

**ORIGINE ET MISÈRE DU PORT DE TOGA, MENÉ DE PLAISANCE À DÉPLAISANCE  
PAR L'INCOMPÉTENCE, LES FAUTES ET LES INTENTIONS DE SES CRÉATEURS :  
LE PROMOTEUR-CONSTRUCTEUR SPADA  
ET CERTAINS DES ÉLUS EN CHARGE DES COMMUNES DE BASTIA ET VILLE-DI-PIETRABUGNO**

**Le port de plaisance de Toga présente plusieurs particularités touchant à sa réalisation, le financement de sa construction, sa gestion, qui expliquent son actuelle et si misérable situation.**

Rien qui soit comparable, de ces différents points de vue, avec le Vieux port de Bastia. Ce dernier, tout comme le port de commerce, est le produit de la puissance publique : conçu, réalisé, financé et géré par elle.

Rien de tout cela pour le port de plaisance de Toga ...

... Enfin, **à condition que les textes applicables soient respectés**, car à Toga le rôle de la puissance publique s'est limité à ouvrir (via la concession du domaine public maritime - « DPM » - devant recevoir le port) la possibilité d'une opération de promotion immobilière classique menée par un promoteur, c'est-à-dire une personne de droit privé - non « publique ».

En effet, si les maires de Ville-di-Pietrabugno et Bastia étaient bien d'accord pour la création du port, aucune des deux communes ne disposait des finances et des capacités humaines nécessaires à la conduite d'un tel projet.

Les communes ont donc obtenu de l'État la concession de DPM nécessaire et ont sous-concédé l'opération à l'Entreprise Jean SPADA, promoteur de ports de plaisance implantés « un peu partout » au long du littoral métropolitain.

Les opérations de promotion immobilière peuvent endosser l'une ou l'autre des différentes formes juridiques prévues par la Code de la construction et de l'habitation.

À Toga, et pour recevoir cette sous-concession du DPM de Toga, l'Entreprise Jean SPADA a choisit d'utiliser une « société de construction-attribution en jouissance » spécialement créée à cette fin sous forme de « société anonyme » (SA), dénommée : « Société du Port de Toga » - siglée « S.P.T. ».

La SPT, toujours existante aujourd'hui, est donc, dès sa création, soumise cumulativement aux dispositions du Code de commerce qui régissent les SA de droit commun - mais aussi, c'est fondamental pour comprendre la problématique du port de Toga, aux dispositions **toutes d'ordre public** du Code de la construction et de l'habitation organisant les particularités des sociétés de construction-attribution (qu'elles soient, comme ici, d'attribution « en jouissance », ou comme ailleurs d'attribution « en propriété »).

**La « promotion » et le fonctionnement du port de Toga auraient dû se dérouler assez simplement - qu'il s'agisse d'engager sa construction ou de l'administrer tout au long de la durée de la concession :**

- Les actions de la SPT sont lors de sa création toutes entières détenues par SPADA qui en est, au départ, le seul actionnaire.
- La commercialisation et la vente de ces actions doit permettre au promoteur SPADA de réunir les fonds nécessaires à l'opération de construction, compris la marge qu'il compte réaliser à son profit grâce à cette promotion.
- Les statuts de la SPT assurent au promoteur SPADA la maîtrise de la construction du port tout au long de son déroulement : le constructeur SPADA est titulaire des marchés de construction qui sont conclus par la SPT afin de réaliser son objet social (la réalisation du port de plaisance).
- Les acquéreurs des groupes d'actions de la SPT représentatives des différents lots composant le port (commerces, bureaux, postes d'amarrage) en même temps qu'ils deviennent actionnaires de la SPT sont récompensés de leur participation au financement du port par l'octroi d'une « garantie d'usage de longue durée » des lots attachés aux groupes d'actions qu'ils ont acquis - ici : 35 années pour les postes d'amarrage, 50 années pour les bureaux et commerces construits sur les terre-pleins.
- La SPT, qu'il s'agisse pour elle de construire ou administrer le port tout au long de la concession, est gérée par un conseil d'administration composé d'un certain nombre d'actionnaires « non institutionnels » - et éventuellement assisté par un mandataire de gestion, tel un administrateur de biens.

