

**LE PORT DE TOGA, MENÉ DE PLAISANCE À DÉPLAISANCE  
LA PROBLÉMATIQUE DES PONTONS  
RÉALITÉS ET FAUX-FUYANTS**

**IL Y A EU L'AFFAIRE TLN** (procédure allant de 2002 à 2015, dont le déroulé et les risques ont été dissimulés aux simples actionnaires de la SPTP jusqu'en 2014) **aboutissant à la condamnation de la SPTP au paiement d'une indemnité pour pertes d'exploitation du chantier naval d'un total, intérêts de retard compris, de près de 1.400.000 €.**

**Une condamnation due - déjà - à l'administration désastreuse du port par la SEML et que celle-ci a été contrainte de prendre totalement et exclusivement en charge grâce à l'action de l'ADAM-SPTP ... Et maintenant, les pontons ?!**



Septembre 2016 : état de la dernière travée du ponton CD

**LA PROBLÉMATIQUE DES PONTONS DU PORT DE TOGA RÉSULTE DE 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 et le promoteur, aux actionnaires de la SPTP - et indirectement aux actionnaires de la SPT.

Le tout du fait de l'absence de réaction appropriée : les travées auraient pu sans contrainte particulière être toutes remplacées, travée par travée, au long des six années écoulées de 2016 jusqu'aujourd'hui encore.

**UNE INVRAISEMBLABLE INCURIE ... POUR PREUVE :**

- **Le premier dossier pilote concernant les ouvrages d'art réalisés en béton précontraint date de 1967** - soit près de 20 ans avant l'octroi de la concession de DPM du port de Toga - et le S.E.T.R.A a édité un guide de conception de ces ouvrages en février 1996 (... peu avant l'annulation totale du PC « Villais »).
- **Il existe de longue date un « Guide pour le contrôle annuel et l'entretien courant [des ouvrages d'art] »,** édité par l'administration de l'Équipement « à l'usage des élus locaux ».

**Ce guide s'ouvre sur les recommandations suivantes :**

« Le défaut d'entretien des ouvrages d'art communaux ou communautaires peut avoir des conséquences importantes pour la sécurité des biens et des personnes ou la responsabilité des représentants des collectivités, mais aussi financières en cas de détérioration importante voire de ruine de l'ouvrage.  
« Une bonne connaissance de leur état ainsi que la mise en œuvre d'un entretien préventif sont de nature à prévenir leur dégradation et donc les incidents.  
« Une surveillance et un entretien régulier de ces ouvrages allongent sensiblement leur durée de vie.  
« L'entretien courant sur ouvrage d'art demande peu de moyens et peu de technicité.  
« [...] De la même façon la surveillance annuelle des ouvrages demande peu de technicité particulière et peut être réalisée par un agent communal. »

- **En septembre 2005** - soit 11 ans presque jour pour jour avant rupture de la travée n°9 du ponton n°2 DC - le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer édite une étude intitulée « **Utilisation du béton précontraint en site aquatique - Éléments de réflexion** » - voyez le § 1.2.2 page 8, en usant du lien suivant :  
< <http://fr.calameo.com/read/000587334257b45ca5cd7> >
- **Le bureau d'étude béton ISB rappelle en clair dans son rapport du 13/07/2018 que :**  
« La conception en poutres 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** - augmente considérablement l'impact de la corrosion. En effet, la section d'armatures étant établie par des torons de faible diamètre [il s'agit de câbles - NDR], l'impact de la corrosion est beaucoup plus rapide que sur des armatures classiques en béton armé. De plus, dès que la réduction de section devient importante, les fissures de corrosion deviennent fissures de rupture. » (en pied de la page 5 du rapport).
- **Téléchargez :**
  - ✓ **Le relevé des désordres de juillet 2018 :** < <http://www.adam-sptp.com/download/20180713-pontons-releve-des-desordres-rapport-ata.pdf> >
  - ✓ **Le rapport ISB :** < <http://www.adam-sptp.com/download/20180713-pontons-rapport-isb.pdf> >
  - ✓ **Les observations que nous avons adressées à la SEML à la suite de la lecture de ce rapport ISB :** < <http://www.adam-sptp.com/download/20180801-pontons-observations-usagers-permanents.pdf> >.

**LE PROBLÈME ÉTAIT DONC IDENTIFIÉ DEPUIS LONGTEMPS : « PLUSIEURS DIZAINES D'ANNÉES » !**

- **La SEML, seule chargée de la gestion du port de Toga par le cahier des charges de la concession ne pouvait légitimement méconnaître l'absolue nécessité d'une surveillance annuelle des ouvrages.**
  - ✓ Une gestion et une administration exclusives de toute participation des actionnaires SPTP et SPT, menées de manière à la fois incompétente et obscure par la SEML - mais aussi abusive ainsi que le révèle l'examen des grands livres SEML - grands livres qui nous sont parvenus grâce aux perquisitions consécutives à nos dépôts de plainte : CF ci-dessous « **La SEML peut assumer le financement des réparations** ».
- **L'éventuelle méconnaissance (nullement établie !) par l'administration du port du procédé utilisé par le promoteur-constructeur SPADA - c'est-à-dire l'emploi de poutrelles « Costamagna » en lieu et place du béton armé prévu au marché de travaux - ne saurait constituer une excuse :**
  - ✓ **SPADA, constructeur des ouvrages, est demeuré membre du conseil d'administration de la SEML de 1989 jusqu'aujourd'hui encore,**
  - ✓ **Il appartenait à l'évidence à la SEML de s'enquérir précisément auprès de son administrateur SPADA - dont elle ne pouvait ignorer le rôle de « constructeur du port » - de la nature d'ouvrages à la fois essentiels et particulièrement exposés afin de mettre en place une conduite de gestion appropriée.**

