecter les modalités de répartition des charges telles que précisément définies par le règlement intérieur¹⁴ - ce qui n'est pas du tout le cas des comptes et répartitions présentés par Kalliste Fiduciaire (CF § **4.2** & **4.4.1**).

4.7 - ARRÊT DU CONSEIL D'ÉTAT (LOI NOTRe) : le Conseil d'État se borne à considérer l'incompétence du ministre et l'excès de pouvoir consistant à se substituer au législateur pour compléter une disposition insuffisamment précise de la loi.

L'arrêt indique d'ailleurs dans quelle direction la loi NOTRe doit être complétée par ceux en ayant la compétence (le législateur !) - ce qui adviendra probablement, à défaut de quoi elle serait rendue grandement inopérante ... Une éventualité douteuse.

Nous pouvons en conclure que le transfert est différé et non abandonné - ce qui ne changera pas grand chose¹⁵ à l'actuelle architecture de gestion du port dans la mesure où ce transfert s'opérera obligatoirement via cession à la CAB, en majorité ou en totalité, des actions SEML actuellement détenues par les communes.

Il serait donc bon que « nos administrateurs » ne perdent pas de vue les mises en ordre nécessaires à ce transfert.

¹⁴ Règlement intérieur dont la modification de 2004 est frappée de nullité absolue (Code de la construction et de l'habitation)

¹⁵ Sauf s'agissant des compétences effectivement mises au service de la gestion du port ?

5 - AUTRES OBSERVATIONS

5.1 - Le CA SPTP n'a pas répondu à nombre de questions écrites qui lui étaient posées par LRAR n° 1E00170191829 du 30/10/2017 en vue de l'AGO SPTP tenue le 15/11/2017.

5.2 - Il n'a pas davantage répondu aux observations qui lui ont été adressées par LRAR n° 1E00174553401 du 15/03/2018 et portant à la fois sur les réponses fournies et celles non fournies.

5.3 - L'engagement pris lors de l'AGO SPTP du 15/11/2017 d'organiser entre des représentants de l'ADAM-SPTP, Kalliste-Fiduciaire et le commissaire aux comptes une étude visant les modalités de comptabilisation et remboursement des charges que la SEML avance « pour compte » notamment de la SPT et de la SPTP n'a pas été tenu.

5.4 - Il ne servirait à rien que cette étude soit mise en place si dans le même temps nous ne sommes pas mis en mesure de contrôler l'exercice et la sincérité de la gestion, c'est-à-dire : la nature et la pertinence des engagements de dépense, l'existence et le contenu des justificatifs comptables de toute nature, l'exactitude de leur imputation comptable et donc de l'honnêteté de la répartition des charges.

oOo

ANNEXES

Code des transports

Titre III - Police des ports maritimes

Chapitre premier - Dispositions générales

Section 2 - Compétences

Sous-section 2 - Compétences de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire

Article L5331-5

Au sens du présent titre, l'autorité portuaire est :

[1°, 2° ...]

3° Dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.

Article L5331-6

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :

[1°, 2°, 3° ...]

4° Dans les autres ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent.

oOo

de douze mètres
après les intempé



Le directeur du port découvrant, fin 2016, l'effondrement de la travée « n° 9 » du ponton DC du port de Toga.



Une fois cette même travée enlevée avant son remplacement par un platelage bois.



À la même date, état de l'extrémité du ponton DC : comment excuser l'absence totale de réaction de la SEML durant tout le temps nécessaire au développement de tels dommages ?