

**LE PORT DE TOGA MENÉ DE PLAISANCE À DÉPLAISANCE****INTERVIEW DE SERGE SERRUSCA ET CLAUDE BERGER****LES ILLUSTRATIONS CI-APRÈS NE SONT PAS TIRÉES DE L'ARTICLE DE CORSE-MATIN**

**Claude Berger, secrétaire de l'Association de Défense des Actionnaires Minoritaires de la Société du Port de Toga Plaisance - adam-sptp, constituée dès 2015 - est un homme excédé par une situation qui dure depuis trop longtemps. Après les arrêtés municipaux qui interdisent l'accès au port de Toga depuis mai 2022, suite à un rapport d'expertise qui souligne "l'état très dégradé" des cinq pontons présents sur le plan d'eau, il monte au créneau au nom des membres de l'association qui occupent 91 des 357 postes d'amarrage de l'infrastructure. Accompagné de Serge Serrusca, son président, il dresse un constat sans concession de la gestion de ce port confiée à la SEML. Une société composée de la commune de Bastia (40%), de la commune de Ville di Pietrabugno (40%) et du promoteur-constructeur Spada (20%).**

**Comment en est-on arrivé à cette situation "très dégradée" pour les pontons ?**

*Il y a eu conjonction de circonstances.*

*Les communes de Bastia et Ville di Pietrabugno ne disposant ni des finances, ni des compétences humaines nécessaires à la réalisation du port de Toga ont donc confié l'ouvrage à « un spécialiste », L'ENTREPRISE JEAN SPADA, promoteur-constructeur.*

*Il convenait, c'est normal, que l'opération lui soit profitable.*

*Et ce profit dépendait de l'importance des constructions à venir sur les terre-pleins : le plan d'eau ne pouvant y suffire à lui seul.*

*Le maire de Ville di Pietrabugno accorde le permis de construire souhaité en 1988 ... mais au viol de la loi « littoral ».*

*Attaqué en 1989, ce permis sera annulé par le Conseil d'État en 1996, alors que le promoteur a, depuis 1990, entièrement réalisé, financé, tant les remblais pris sur la mer que le plan d'eau (digues, contre-digues, quais, pontons, capitainerie, aires du chantier naval et de la station d'avitaillement).*

*Le profit escompté s'évapore !*

*Auparavant, dès 1989, la SEML est créée et associe communes et promoteur afin de contrôler totalement la gestion du port et « l'adapter » à la situation à venir. C'est cette « adaptation » qui pose problème !*

*Comme le constate la Chambre Régionale des Comptes de Corse, la SEML ne met en œuvre aucune des compétences nécessaires - ni au plan humain ou technique, ni même au plan juridique, les textes pourtant d'ordre public du Code de la construction étant continuellement bafoués.*

*D'ailleurs, le promoteur étant administrateur de la SEML sa responsabilité de constructeur ne sera jamais poursuivie : les communes étaient et sont, en quelque sorte, « en dette » envers leur associé, L'ENTREPRISE JEAN SPADA !*

## ***Vous dénoncez aussi la technique utilisée dans la fabrication des pontons...***



*La SEML ne s'est jamais intéressée au suivi de ces ouvrages. De 1990, inauguration du plan d'eau, à 2016, jamais personne n'a mis la tête sous les travées pour surveiller l'évolution de leur état.*

*Il s'agit d'une invraisemblable incurie car SPADA a usé d'une technique qui n'était pas présente dans les marchés de construction. Il était prévu qu'ils soient réalisés en béton armé. C'est le cas pour le socle et les poteaux qui supportent les travées. Après contrôle, socles et poteaux sont peu dégradés bien qu'immergés depuis plus de 30 ans.*

*Mais les poutres qui supportent les travées utilisent au contraire un béton précontraint. Il s'agit d'un procédé approprié à un usage terrestre et non maritime. La partie inférieure des poutres, qui contient les câbles de précontrainte, est poreuse. Le bureau d'études qui a examiné les pontons après l'effondrement de 2016, est formel : les travées sont toutes menacées de rompre.*

### ***Les mêmes dysfonctionnements ont été observés pour l'aire de carénage ?***

*Les marchés de travaux définissaient les charges auxquelles la dalle de l'aire de carénage devait résister : elle devait être armée, et cette armature calculée pour résister aux charges prévues.*

*Pourtant, jusqu'en 2016, le chantier naval n'a pu sortir aucune unité importante - la dalle s'enfonçait : elle n'était en réalité qu'une chape non armée de 10 cm d'épaisseur ! D'où les pertes d'exploitation subies par le chantier naval.*

*D'où, en 2015, la condamnation de la SPTP - qui n'était pourtant pas le constructeur de cette « dalle » - à de très lourds dommages et intérêts : 1.213.881,02 €. À quoi s'est ajouté le coût de la remise en état de l'aire de carénage - soit plus de 300.000 €.*



### **Où se situent les responsabilités selon vous ?**

*La SEML est responsable : elle gère le port, de manière obscure et jalouse, en contrôlant totalement notre société, la SPTP, dont le conseil d'administration ne comporte que des élus locaux.*

*Depuis l'annulation du permis de construire « Villais » les communes sont, comme déjà dit, « en dette » vis-à-vis du promoteur : et la mauvaise gestion du port en découle directement.*

*Le bureau d'études béton choisi en 2016 s'est d'ailleurs retiré en 2018 pour ne pas engager sa responsabilité, faute d'exécution des travaux qu'il préconisait. Les bricolages ont continué jusqu'à ce qu'en mai 2022 le maître d'œuvre qui en était chargé dise stop face aux risques d'effondrement.*

*Les maires de Bastia et Ville di Pietrabugno, administrateurs de la SEML, n'ont pas fait respecter les arrêtés d'interdiction pris pour couvrir leur responsabilité - et pour cause : où pouvaient aller les bateaux qui ne pouvaient plus s'amarrer à Toga ?*

### **Est-ce que des procédures ont été engagées ?**

*Une instruction est en cours depuis 2016 pour présentation de comptes infidèles, faux et usage de faux, abus de pouvoir, abus de biens sociaux, complicités et recels. Nous sommes parties civiles. Nous avons déposé un dossier de plus de 1000 pages entre les mains du juge d'instruction. L'enquête est close et l'affaire est toujours à l'instruction. Des perquisitions ont eu lieu et nous avons obtenu de nombreuses pièces, notamment les grands livres et journaux de la SEML et de la SPTP dont les élus nous avaient toujours refusé la communication.*

### **Quel est le préjudice subi par les plaisanciers ?**

*L'aberration de l'interdiction des pontons est la conséquence directe de l'absence depuis 2016 de toute action propre à remplacer progressivement les travées. La SEML, administrateur de la SPTP, doit pourtant - c'est une obligation légale - garantir la jouissance paisible de leur poste aux actionnaires plaisanciers : ce n'est pas le cas du fait que l'accès piétonnier aux pontons, donc aux bateaux, demeure interdit - et l'usage normal du port ne pourra être rétabli qu'au fil du remplacement des travées.*

*La SEML est responsable du désastre, et avec elle les maires qui ont successivement assuré sa direction générale.*

*Les professionnels œuvrant sur les terre-pleins, sont pénalisés car leur activité est liée au fonctionnement du port : je pense, par exemple, au club de plongée, au tabac, au chantier naval, à l'aire d'avitaillement ...*

ooo