**LA RESPONSABILITÉ DE LA SEML EST SEULE ENGAGÉE**

- **Pour se défendre de n'avoir pas effectué les travaux nécessaires,** dès septembre 2016 (effondrement de la première travée), le maire de Bastia, *actuel président-directeur général de la SEML*, prétend que cette dernière en a été empêchée du fait d'impayés sur charges de la part des actionnaires de la SPT et de la SPTP ...
- **C'est soit ignorance (pourquoi pas !), soit pure mauvaise foi (idem !) de sa part :**
  - ✓ Ces dommages sont consécutifs à l'absence de surveillance d'ouvrages inappropriés à une exposition en ambiance marine : cette négligence engage la responsabilité de la SEML seule en charge de la gestion et de l'entretien de l'ensemble portuaire - et non celle de la SPTP ou de la SPT toutes deux complètement dépossédées par la SEML de cette gestion : leurs actionnaires n'ont donc pas à supporter les suites financières de la réparation de ces dommages.
  - ✓ Au surplus : la SPT et la SPTP n'ont été titulaires d'aucun marché de travaux : tous marchés ont été conclus, traités ou sous-traités par SPADA, administrateur de la SEML pour être livrés à la SPT et la SPTP : *c'est pourquoi le protocole d'accord conclu le 30 octobre 1989 entre les communes et SPADA oblige ce dernier à garantir l'ensemble des ouvrages.* Les pontons livrés par SPADA à la SPT ont d'ailleurs été apportés en nature à la SPTP.

**CONTRAIREMENT À CE QU'AFFIRME SON PDG LA SEML PEUT ASSUMER LE FINANCEMENT DES RÉPARATIONS**

- **La SEML dégage régulièrement une recette annuelle de 500.000,00 à 600.000,00 € HTVA.**, grâce à la location des 210 postes d'amarrage dont elle est titulaire dans le port de Toga, et grâce aux honoraires de gestion facturés à ceux des actionnaires de la SPTP qui lui confient la gestion locative des postes dont ils ont l'usage.
- **Ce que le PDG de la SEML se garde bien de d'expliquer : car la SEML le fait tout en faisant payer aux actionnaires de la SPT et de la SPTP la quasi totalité de ses charges d'exploitation**, et notamment en traitant comme charges générales du port l'absolue intégralité des salaires et charges sociales des personnels SEML qui gèrent la location desdits postes et dont le travail lui procure cette recette !
- **Nous le prouvons grâce aux grands livres et journaux de la SEML - obtenus après seulement les perquisitions menées dans le cadre de l'instruction ouverte en suite de nos constitutions de parties civiles : jusqu'à ces perquisitions « nos administrateurs » ont toujours refusé de nous les communiquer - et pour cause !**
- **Ainsi, nous - actionnaires de la SPT et minoritaires de la SPTP - supportons via notre quote-part des charges du port la plus grande partie de l'intégralité des dépenses de personnel (salaires et charges sociales) procurant à l'administration du port de Toga une recette locative annuelle d'un montant HTVA de 500.000 à 600.000 € - RECETTE QU'ELLE CONSERVE POUR ELLE SEULE EN INTÉGRALITÉ !**

**UN PROCÉDÉ DISSIMULÉ ...**

- **Dissimulé car nous ne pouvions découvrir que la SEML nous répercute la totalité de ses frais de personnel qu'en comparant les chiffres figurant aux grands livres SEML à ceux des charges qu'elle nous demande de lui rembourser ...**
  - ✓ ... elle le fait au centime près, comme « charges de la SEML », qui sont réparties entre toutes les parties prenantes du port.
- **Raison pour laquelle l'accès aux grands livres SEML, SPTP et SPT nous a continuellement été refusé, malgré plusieurs demandes (formulées en AG ou par courriers RecoAR).**

**... UN PROCÉDÉ QUI RÉPOND À PLUSIEURS QUALIFICATION PÉNALES**

- **Présentation de comptes infidèles, faux et usage de faux, abus de pouvoir, abus de biens sociaux - et bien entendu, complicités et recels ...**
- **Des faits qui font tous l'objet de l'instruction en cours.**

**IMPORTANT !**

**Nous disposons des documents qui prouvent et justifient l'ensemble des observations et critiques qui précèdent, et notamment :**

- ceux relevant de la concession et des sous-concessions du DPM de Toga, compris les protocoles de 1989 et 2003,
- les pièces de la procédure TLN, les pièces sociales de la SEML, la SPTP, la SPT, compris leurs grands livres et journaux,
- l'ensemble des courriers et mails échangés entre notre association, l'administration du port, son comptable, le commissaire aux comptes,
- ou encore les extraits tirés des archives du greffe de commerce de Bastia,

**Ces documents peuvent, pour la plupart d'entre-eux (à l'exclusion des éléments du dossier d'instruction et de l'argumentaire remis au juge d'instruction), être téléchargés depuis les différentes pages du site de l'adam-sptp.**

**Autant que l'instruction que nous avons provoquée demeure ouverte tous actionnaires SPT et SPTP qui ne l'auraient pas encore fait peuvent valablement se constituer parties civiles du chef des préjudices qui leur sont ainsi causés.**