**Dans le détail :**

S'agissant des postes d'amarrage la « garantie d'usage de longue durée » octroyée aux actionnaires de la SPT en récompense du financement de la construction du port ne doit pas être confondue avec une simple « amodiation » :

- Les plaisanciers qui stationnent leurs bateaux au Vieux-port de Bastia le font en raison de l'amodiation qui leur est consentie par l'autorité portuaire (la commune de Bastia). Ils sont « amodiataires » d'un poste d'amarrage.
- Le droit d'amarrage qui leur est consenti leur est personnel - ils ne peuvent le céder à quiconque : la vente de leur bateau ne peut s'accompagner de la transmission de l'usage du poste. Et s'ils n'ont plus de bateau à amarrer ils ne disposent plus du poste qui sera attribué à quelqu'un d'autre par l'autorité portuaire.
- Ce droit d'amarrage est révocable : la situation des « amodiataires » du Vieux port de Bastia est comparable à celle de simples locataires - et c'est pure logique dans la mesure où ils n'ont à aucun moment participé financièrement à la construction du Vieux-port.

**À l'opposé :**

- En cédant leurs actions à un tiers les actionnaires de la SPT lui transmettent pour le temps restant à courir de la concession le bénéfice de la garantie d'usage de longue durée attachée à ces actions - *sans que personne ne puisse s'y opposer*.
- Les actionnaires de la SPT ne payent aucune redevance d'amodiation : ils ont seulement à partager les charges de fonctionnement du port - tout comme dans une copropriété classique.
- Ces charges résultent des dépenses réellement faites, qui doivent leur être présentées chaque année et être approuvées par eux.
- En droit, à Toga, ces charges ne dépendent donc pas du bon vouloir de l'autorité publique qui a, au contraire, sur le Vieux-port, toute liberté de fixer le montant de la redevance d'amodiation (sauf à s'inscrire dans un niveau de prix « de marché » - tout comme pour la location d'un bien immobilier).

Le tout, dans le simple respect des textes applicables - dont certains « d'ordre public » - et souvenons-nous que « nul ne peut déroger à l'ordre public » ...

**Telle était la situation de 1986 (date d'octroi de la concession) jusqu'à octobre 1989 ...**

**Que se passe-t'il en 1989 qui soit à l'origine de l'ensemble des critiques qui s'élèvent aujourd'hui autour du fonctionnement et de la gestion de ce malheureux port de plaisance ?**

**Pour répondre il convient de reformuler la question : que se passe-t'il sitôt l'affaire proposée à SPADA, c'est-à-dire dès avant 1986, qui soit à l'origine de l'actuelle situation du port de Toga ?**

Rappelons-nous que les communes de Bastia et Ville di Pietrabugno ne disposaient pas des finances et des capacités humaines nécessaires à la conduite du projet.

Le promoteur SPADA le pouvait - mais évidemment à condition que l'opération soit rentable pour lui.

Rentable pour lui ? Rien d'anormal à cela ... Ce qui implique que le produit total de la vente des actions SPT couvre à la fois le coût de la construction du port et le bénéfice que SPADA compte tirer de l'opération.

Et donc, **SPADA ne pouvait s'intéresser à l'opération qu'à la condition de construire sur les terre-pleins pris sur la mer, et donc « vendre », un nombre suffisant de bureaux et de commerces équilibrant, au côté des « ventes » de postes d'amarrage, et au delà du bénéfice espéré par lui, le coût total de réalisation du port.**

C'est ce qui lui a été garanti par les communes, et notamment celle de Ville-di-Pietrabugno, dont le maire accorde en novembre 1988 à SPADA le permis de construire sur les terre-pleins « Villais » une surface hors-œuvre nette totale (ou : « S.H.O.N. ») de bureaux et commerces de 10898,72 m<sup>2</sup> (PC n ° 353 88 A 0013).

**Nous sommes, à ce moment, en novembre 1988.**

**Cependant, 35 mois plus tôt, le 3 janvier 1986 la loi dite « loi littoral » a été promulguée : dans un lieu tel Toga - c'est-à-dire en zone littorale déjà urbanisée - elle limite fortement l'ajout de nouvelles constructions à celles déjà existantes.**

**Une telle limitation, si elle est respectée, est insusceptible d'autoriser la marge escomptée par SPADA :**

- **Les autorités en charge décident de passer outre** : l'octroi de la concession date en effet de décembre 1986 et est donc postérieur de 12 mois à la promulgation de la loi « littoral ». Il est donc effectué en connaissance de cette loi.
- Sur Bastia, faute de l'existence d'un POS, le maire ne peut accorder lui-même le permis de construire sur les terre-pleins Bastiais. *Le permis Bastiais est accordé par l'État - qui s'abstient, à ce stade, de violer la loi littoral.*
- Sur Ville-di-Pietrabugno l'existence d'un POS (élaboré à cet effet) permet au maire d'accorder lui-même un permis de construire ...

**Le permis qu'en novembre 1988 le maire de Ville-di-Pietrabugno accorde à SPADA de construire une SHON excessive de 10898,72 m2 ne sera contesté ni par les services de l'État, ni par le préfet dans le cadre du contrôle de légalité ... Mais il ne sera publié ni par la commune, ni par le promoteur ...**

**C'est un bien mauvais calcul** tablant sur l'ignorance, l'absence d'intérêt de la part des riverains de l'opération - voire leur « timidité » à l'égard d'élus ...

- Les travaux commencent (le plan d'eau : digues, quais et pontons, capitainerie, notamment, sera d'ailleurs achevé en juillet 1990) - *mais, faute de publication, le délai de deux mois ouvert pour la contestation de ce permis de construire ne commence pas à courir ...*

**... C'est ainsi qu'en juin 1989 le permis « Villais » est contesté devant le tribunal administratif de Bastia par une copropriété riveraine de l'opération ...**

**... Et c'est pourquoi, en octobre 1989, les communes et SPADA revoient totalement « l'architecture juridique » de l'opération :**

**Il s'agit, pour les communes et le promoteur de s'assurer désormais, et pour toujours, la maîtrise totale et exclusive de l'opération : de sorte à pouvoir déterminer librement toute future évolution, tous « fonctionnements », rendus « nécessaires » en raison du sort final du permis de construire « Villais ».**

*Par chance pour les communes et SPADA aucune vente définitive d'actions SPT n'est encore intervenue - seulement des promesses d'acquisition signées des futurs « acquéreurs plan d'eau ». Ces promesses pourront déboucher sur des acquisitions d'un tout autre contenu.*

**Un protocole est signé en octobre 1989 aux termes duquel :**

- **Les sous-concessions accordées à la SPT par les communes de Bastia et Ville-di-Pietrabugno lui sont reprises ... pour être accordées à une société d'économie mixte locale associant Bastia (40%), Ville-di-Pietrabugno (40%) et SPADA (20%) : la SEML du port de Toga.**
- **La SEML « sous-sous-concède » à la SPT la réalisation des terre-pleins Bastiais et « Villais » comme des constructions à y réaliser.**
- **Une nouvelle société de construction-attribution en jouissance est créée par SPADA (toujours sous forme de SA) : la Société du Port de Toga Plaisance, siglée S.P.T.P. ...**
- La SEML « sous-sous-concède » à la SPTP la réalisation du plan d'eau et cette dernière reçoit en apport de la SPT tous les ouvrages plan d'eau déjà réalisés.

**À ce stade il était en effet impératif pour SPADA de « vendre » le plan d'eau, bientôt achevé, via la SPTP, donc sans exposer les produits de cette vente aux risques désormais courus par la SPT du fait de la contestation du permis de construire « Villais ».**

**Afin de garantir aux communes et au promoteur le contrôle exclusif et total des futures opérations la SPT et la SPTP seront, via la modification du cahier des charges de la concession, dépossédées de la gestion du port de Toga qui sera en totalité confiée à la SEML - c'est-à-dire aux communes et au promoteur :**

- Le conseil d'administration de la SPTP<sup>1</sup> ne comportera jamais aucun actionnaire plaisancier - seulement des représentants des communes et du promoteur,
- Le conseil d'administration de la SEML ne sera évidemment composé que d'élus et représentants du promoteur - le maire de Bastia et celui de Ville-di-Pietrabugno en étant alternativement président-directeur-général, au fil, de six ans en six ans, de chaque élection municipale.

<sup>1</sup> Jusqu'en 2018 le CA de la SPT ne comportera non plus aucun commerçant ou professionnel ... La présidence de la SPT est aujourd'hui assurée par un actionnaire étranger à l'autorité publique - SPADA n'ayant plus rien « à vendre » sur les terre-pleins.

- Pour parfaire le tout : la SEML contrôlera toujours totalement la SPTP (en satisfaisant cumulativement à chacun des critères qui isolément pris définissent le contrôle total d'une société par une autre !) : les actionnaires simples particuliers de la SPTP ont été de tous temps totalement écartés de la gestion et de l'administration de leur société ... au point que les derniers comptes approuvés sont ceux de 2018 - le dernier budget celui de 2019. Les actionnaires minoritaires ignorent tout des comptes 2019, 2020, 2021 comme du budget 2022 !
- ***Ainsi, à compter d'octobre 1989, les plaisanciers, commerçants, professionnels, simples actionnaires non institutionnels de la SPTP et de la SPT, ne seront plus bons qu'à payer leur part du coût de la construction et des charges de fonctionnement du port sans jamais pouvoir juger ni de l'engagement, ni du montant, ni de l'utilité, ni de la destination finale des dépenses engagées par la SEML dans le cadre de sa gestion ...***

***La procédure visant le permis de construire « Villais » s'engage en 1989 : elle va s'étendre jusqu'en 1996 ! Sept longues années d'incertitude au cours desquelles quasiment rien ne sera construit sur les terre-pleins ...***

***En 1996, le 10 mai, dans un arrêt célèbre parmi ceux fondateurs de la jurisprudence assise sur la loi « littoral », le Conseil d'État annule totalement le permis illégalement attribué à SPADA par le maire de Ville-di-Pietrabugno<sup>2</sup>.***

***Le bénéfice attendu par le promoteur devient vaine espérance.***

***En 2003 : sept nouvelles longues années se sont écoulées après que SPADA ait manifesté son intention d'engager la responsabilité de l'État et de la commune de Ville-di-Pietrabugno (il devait disposer de certains arguments pour le faire ...).***

***Ces sept années de tractations débouchent sur le dépôt de bilan de SPADA en décembre 2002, puis sur un nouveau protocole d'accord de juillet 2003 organisant discrètement l'indemnisation du promoteur ...***

- Le contenu exact de ce protocole ne sera connu des actionnaires de la SPTP qu'en 2016. À ce jour il est toujours inconnu des actionnaires de la SPT (il est disponible au téléchargement sur le site de l'adam-sptp).
- Discrètement, mais dans des conditions justifiant dès sa mise au jour les constitutions de parties civiles de 2016 et l'instruction ouverte en conséquence pour les faits de présentation de comptes infidèles, faux et usage de faux, abus de pouvoir, abus de biens sociaux, complicité et recel, commis au préjudice des actionnaires minoritaires (c'est-à-dire « non institutionnels ») de la SPTP.
- ***Des faits autorisés par l'usage qui est fait du protocole de 1989***, c'est-à-dire un accaparement total et obscur de la gestion du port par la SEML (dont SPADA demeure toujours aujourd'hui administrateur alors même que depuis 2018 il n'a plus rien à vendre sur le port), s'accompagnant évidemment du refus opposé aux actionnaires simples particuliers de la SPTP (plan d'eau), mais aussi de la SPT (terre-pleins), d'accéder aux pièces justificatives des charges dont le remboursement leur est réclamé ...

***Les plaisanciers, commerçants, professionnels, simples actionnaires non institutionnels de la SPTP et de la SPT, supportent des dépenses dont la détermination, la justification et la destination véritable leur échappent totalement - et ceci au viol continu des dispositions du Code de commerce et de celles, toutes impératives, des articles L212-1 et suivants du Code de la construction et de l'habitation.***



Voici posé le tableau général de la gestion et de l'administration du port de « plaisance » de Toga.

***Entre-autres abus, deux « affaires » l'illustrent parfaitement :***

- ***Le refus opposé par la SEML de garantir au chantier naval la jouissance normale de l'aire de carénage*** (notamment insusceptible de résister aux charges prévues et rendant impossible la réception d'unités importantes). Un refus qui débouchera, au bout de 13 années de procédure, sur l'obtention par le chantier d'une indemnisation de presque 1.400.000 euros pour pertes d'exploitation ... indemnité qui sera, sous notre pression (nos constitutions de parties civiles), finalement prise en charge par la SEML, c'est-à-dire le promoteur - ce qui est bien le moins - mais aussi les deux communes - et donc, ce qui l'est moins, par leurs administrés.

<sup>2</sup> La SHON finalement autorisée sur Ville-di-Pietrabugno sera abaissée de 10898,72 à 3000 m<sup>2</sup> : les bâtiments correspondants seront inaugurés en 2012 seulement !

- **L'absence totale de surveillance, par la SEML, de 1990 à 2016, de l'état des 48 travées équipant les pontons du port** - jusqu'à ce qu'en septembre 2016 l'une d'elle s'effondre après rupture complète des poutres support. Avec comme conséquence, en mai 2022, l'interdiction des postes d'amarrage équipant les pontons, nouveau trouble essentiel de jouissance causé, par la faute des administrateurs du port, autrement dit les élus en charge, aux actionnaires de la SPTP - et indirectement aux actionnaires de la SPT. Le tout du fait de l'absence de réaction appropriée (remplacement progressif des travées) de 2016 jusqu'aujourd'hui encore. Une invraisemblable incurie ...
- À suivre : « [Problématique des pontons : réalité et faux-fuyants](#) » (lien actif !).

**Deux affaires qui, en temps utile, si les élus en charge en avaient pris soin, auraient dû engager seulement la responsabilité et les finances du promoteur-constructeur SPADA ...**



**Tous justificatifs sont disponibles au téléchargement sur le site de l'adam-sptp : <http://www.adam-sptp.com>**